Passer le port ? La gestion des passagers clandestins au Pirée

Getting into and through the Harbour: Managing stowaways in Piraeus

Paloma Maquet

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/conflits/19080>

DOI : 10.4000/conflits.19080

ISSN : 1777-5345

Éditeur :

CECLS - Centre d'études sur les conflits - Liberté et sécurité, L'Harmattan

Édition imprimée

Date de publication : 31 décembre 2015

Pagination : 57-74

ISBN : 978-2-343-08728-3

ISSN : 1157-996X

Référence électronique

Paloma Maquet, « Passer le port ? La gestion des passagers clandestins au Pirée », *Cultures & Conflits* [En ligne], 99-100 | automne/hiver 2015, mis en ligne le 16 février 2017, consulté le 31 mars 2021.

URL : <http://journals.openedition.org/conflits/19080> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/conflits.19080>

Passer le port ? La gestion des passagers clandestins au Pirée

Paloma MAQUET

Paloma Maquet est doctorante en géographie au sein du laboratoire Migrinter – Migrations internationales, espaces et sociétés (UMR 7301 – CNRS, Université de Poitiers). Son travail de thèse, intitulé « De port en port : l'immigration à bord des navires de la marine marchande. Recherche dans les douves de la forteresse européenne », est dirigé par Emmanuel Ma Mung et Nelly Robin. Elle a notamment écrit un article ayant pour titre « Les passagers clandestins sur les navires de marine marchande : de la gestion d'un événement à la production d'un risque », publié dans L'Espace Politique en 2012.

L'Organisation maritime internationale (OMI) définit les passagers clandestins comme étant des migrants montés à bord de navires de la marine marchande sans le consentement de l'armateur ou du capitaine. Leur gestion ¹ révèle une situation de frontière tout à fait exceptionnelle. Au sein du bassin méditerranéen, elle permet d'observer et d'analyser les conséquences du renforcement de la frontière européenne dans un espace original : le port marchand. Situé au croisement de l'espace politique (national et européen) et de l'espace économique du commerce international, le port synthétise plusieurs « niveaux de frontière » et d'exercice de celle-ci (son contrôle). En effet, il matérialise à la fois un espace réinvesti ² politiquement par des fonctionnalités ou dispositifs de sécurité et de surveillance d'inspiration étatique et un espace économique global (de plus en plus déconnecté, voire « déterritoria-

-
1. Le terme de « gestion » est entendu comme relevant du vocabulaire de l'entreprise et peut trouver son égal dans celui de « management ». Il recouvre ici les actions menées depuis la mise en place de mesures préventives destinées à « appréhender » les passagers clandestins jusqu'à l'organisation de leur rapatriement effectif.
 2. Les ports ont été à certaines périodes de l'histoire sécurisés. Le Pirée l'a été dès l'Antiquité lorsque Thémistocle, alors archonte d'Athènes, décide en 493 avant J-C le lancement de grands travaux de fortifications pour faire face aux invasions perses. Plus tard (entre 461 et 456 avant J-C), mais toujours sous son initiative, les « longs murs », une double muraille reliant Athènes à son port, sont érigés afin de garantir le déplacement de soldats vers les trières et l'approvisionnement de la ville. Nous pensons également à la « ceinture de fer » conçue par Vauban et réalisée entre 1667 et 1707 pour faire de la France un « pré carré » jalonné de citadelles portuaires.

lisé » de l'économie locale) caractérisé par une grande fluidité des échanges et dont la gouvernance a tendance à se privatiser.

Les États-Unis ont joué un rôle essentiel dans les transformations du monde portuaire contemporain. L'administration Bush a déclenché l'internationalisation d'une partie des lois anti-terroristes produites à la suite des attentats du 11 septembre 2001. Certaines d'entre-elles qui concernent directement la sécurisation du commerce maritime ont été intégrées dans le droit des États membres de l'UE et ceci parfois de façon amplifiée. Ce processus engendre plusieurs mécanismes : la création d'un marché du sécuritaire investi par les entreprises développant des techniques de pointe dans ce domaine et une course à la sophistication dans la sécurisation des installations portuaires. Par conséquent, une hiérarchie portuaire valorisant les ports à moindre risque redéfinit à l'échelle mondiale l'attractivité et le rayonnement commercial de tel ou tel port.

Par ailleurs, certains États renonçant à l'exercice de leurs fonctions régaliennes dans ces zones frontalières délèguent l'administration de leurs ports à des gestionnaires privés, souvent seuls capables d'investir financièrement dans ces restructurations obligatoires (sans perdre de vue le retour sur investissement). Cette évolution, qui s'insère dans un mouvement plus général et néolibéral de recomposition du pouvoir étatique procédant par délégation ou par « décharge ³ », transforme ces zones portuaires en véritable espaces « privés » dans lesquels le contrôle des migrants est privatisé.

Ainsi, l'étude de la gestion des passagers clandestins permet d'observer la manière dont un « blindage ⁴ » maritime européen s'articule par « effets d'agrégation » ou, autrement dit, par « effets de superposition » des deux phénomènes et espaces énoncés : la normalisation (et son application) de la sécurisation portuaire, faisant de certains ports les citadelles d'un espace politique à protéger, et la privatisation des ports, interdisant à toute personne indésirable l'accès à cet espace économique devenu une affaire « privée ».

Dès lors, ces fonctionnalités remises au goût du jour rappellent le dispositif des « douves » moyenâgeuses qui étaient de larges et profonds fossés remplis d'eau, creusés autour des châteaux pour former un obstacle contre de potentiels attaques et pillages. En effet, de la même manière, les ports qui se révèlent être des espaces hautement sécurisés peuvent être considérés comme des zones intermédiaires de séparation (démonstration de force, isolement et sanctuarisation des privilèges, européens en l'occurrence) et de contrôle asymétrique de la circulation des marchandises et de la circulation des Hommes.

3. Hibou B., *La privatisation des États*, Paris, Karthala, 1999.

4. « Blindage » est un terme utilisé par Évelyne Ritaine pour décrire le renforcement des dispositifs de contrôle et leur croissance constante. Voir : Ritaine E., « La barrière et le *checkpoint* : mise en politique de l'asymétrie », *Cultures & Conflits*, 73, 2009, pp. 15-33.

Le Pirée symbolise cette nouvelle génération de « ports sûrs » et dynamiques. En 2013 (année de notre recherche), il occupe la dixième place du « Top 20 » des ports conteneurisés européens (derrière des « géants » comme Hambourg et Rotterdam et devant le port du Havre) et la cinquième à l'échelle de la Méditerranée (derrière Valence et Algésiras notamment). Il connaît une croissance exponentielle de son trafic, passant depuis 2008 de 437 000 à 3 199 000 TEU ⁵ selon les données compilées par Eurostat. C'est sa récente acquisition par le groupe maritime commercial et financier chinois « China Ocean Shipping Compagny » (Cosco) qui lui donne la qualité d'avant-poste des transformations du monde portuaire – en termes de logistique, de communication, d'infrastructures sécuritaires et de gouvernance.

En ce sens, et en considérant également son emplacement géographique (le Pirée dessine dorénavant un trait d'union entre l'Asie et l'Europe dont il est une des « portes » d'entrée), ce port constitue un terrain privilégié pour observer et analyser les caractéristiques du blindage maritime européen et méditerranéen de surcroît, qui exclut systématiquement les passagers clandestins de la forteresse politique et économique de l'UE.

A partir d'une enquête de terrain ⁶ réalisée à Athènes et au Pirée en particulier, trois points majeurs sont ici abordés : la libéralisation du port et la production d'un espace « privé » qui en découle, l'application concrète des normes sécuritaires européennes (d'inspiration américaine) et enfin, comme une conséquence, l'organisation privatisée et littéralement « externalisée » du refoulement des passagers clandestins délégué aux acteurs maritimes.

L'arrière-cour du port : les reliquats d'une thalassocratie

La Constitution hellénique de 1975 exempte d'impôts aussi bien les propriétaires de navire(s) que toutes les « entreprises maritimes » dont les activités recouvrent des domaines variés : achat et vente de navire(s), actionnariat au sein d'une compagnie maritime, affrètement, courtage, assurance maritime, etc. Unique condition : ces sociétés doivent résider fiscalement en Grèce. Ce régime, qui a été élaboré dès 1953 pour reconstruire la flotte du pays anéantie lors de la Seconde Guerre mondiale, a été continuellement alimenté et perdure depuis. Politiquement, il est resté longtemps justifié par le fait qu'il permet de garder les navires sous pavillon grec, qu'il encourage la création d'emplois et attire des entreprises et des capitaux étrangers. L'article 107 sur « L'imposition des navires, l'établissement d'une taxe pour le développement de la marine marchande, l'installation d'entreprises maritimes étrangères et la réglementation de matières connexes » établit en 12 pages les privilèges fiscaux de ces

5. TEU pour « *Twenty-foot Equivalent Unit* » soit « équivalent vingt pieds ». Il s'agit d'une unité de mesure du volume de conteneurs dans un terminal, un navire, ou ici un port.

6. Voir la « boîte noire méthodologique » à la suite de l'article pour connaître les conditions de cette recherche.

acteurs maritimes, soit 58 exemptions au total. Parmi ces dispositions, on relève que les armateurs ou les actionnaires de leurs compagnies ne sont ni imposables sur les bénéfices de leurs entreprises ni sur la distribution de dividendes des entreprises dans lesquelles ils investissent mais payent une taxe sur le tonnage des navires (modulée en fonction de l'âge des bâtiments - plus jeunes, taxe diminuée) ; qu'ils sont également exonérés de droits de succession (d'où la pérennité d'empires familiaux comme Onassis ou Latsis) et d'impôts sur la propriété immobilière ; que le matériel nautique acheté en Grèce destiné à équiper leur(s) navire(s) n'est pas soumis à la TVA (de 23 %) ; que les salaires de leurs employés (secrétariat, équipages, etc.) ne supportent pas de charges patronales, etc.

Par conséquent, cette « Atlantide fiscale », pour ne pas dire ce paradis fiscal qu'est la Grèce séduit les professionnels maritimes du monde entier (notamment les assureurs maritimes, appelés *P&I Clubs* pour *Protection and Indemnity Insurance Clubs* ⁷, qui, comme nous le verrons, jouent un rôle crucial dans le contrôle de frontières), qui ont logiquement installé leur quartier général au sein de la municipalité du Pirée, poumon économique d'Athènes, pour être au plus près de leurs interlocuteurs et clients : les « armateurs résidents ».

Ces derniers occupent sur la scène économique internationale une place déterminante : en détenant la première flotte marchande mondiale avec environ 245 millions de TPL (Tonnes de Port en Lourd, mesure du poids de chargement), ils contrôlent près de 16 % du tonnage de la planète et plus de 40 % de la flotte européenne ⁸.

Cependant, en 2013, sous la pression d'une partie de la population grecque ⁹, le gouvernement négocie avec le patronat maritime l'instauration d'une contribution obligatoire et exceptionnelle en vertu d'un effort national. Le 18 juillet un groupe restreint d'armateurs signe un accord avec le Premier ministre de l'époque, Antonis Samarás (un des leaders du parti conservateur *Néa Dimokratía* – Nouvelle Démocratie), par lequel ils acceptent volontairement de doubler la taxe sur le tonnage pour une période de trois ans, ce qui la porterait annuellement de 75 à 140 millions d'euros, afin de participer à l'amé-

7. On note la présence des plus importants d'entre eux (le *West of England Club*, le *Swedish Club*, le *Skuld Club* et le *Gard Club*). Originellement basées à Londres (le Royaume-Uni étant également réputé pour sa législation entrepreneuriale flexible et libérale), ces compagnies internationales d'assurance sont représentées généralement par des sociétés de correspondants dans les grands ports mondiaux. Cependant, la création d'une filiale hellénique leur permet de défiscaliser l'ensemble de leurs activités.

8. Ces statistiques sont détaillées dans le rapport « Review of the maritime transport » publié le 1^{er} janvier 2013 par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (agence onusienne).

9. Le premier semestre de 2013 a été rythmé par de nombreuses manifestations contre l'austérité. Certains participants y dénonçaient spécifiquement la persistance des privilèges fiscaux accordés aux armateurs. L'attentat du 27 mars 2013 visant la résidence athénienne de l'armateur Nikos Tsakos témoigne de ce climat de grande tension.

lioration du budget de l'État grec. Rebondissement : alors que cet accord devait entrer en application dès la rentrée 2014, ce même gouvernement vote en octobre son abrogation.

Aujourd'hui de nombreux Grecs espèrent un changement constitutionnel qui mettrait fin aux privilèges du capital armateurial. Le parti Syriza (*Synaspismós Rizospastikís Aristerás* – Coalition de la Gauche Radicale), vainqueur des élections législatives anticipées du 25 janvier 2015 s'était engagé sur ce point lors de sa campagne. L'actuelle instabilité gouvernementale ne nous permet plus de savoir si cet engagement restera au stade de promesse.

Cela dit, le port d'Athènes demeure une place économique ou « agora maritime » de premier plan : bien plus développée que dans tout autre port méditerranéen, la communauté internationale de l'industrie maritime (*P&I Clubs*, agents maritimes, courtiers, armateurs, etc.) y est profondément ancrée.

Le port : un « espace privé » ?

90 % des marchandises mondiales sont convoyées par bateau, le transport maritime s'inscrit évidemment au cœur du processus de la mondialisation économique. De fait, les ports se livrent une vigoureuse bataille pour capter et contrôler les trafics internationaux. La position du Pirée est avantageuse : le port est situé sur l'« autoroute » ou « corridor » maritime reliant l'Asie à l'Europe et attire ainsi les porte-conteneurs à la sortie du canal de Suez comme première escale européenne. (À cet égard, le canal récemment agrandi fait l'objet d'une grande publicité placardée sur l'Ambassade égyptienne qui fait face au siège du Parlement grec sur la place Syntagma). Son activité portuaire consiste pour l'essentiel à transborder les cargaisons d'un navire à un autre. Peu de marchandises sont destinées au marché grec. Le reste est acheminé par des cargos plus petits desservant des ports méditerranéens. Ces atouts stratégiques (géographiques et infrastructurels) ont été (re)valorisés par Cosco, premier armateur public de la République populaire de Chine et sixième au rang mondial. Au plus fort de la crise économique, l'État grec lui concède en 2008 l'exploitation d'une partie de son port (d'abord le « terminal 2 » puis le « terminal 3 » inauguré dans la précipitation le 22 janvier 2015 à la veille des élections) pour une durée de 35 ans ¹⁰. Sous l'appellation *Piraeus Container Terminal* (PCT), Cosco retravaille l'image du Pirée et vante à ses clients notamment asiatiques le nouveau dynamisme du port sous les slogans « *Piraeus : the gateway to Europe* » ou encore « *Bridging the east with the west* ».

10. Cette transaction s'insère dans le processus de privatisations exigées par la « troïka » (Banque centrale européenne, Commission européenne et Fonds monétaire international) comme contrepartie d'un premier prêt d'urgence de 110 milliards d'euros accordé à la Grèce en 2010 pour éponger la fameuse dette et les intérêts générés par celle-ci.

Le groupe entame de grands chantiers sur les quais et dote ses terminaux d'une ligne ferroviaire de fret, opérationnelle depuis juin 2014, exploitée en partenariat avec la compagnie nationale des chemins de fer (Trainose) et le groupe informatique américain Hewlett Packard en vue d'acheminer les marchandises fraîchement débarquées vers l'Europe centrale et orientale. Le port du Pirée devient ainsi progressivement un « *hub* » ou plate-forme de transit globalisée. La frontière économique (du capital) est pour ainsi dire « mise en arrière » (reculée sur le territoire politique) et définit un espace international de confluence d'opportunités économiques appelé « *cluster portuaire* ».

L'autre port, le « terminal 1 », est administré par la société publique *Piraeus Port Authority* (PPA) dont l'actionnaire majoritaire reste l'État (à 74 %). Son activité principale est le transport de passagers (ferrys et croisières avec plus de 17 600 000 passagers pour l'année 2013). Cependant, la PPA essaie de profiter du nouveau rayonnement des terminaux de Cosco pour développer son attractivité quant au commerce conteneurisé ¹¹. Lorsqu'on analyse la teneur des échanges et des négociations, on comprend que la société publique a elle-même organisé sa mise en concurrence : d'un côté elle perçoit le loyer versé par Cosco (pour la location et l'exploitation des quais 2 et 3), et, de l'autre, elle se positionne sur des offres économiques similaires. Cette organisation à deux têtes ouvre la voie à une privatisation progressive du port du Pirée.

À l'échelle supérieure et lors d'une allocution publique, Siim Kallas, le commissaire européen chargé des Transports entre 2010 et 2014, érigéait l'évolution de l'administration du Pirée (comprendre sa libéralisation) au rang de « port-modèle ¹² ».

Dans la même veine, le gouvernement de Samarás lançait en 2014 un appel d'offre concernant le rachat de 67 % des parts encore détenues par l'État. Parmi les cinq candidats retenus, le groupe Cosco semblait être le favori. Cependant, l'arrivée d'Aléxis Tsípras marque (pour l'instant) un gel de la privatisation du « terminal 1 ».

Toujours est-il que la libéralisation du port du Pirée et la privatisation des terminaux de Cosco entraînent la création d'un véritable « espace privé », qui tourne le dos à la ville, dans lequel il est interdit de circuler librement ¹³. La

11. 500 133 conteneurs ont été débarqués par la PPA alors que Cosco en traitait environ 2 000 000 la même année en 2011 (il s'agit des derniers chiffres publiés permettant une comparaison entre les « deux ports » à ce jour).
12. Voir l'intervention de l'ancien Commissaire lors de la conférence annuelle de la *European Sea Port Organisation* (ESPO - lobby libéral engageant des réflexions sur les bienfaits de la privatisation des ports européens) en mai 2012, sur le site [<http://www.porteconomics.eu/>] (chemin : News – Noticeboard).
13. Voir le dossier photographique « Politique d'un blindage économique, images d'un port privatisé » réalisé en collaboration avec Valentine Bourrat et visible sur le carnet de recherche en ligne d'Evelyn Ritaine « Enigmur » [<http://enigmur.hypotheses.org/category/medimurs/>]

zone portuaire est désormais conçue en espace clos déconnecté du territoire local. Comme déjà évoqué, rappelons que les marchandises qui y transitent ne sont pas destinées au marché grec ; par ailleurs, il semblerait que les travailleurs de l'ancien chantier naval, absorbé depuis 2009 par la construction du troisième terminal de Cosco, n'aient pas été réembauchés par le groupe chinois ; or, ces ouvriers étaient dans leur grande majorité originaires du quartier de Neo Ikonio qui surplombe le port : aujourd'hui 80 % de sa population vit sous le seuil de pauvreté et dépend d'une distribution publique de nourriture ¹⁴. Cosco préfère employer « du sang neuf et jeune » (aux dires d'un ancien employé), sans lien avec le monde syndical, prêt à accepter des conditions de travail flexibles et précaires ¹⁵ (à titre d'exemple, l'ancien employé indique qu'il était prévenu par un texto envoyé sur son téléphone portable seulement trois heures avant de devoir reprendre de son travail). Outre le fait que ce cloisonnement du port sur lui-même instaure un climat de grande opacité sur « ce qui se passe » à l'intérieur et laisse le champ libre en termes d'exploitation salariale à ceux qui y gouvernent, il induit également une invisibilité des pratiques du contrôle frontalier. L'absence de représentants de l'autorité étatique pose la question d'une perte démocratique dans un espace qui, rappelons-le, est par définition un point de frontière (marquant *a priori* un retour sur un territoire politique). Ici et du point de vue de notre objet d'étude, pas de regard possible sur l'arrivée « inopportune » de migrants maritimes ou sur le débarquement de passagers clandestins.

Le Pirée dans la hiérarchie portuaire : miser sur l'enjeu sécuritaire

L'arrivée de la compagnie maritime chinoise et donc de nouveaux capitaux favorise également un renouveau sécuritaire. Parmi les ports européens méditerranéens, l'ensemble de la zone portuaire du Pirée fait désormais figure de proue des changements idéologiques liés à l'appréhension des « menaces » et des « risques » contemporains, notamment terroristes et migratoires, introduits par la politique américaine au début des années 2000 dans le monde maritime. En effet, à la suite des attentats du 11 septembre 2001, le discours politico-médiatique sécuritaire s'emballe. Le Président George W. Bush et son gouvernement souhaitent agir vite et dans les mois qui suivent, le Congrès vote toute une série de programmes et de règlements portant sur la sécurisation de la chaîne logistique commerciale : les navires marchands sont envisagés comme des moyens susceptibles d'être utilisés à des fins destructrices et les ports sont identifiés comme des cibles potentielles. Autant de « risques » qui pourraient menacer à la fois la sécurité intérieure du pays et le marché maritime international. Dès lors, les États-Unis poussent une partie de la com-

ports-med].

14. Lascari A., « The new Ikonion-Thriassion rail line », *Logistical Worlds*, 1, 2014, pp. 40-46.

15. Maintes fois critiqué dans la presse internationale, le groupe Cosco n'a pas souhaité répondre aux questions concernant les conditions de travail de ses dockers lors de notre enquête. Le discours est verrouillé.

munauté internationale (onusienne) à prendre des mesures qui redessinent structurellement les zones portuaires, les « fortifient » tout en déléguant aux autorités des ports (qu'elles soient publiques ou privées) un devoir de contrôle frontalier renforcé. La Commission européenne intègre petit à petit ces différentes dispositions dans son droit. Retenons ici les deux textes de loi qui provoquent les principales transformations sécuritaires du monde portuaire et du Pirée en particulier où Cosco engage leurs mises en place pour faire de ses terminaux un port moderne, un port dit « sûr ».

Le *Container Security Initiative* (CSI – Initiative sur la sécurité des conteneurs) tout d'abord : il s'agit d'un programme initié en janvier 2002 par l'Office des douanes et des contrôles aux frontières américaines (*US Customs and Border Patrol* - CBP) qui vise à identifier les conteneurs présentant « un risque terroriste ¹⁶ ». Il prévoit le déploiement d'agents du CBP dans les principaux ports mondiaux spécialisés dans le fret conteneurisé et projette réciproquement la venue de fonctionnaires douaniers étrangers aux États-Unis. En juin 2002, l'Organisation mondiale des douanes (OMD) propose, via une résolution, d'étendre à tous ses États membres (au nombre de 179) les règles émises dans le cadre du CSI ; en avril 2004, c'est en partie chose faite puisqu'un accord bilatéral élargit cette coopération douanière à l'Union européenne.

Ce programme ne s'est pas imposé sans difficulté. Il posait, entre autres, la question d'une ingérence américaine unilatérale (faute de moyens financiers) sur un territoire national. Ses ambitions initiales en termes de ressources humaines sont donc revues à la baisse et l'échange de douaniers n'est plus rendu obligatoire. En réaction, le Congrès développe les objectifs du CSI en adoptant en 2007 l'*Implementing Recommendations of the 9/11 Commission Act* (Recommandations concernant l'application de la Loi 9/11) dont une des dispositions, le « 100 % scanning », contraint, comme son nom le laisse entendre, le passage sous scanner de 100 % des conteneurs exportés vers les États-Unis. Ce « réajustement » a suscité à son tour de nombreuses critiques de la part des autorités partenaires du programme, notamment européennes : il impliquerait des dépenses disproportionnées par rapport aux risques encourus et ralentirait considérablement le trafic ¹⁷. Sa mise en place a été repoussée à plusieurs reprises, la dernière date fixée ayant été à fin 2014 pour les pays membres de l'UE. Elle est restée en suspens depuis.

16. Voir la présentation du CSI par la US CBP sur le site [<http://www.cbp.gov>] (chemin : Home - Border security - At ports of entry - Cargo security and examinations - CSI : container security initiative).

17. Voir le document de travail de la Commission européenne datant de février 2010 et intitulé : "Secure trade and 100% scanning of containers" [http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/common/whats_new/sec_2010_131_en.pdf].

Au port du Pirée, un chef de la sécurité portuaire interrogé explique : « Ici avec le CSI on cherche à déceler un problème terroriste ou la présence de clandestins. Pourtant, nous savons très bien que l'intensité des rayons X nécessaire pour traverser les parois des conteneurs, peut se révéler fatale pour une personne se trouvant à l'intérieur ¹⁸ ».

En parallèle au *Container Security Initiative*, les États-Unis enjoignent l'Organisation maritime internationale (OMI) d'adopter un règlement portant sur l'uniformisation des stratégies de sécurisation de l'espace maritime : en 2002, les États contractants à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) ¹⁹ s'accordent en un temps record sur le Code ISPS (*International Ship and Port Facility Security Code* – Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires), qui entre en vigueur en 2004 ²⁰. Concrètement, ISPS encourage la coopération entre les gouvernements, les organismes publics et privés ainsi que les acteurs du secteur maritime (en responsabilisant plus lourdement ces derniers) pour prévenir et détecter les « menaces », puis prendre les mesures adaptées face aux incidents de sûreté. La liste des « menaces » comprend les actes de piraterie, de terrorisme, de trafics illicites, l'immigration dite « irrégulière », le sabotage et la prise d'otage. Procédé rhétorique remarquable, on observe ici le glissement vers un amalgame devenu « classique » entre terrorisme, autres activités délictueuses et migration ²¹. Dès lors, le migrant maritime personnifie aussi un phénomène collectif et pérenne qui menace la sécurité des États. Le chef de la sécurité du port ajoute : « Je suis en charge de la bonne application du Code ISPS et le problème des passagers clandestins fait partie de mon job ».

À partir de 2004 donc, les pratiques locales des divers acteurs maritimes se sont adaptées au Code ISPS qui se fonde avant tout sur une approche préventive du risque. Chaque navire et installation portuaire se doit d'établir un « plan de sûreté » qui garantit l'application des mesures nécessaires pour protéger le personnel maritime, la cargaison, les engins de transport et les infrastructures. Les navires se voient alors délivrer un Certificat international de sûreté et les installations portuaires une Déclaration de conformité. Dans ces deux espaces, il s'agit d'intensifier la vigilance au niveau des points d'accès afin d'éviter toute intrusion intempestive. Les ports s'équipent d'une enceinte de protection le long de leur périmètre et multiplient en interne des zones de sécurité (afin de compartimenter l'espace) dont les entrées sont constamment surveillées : au Pirée, un système de badges est établi ; les travailleurs du port

18. Entretien mené par l'auteure le 8 mars 2013 auprès d'un agent de la sécurité du port de Cosco.

19. La Convention SOLAS est généralement considérée comme le plus important des traités internationaux relatifs à la sécurité des navires marchands.

20. Sur le plan communautaire, le Code ISPS est retranscrit par le règlement (CE) n°725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004.

21. Didier Bigo relève cet amalgame dans plusieurs de ses travaux. Voir par exemple : Bigo D., « Sécurité et immigration : vers une gouvernementalité par l'inquiétude », *Cultures & Conflits*, 31-32, 1998, pp. 13-38.

les portent à leur cou et doivent à tout moment pouvoir les montrer aux gardiens. Sur les bateaux, divers protocoles déterminent la succession des tâches sécuritaires devant être effectuées par l'équipage avant et pendant chaque appareillage (ronde, fermeture et verrouillage des accès aux salles communes et aux cabines, fouille approfondie et recherche de passager(s) clandestin(s), gardiennage du bateau adapté dans chaque port, etc.). Le texte préconise une nomination de personnes dédiées exclusivement à ce travail (notamment celle d'un agent de sûreté assigné à l'exécution dudit plan - *Ship Security Officer* ou SSO), mais dans la pratique, il s'agit d'une désignation de marins auxquels on attribue ces fonctions de sécurité et de police. Ces charges supplémentaires sont bien souvent mal acceptées par les membres des équipages : « C'est pas notre travail, je n'ai pas choisi d'être policier ! » explique Gil rencontré au foyer des marins du Pirée ²².

ISPS devient peu à peu un « sésame incontournable ²³ » pour l'ensemble des opérateurs maritimes : un navire non certifié peut se voir interdire l'abordage d'un port aux normes et, à l'inverse, un bateau certifié peut refuser d'accoster dans un port non suffisamment sécurisé. De fait, ce « label » est devenu depuis sa mise en place une manne pour les sociétés de classification qui le « vendent ». En effet, ces dernières dont l'activité principale consiste à catégoriser des navires (à la demande et aux frais des armateurs qui le souhaitent) en leur attribuant une « classe » ou « cote » (définie en fonction de l'âge, du plan de construction et de l'entretien du navire) ²⁴, peuvent être à ce titre agréées par des États pour délivrer lesdits Certificats internationaux de sûreté et/ou lesdites Déclarations de conformité aux navires et zones portuaires dans le cadre d'ISPS. Aussi, ces sociétés ont peu à peu produit leurs propres normes et standards de qualité, considérés comme d'intérêt général, puisque *a priori* en accord avec les lois nationales et les conventions internationales. Ce processus d'agrément pose toutefois des questions en termes d'efficacité, d'éthique et de profits. L'OMI, par exemple, n'a pas de droit de regard sur les « plans de sûreté » établis et ne peut imposer de sanctions en cas de non respect à la règle : le suivi et l'évaluation du fonctionnement des dispositifs ne sont donc pas forcément garantis.

Au Pirée, Cosco a mis tous les moyens nécessaires en œuvre pour labelliser sa zone portuaire du Code ISPS. Il suffit d'observer la géographie particulière propre aux ports ultra-modernes. Le paysage porte le blindage : chaque zone d'exploitation est circonscrite par de hautes barrières (électriques par endroit), des gardes (depuis des préfabriqués ou des miradors) contrôlent la

22. Entretien mené par l'auteure le 9 mars 2013 au Pirée (côté port public).

23. Attali J., *Le transport maritime de passagers clandestins*, mémoire de Master de droit maritime et des transports, Centre de Droit Maritime et des Transports, Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille III, 2008, p. 85.

24. Commaret J-F., *La responsabilité des sociétés de classification : analyse comparative*, mémoire de Master de droit maritime et des transports, Centre de Droit Maritime et des Transports, Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille III, 2009.

circulation des hommes, un système de caméras est décliné sous toutes les formes possibles (à noter les caméras infra-rouge dans les bassins dont nous parle le chef de la sécurité) et des scanners à conteneurs, précédemment évoqués, semblent cisailer le site.

Cette logique de gestion par la menace et le risque interroge. Est-il possible de tous les envisager ? Ulrich Beck, dans son ouvrage sur la « société du risque »²⁵ constate que les sociétés post-industrielles sont devenues des « manufactures à risques », que ces derniers sont globaux, impalpables et créent des besoins insatiables de réponses que l'économie prend en charge. Est-il possible de tous les contrecarrer ? Certains chercheurs comme Prakash Metaparti²⁶ démontrent que le contexte de frénésie sécuritaire vivace lors de la conception du Code ISPS porte préjudice à ses objectifs, et le cantonne au stade d'une mesure inachevée et incomplète. En effet, ce Code qui concerne uniquement deux types de navires, les navires ayant un tonnage supérieur à 500 UMS (*Universal Measurement System*, soit 200 tonnes) et les navires passagers effectuant des voyages internationaux, exclut des milliers de navires plus petits de son champ d'application. Or, Prakash Metaparti nous rappelle, à titre d'exemple, qu'il a été constaté après les attentats de novembre 2008 de l'hôtel Taj Mahal de Mumbai, que les terroristes étaient arrivés sur le sol indien par la mer, après avoir détourné un navire de pêche. Chaque jour, près de 5 000 bateaux de pêche naviguent dans les eaux environnantes de Mumbai. Quels sont les enjeux d'une « politique du risque » ? François Ewald et Denis Kessler affirment que : « Le risque a une sorte d'existence allusive, insidieuse, éventuelle, qui le rend à la fois présent et absent, douteux et suspect. Dès qu'elle a pénétré quelque part, sa fiction ne va cesser de hanter l'existant »²⁷. De fait, le fantasme du risque alimente de manière immuable ceux qui l'exploitent, parce qu'il est lié à l'affect, au danger (à la peur de la mort) et parce que tout événement peut être un « risque » ou qualifié de « risqué ». D'ailleurs, à côté du marché spécifique de la labellisation, ISPS a également initié toute une économie militaro-industrielle autour de la sécurisation des ports. En Europe et plus largement dans l'ensemble du bassin méditerranéen, des entreprises telles que EADS ou Thales²⁸ investissent ce marché très lucratif. Elles sont finalement les principales bénéficiaires du renforcement de ces mesures de sécurité²⁹.

25. Beck U., *La société du risque. Sur la voie d'une autre modernité* (1986), trad. par Bernardi L., Paris, Aubier, 2001.

26. Metaparti P., "Rhetoric, rationality and reality in post-9/11 maritime security", *The flagship journal of international shipping and port research*, 37/7, 2010, pp. 723-736.

27. Ewald F. et Kessler D., « Les noces du risque et de la politique », *Le Débat*, 109, 2000, pp. 55-72.

28. Burtin J. et Maquet P., « Les passagers clandestins sur les navires de marine marchande : de la gestion d'un événement à la production d'un risque », *L'Espace Politique*, 16, 2012.

29. Rodier C., *Xénophobie business. À quoi servent les contrôles migratoires ?*, Paris, La Découverte, 2012.

Les coûts de mise en place des lois sécuritaires imposées notamment par le CSI et le Code ISPS sont colossaux et tous les ports ne peuvent les assumer. De fait, une hiérarchie portuaire ³⁰ se dessine, les armateurs préférant, dans un souci de bonne image commerciale et de rentabilité (les deux étant intimement liés), affréter leurs navires sur les routes maritimes où les contrôles portuaires s'exécutent apparemment efficacement mais surtout rapidement. Les « nouveaux » exploitants l'ont compris et, à présent, le Pirée s'imbrique très clairement dans le réseau mondial des ports définis par le droit et par son interprétation d'ordre économique comme « sûrs ». Le migrant « mal-venu », au même titre que le terroriste ou le trafiquant, devient la caution de cet espace dont l'illusion du « risque » est mise à profit, justifie la multiplication de dispositifs de surveillance et souligne la frontière politique de l'UE.

Des acteurs privés à la tête du contrôle frontalier : le refoulement des passagers clandestins

Parallèlement à ces normes sécuritaires et à leur application, depuis 2002, les textes internationaux ³¹ et surtout européens ³² astreignent les armateurs à prendre en charge les passagers clandestins (sous peine de sanctions et d'amendes ³³). Ils ont donc peu à peu fait appel aux services de leurs assureurs, les *P&I Clubs*, pour supporter les frais de gestion (immobilisation prolongée du navire, location supplémentaire des quais, etc.) et de rapatriement. Ceux-ci ont dès lors ajouté une clause spécifique de couverture des risques liés à la présence de passagers clandestins dans leurs contrats d'assurance.

Ainsi, lorsqu'un navire rejoint un port avec à son bord un migrant détecté, le commandant se met rapidement en contact avec l'armateur et son assureur.

30. Marcadon J., « Le transport maritime mondialisé et le concept de frontière virtuelle », *Flux*, 71, 2008, pp. 37-45.

31. La circulaire concernant « Les directives sur le partage des responsabilités pour favoriser le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin » est adoptée par l'OMI en mai 2002, elle est alors incorporée à la Convention FAL de 1965 qui vise à « Faciliter le trafic maritime international ».

32. Alors qu'à l'échelle internationale la règle en vigueur préconise un « partage » des responsabilités entre acteurs publics et privés (voir la note précédente), à l'échelle européenne, le règlement (CE) n°562/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 intitulé « Code communautaire relatif au régime de franchissement des frontières par les personnes » responsabilise entièrement les transporteurs maritimes et les capitaines de navires à l'égard des passagers clandestins.

33. Concernant le droit grec, une juriste spécialiste dans le domaine nous a confié un document très intéressant : un questionnaire (sous la forme d'un email) qui lui a été soumis (et auquel elle répond) par un *P&I Club* qui cherchait à obtenir des éclaircissements sur la législation interne relative aux passagers clandestins. À la question touchant les amendes et sanctions, la juriste indique que le propriétaire d'un navire arrivant dans un port grec avec à son bord un passager clandestin n'est pas sanctionné. Néanmoins, si le migrant s'évade et entre illégalement sur le territoire, l'armateur et les membres de l'équipage (dont en premier lieu le capitaine) peuvent être condamnés à une amende de 3 000 euros et à une peine de trois mois d'emprisonnement. La sanction est répétée par le nombre de passagers clandestins concernés et le navire peut être immobilisé le temps de la procédure, voire jusqu'à ce que les autorités retrouvent les fugitifs.

À quai, les marins de l'équipage (ou parfois des agents d'entreprises de sécurité mandatés) organisent le gardiennage du navire le temps de l'escale (l'armateur risquant d'être condamné pour incitation à une évasion). Le correspondant du *P&I Club* mène alors une enquête pour identifier la nationalité du passager clandestin et son port d'embarquement. Le but est de le rapatrier le plus rapidement possible pour éviter une perte commerciale, des retards dans les livraisons et/ou chargements de marchandises, une location prolongée des quais, etc. Spécificité grecque, le refolement s'organise en des temps imbattables car, comme il a été dit plus haut, de nombreuses compagnies d'assurance sont présentes au Pirée. Cette proximité simplifie les procédures, le nombre d'intermédiaires étant limité.

En théorie, le passager clandestin a droit à une aide médicale, à un interprète, à une aide juridique et peut demander l'asile politique ; or, l'urgence conduit bien souvent les acteurs concernés à passer outre à ces différents droits et à agir indépendamment d'un regard étatique, et *a fortiori* démocratique.

Aux dires des officiers de Frontex ³⁴ (qui n'interviennent pas dans cette gestion particulière) les migrants ne sont pratiquement jamais débarqués au Pirée. Ces affirmations corroborent celles de l'officier ISPS du port de Cosco : « Il y a trop de migrants en Grèce, tout le monde peut comprendre ça, les commandants de bord comprennent ça et la police en a marre... On dit aux clandestins qu'ils n'obtiendront jamais l'asile, de toute façon, généralement, ils ne veulent pas rester en Grèce. Ici c'est un port de transbordement, nos navires vont vers tous les ports, il est donc facile de les rapatrier ³⁵ ».

Effectivement, lorsque le navire est soumis au « *tramping* », et donc navigue selon la demande et les opportunités commerciales, les assureurs recommandent aux armateurs de transférer le(s) migrant(s) sur un autre cargo de leur compagnie faisant route vers leur port d'embarquement. Dans le cas d'un refolement par avion, solution alternative, les assureurs présentent le migrant à son Consulat (parfois hypothétique) et demandent à celui-ci la reconnaissance de leur ressortissant ainsi qu'un laissez-passer qui leur permettra de l'escorter vers un aéroport, celui d'Athènes en l'occurrence, puis vers son pays d'origine.

L'encadré ci-dessous vient éclairer le déroulement de cette « autonomie d'action » déléguée aux acteurs maritimes. À partir d'un dossier transmis par un juriste employé d'un *P&I Club* anglais basé au Pirée, une chronologie d'un cas de refolement a pu être établie ³⁶. Ce dossier, relatif à l'implication de la

34. De son nom complet : « Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des États membres de l'Union européenne ».

35. Entretien mené par l'auteure le 8 mars 2013 auprès du chef de la sécurité du port de Cosco (ISPS officer).

compagnie d'assurance dans la gestion de deux passagers clandestins découverts à bord du MSC Madeleine, compile en une cinquantaine de pages des échanges de mails entre les différents acteurs (le *P&I Club*, leurs correspondants locaux, l'armateur et les capitaines des navires concernés), la facturation des services effectués par le *P&I Club* et les éléments d'identification des passagers clandestins (dont les emprunts digitales et leurs photographies) ³⁷.

Illustration par un cas : le MSC Madeleine et l'activation du réseau d'intervention des acteurs maritimes

MSC Madeleine (Capitaine S.) / Suez (Egypte) - Gioia Tauro (Italie) ³⁸

Aux alentours du 20 décembre 2010, deux passagers clandestins (Abdelah Youssef et Cheradi) sont découverts sur le MSC Madeleine (le navire, qui bat pavillon panaméen, appartient à l'entreprise italienne Mediterranean Shipping Compagny, 2^{ème} armateur mondial de porte-conteneurs) alors qu'ils sortent de leur cachette (entre deux conteneurs) surpris par le mauvais temps. Le commandant les interroge : ils seraient montés à bord le 9 décembre alors que le navire était au Pirée.

À la demande du capitaine, de l'armateur et du *P&I Club*, l'entreprise UNICON ³⁹ intervient. Une de leurs expertes, d'origine palestinienne, s'entretient par téléphone avec les deux migrants. Plusieurs objectifs à cet échange : s'assurer qu'aucun d'entre eux n'est palestinien comme ils le « prétendent » (auquel cas le *P&I* les présentera au Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés – HCR) et savoir s'ils n'auraient pas déjà déposé une demande d'asile en Grèce (dans ce cas et conformément au règlement Dublin ⁴⁰, ils seront remis aux autorités grecques). L'experte affirme qu'ils sont marocains ou algériens. Quelques heures plus tard, un second employé d'UNICON (Mohammed), cette fois-ci d'origine marocaine, contacte le navire. Il confirme les impressions de sa collègue et indique que Cheradi avoue être marocain et son ami algérien.

Our colleague Wadia from Palestine who was the first to talk to the two slowaways has already after about 10 minutes of discussion been dead sure that both slowaways have never seen Palestine and that both were either Moroccans or Algerians.

This was confirmed by our Moroccan colleague Mohammed who interviewed both a little later. Already 4 hours after our involvement in the matter we had copies of CHERADI's family register book and birth certificate. CHERADI, too has confirmed to our colleague on board that Abdelah Youssef is from MEDEA in Algeria. This view was also shared by the attachee of the Moroccan embassy when he was on board in Suez.

36. L'étude de ce dossier a également donné lieu à un projet cartographique « Projection idéale en quatre actes » élaboré en collaboration avec l'artiste plasticien Ulysse Bordarias. Ce projet est visible sur le carnet de recherche en ligne d'Evelyne Ritaine « Enigmur » [<http://enigmur.hypotheses.org/category/medimurs/ports-med>].
37. Ces éléments collectés par le juriste ne rendent pas compte de l'intégralité de l'intervention des divers acteurs mais seulement d'une partie qu'il jugeait utile à l'archivage. Ainsi, certains détails (dates exactes, données relatives aux transferts d'un navire à l'autre, etc.) restent ignorés.
38. En gras sont indiqués le nom des navires et leur trajet entre deux ports d'escale.
39. UNICON Marine Average Consultants GmbH est une société spécialisée dans la gestion des passagers clandestins qui intervient à la demande et aux frais des armateurs et/ou des *P&I Clubs*. Son siège est à Brème, en Allemagne.
40. Le règlement Dublin pose pour principe qu'un seul État membre est responsable de l'examen d'une demande d'asile au sein de l'UE.

Parallèlement à ces « révélations », et comme on peut le voir dans cet extrait d'un courriel figurant dans le dossier, UNICON obtient une copie du carnet de famille et de l'acte de naissance de Cheradi par l'intermédiaire d'un attaché de l'Ambassade marocaine en Égypte, monté à bord à Suez.

À ce stade, Cheradi « disparaît » du dossier. On peut supposer qu'il est débarqué à Suez pour être rapatrié par avion vers une ville marocaine.

En revanche et au regard des éléments, on comprend qu'Abdelah Youssef est transféré lors d'une escale au port de Gioia Tauro du MSC Madeleine au MSC Camille. Les raisons de ce transfert ne sont pas explicitées, mais on relève que le MSC Madeleine poursuit sa trajectoire au delà de la Méditerranée.

MSC Camille (Capitaine F.) / Gioia Tauro (Italie) – Istanbul (Turquie)

Le 22 décembre, un troisième expert d'UNICON, d'origine algérienne, nommé Sadek, est mis en relation avec Abdelah Youssef ; l'appel dure quarante minutes. Le but de cet entretien est encore une fois de s'assurer que ce passager clandestin n'est pas palestinien comme il le soutient mais algérien.

MSC Camille (Capitaine F.) / Istanbul (Turquie) – Valence (Espagne)

Le 23 décembre, un salarié du *P&I Club* anglais établi au Pirée rencontre les autorités nationales grecques : Abdelah Youssef n'aurait pas demandé l'asile en Grèce.

Ce même jour, il est décidé que, à l'arrivée du MSC Camille le 27 décembre au port de Valence, Abdelah Youssef serait à nouveau transféré vers un navire prévoyant de faire escale à Alger. Cependant, comme le montre l'extrait du courriel ci-dessous, ce transfert est anticipé au 25 décembre et Abdelah Youssef embarque « *at sea* » (donc en pleine mer) sur le MSC Esha. L'expert d'UNICON note dans son compte rendu que la non-coopération du migrant aurait pu en effet pousser les autorités espagnoles à s'y opposer (on retrouve ici la collusion entre un texte juridique international qui prône une collaboration entre acteurs publics et acteurs privés et le renversement de situation créé par le texte européen, qui responsabilise les acteurs maritimes, les obligeant à dissimuler leurs activités du regard des services de police...) avant d'ajouter : « *the man seems to weaken and we will continue to press on him* ».

MSC Esha (Capitaine O.) / Valence (Espagne) - Alger (Algérie)

Le 28 décembre au matin, le MSC Esha est à quai au port d'Alger. Un employé d'une société algérienne de correspondants travaillant avec le *P&I Club* monte à bord du navire accompagné d'agents de police. Abdelah Youssef dit à nouveau être parti de Palestine, avoir traversé le Liban puis la Syrie par la route, avant d'avoir gagné la Grèce par les côtes turques en petit canot. Vers 15 heures, il est débarqué par la police algérienne qui l'a identifié comme étant un ressortissant d'Algérie. À noter dans le courriel ci-dessous, envoyé par

le correspondant local, le commentaire suivant : « *Finally, the stowaway proved to be an excellent actor/comedian* ».

Dear All,

We refer to our below email.

We confirm that the stowaway has been disembarked today at 13:40 LT (=GMT+1) by police immigration who confirmed to the Master that he was Algerian and residing at the western part of Algeria, next to the Moroccan frontiers. Finally, the stowaway proved to be an excellent actor/comedian. In this regard, please note that our representative did insist this morning with the police, pointing out to them that in spite of his excellent Middle Eastern accent and manners, he may well be Algerian.

Although it is a bit late as it is closing time for public administrations, our representative is investigating in the matter and we shall revert with his findings probably as from tomorrow.

Best regards.

On apprend dans un dernier échange de courriels qu'Abdelah Youssef est en fait monté à bord du MSC Madeleine quelques semaines plus tôt avec son ami Cheradi depuis le port marocain Tanger Med, mondialement reconnu comme « *le port le plus sûr de la Méditerranée* ».

Pour William Walters ⁴¹, un des rares chercheurs à s'être penché sur le sujet des passagers clandestins, ces pratiques interrogent les nouvelles modalités de la gouvernance des migrations dites « irrégulières » : en même temps qu'elles ouvrent une brèche à une industrie néolibérale du refoulement ⁴², elles montrent la difficile « réadmission » ou « retour » (les débarquements sont longuement argumentés et négociés) des passagers clandestins dans un espace politique. Ils sont ainsi maintenus à la marge des États et condamnés à une errance maritime incertaine au sein d'un espace économique où ils incarnent un « risque » économique.

Le mouvement général de « surlignage » et de renforcement des frontières européennes provoque dans le bassin méditerranéen la production d'un espace d'hyper-contrôles dans lequel les ports sont mobilisés pour anticiper les différentes « menaces » et repousser les « risques ». Ces zones portuaires sont peu à peu délaissées par les autorités publiques au profit de gestionnaires privés : le contrôle frontalier y est ainsi externalisé et la question migratoire évacuée. Le Pirée symbolise cette nouvelle génération de « ports sûrs » fortifiés qui, surplombant leur « douve », mettent à distance tout indésirable pour l'Europe politique et économique.

41. Walters W., "Bordering the Sea: Shipping Industries and the Policing of Stowaways", *Borderlands ejournal*, 7/3, 2008.

42. *Ibid.*, p. 8 : « Le rôle crucial des compagnies privées d'assurance maritime dans la gestion des passagers clandestins peut être saisi et interprété comme l'émergence d'une gouvernance néolibérale de l'immigration irrégulière ».

Boîte noire méthodologique

Il s'agit d'analyser en détail l'articulation entre le renforcement de la frontière européenne et le jeu du commerce international à l'échelle locale du port du Pirée.

La privatisation de ce port, au profit d'un groupe maritime chinois (Cosco), accélère l'application des normes européennes de sécurité portuaire en même temps qu'elle produit un espace « privé » déconnecté du territoire national grec. Aussi, l'État se désengage et entérine un transfert des traditionnelles fonctions régaliennes de contrôle des frontières vers l'ensemble des acteurs portuaires. En parallèle, les réglementations communautaires relatives à l'arrivée de passagers clandestins légalisent un système de pratiques opaques laissant les acteurs maritimes « gérer » ces migrants de façon de plus en plus « autonome », sans regard étatique ou démocratique.

Le Pirée est un terrain d'observation privilégié de cette nouvelle production de la frontière migratoire européenne.

D'emblée, il faut préciser la temporalité de ce travail. J'ai réalisé mon enquête de terrain au mois de mars 2013 et finalisé l'écriture de cet article en août 2015. Ma recherche témoigne de cette période. Dès lors, certains aspects concernant notamment la gouvernance du port et de son terminal 1 en particulier, ainsi que les privilèges accordés aux armateurs, restent sujets aux changements politiques radicaux qui secouent actuellement la Grèce. En ce sens, un suivi actif de l'actualité politique grecque a été engagé.

Par ailleurs, il faut indiquer que cette étude de cas s'insère dans mes recherches doctorales sur le thème très peu abordé par la communauté scientifique de la gestion des passagers clandestins. Ma thèse démontre à l'échelle de trois ports (Marseille, Barcelone et Le Pirée) que la privatisation de la gestion effective des passagers clandestins est aussi bien un dispositif du maillage coercitif européen qu'une opportunité économique pour certains acteurs maritimes. Pour ce faire j'ai engagé un important travail d'analyse des différents textes juridiques internationaux « régulant » la question des passagers clandestins (Code ISPS, Convention Fal, etc.).

Sur le terrain du Pirée (côté port public et côté port privé), j'ai voulu confronter les législations à leurs applications concrètes dans la pratique quotidienne de l'exercice de la frontière.

Dans un premier temps, j'ai effectué une observation des lieux afin d'appréhender les marques physiques du blindage et la (dé)connexion de la ville avec son port (en termes d'accès). Accompagnée de Valentine Bourrat (photoreporter), nous avons réalisé un reportage photographique qui témoigne de ce paysage original et singulier.

Puis, j'ai conduit des entretiens *in situ* avec les porte-paroles de la direction de chacun des deux ports, les deux chefs de la sécurité en charge de la bonne application du code ISPS mais aussi un groupe de marins et de dockers rencontrés au foyer. Ces derniers m'ont apporté un regard éclairé sur la précarité de leurs conditions de travail dans le port récemment privatisé.

Le port du Pirée est historiquement une place portuaire méditerranéenne et internationale de premier plan. Une importante communauté maritime y est concentrée. Une entrevue avec l'attachée de presse de la mairie du Pirée m'a permis de mieux saisir les enjeux locaux.

J'ai pu rencontrer des salariés spécialistes de la gestion des passagers clandestins travaillant au sein de deux *P&I Clubs* et deux dirigeants de société de correspondants de *P&I Clubs*. Ces acteurs appréhendent la présence de passagers clandestins comme un risque à couvrir. L'idée était de déterminer leur rôle et de décomposer leurs interventions.

L'une de ces rencontres a été déterminante. J'ai pu consulter une vingtaine de dossiers retraçant les agissements d'un assureur maritime et de son réseau quant à l'organisation du refoulement de passagers clandestins.

Compte tenu de l'extrême confidentialité liée aux dispositifs et plans de sécurité des ports marchands, l'accès à l'information est réduit. Les raisons en sont évidentes : espionnage industriel, terrorisme, trafic d'êtres humains, etc. J'ai obtenu de chacun de mes interlocuteurs des bribes d'informations. Grâce à la diversité des témoignages, j'ai pu les mettre en relation les uns avec les autres : Il aura donc fallu reconstituer le puzzle à la manière d'une enquête policière.