

Note de recherche

Les enjeux frontaliers à la lumière de la théorie de l'acteur réseau

PAR

Olivier Le Lann-Semassel

Étudiant à la maîtrise en science politique

Coordonnateur de la Chaire de recherche du Canada sur la gouvernance sécuritaire des corps, la mobilité et les frontières

Université du Québec à Montréal

SOUS LA DIRECTION DE

Anne-Marie D'Aoust

Titulaire de la Chaire de recherche du Canada sur la gouvernance sécuritaire des corps, la mobilité et les frontières

Professeure au Département de science politique

Université du Québec à Montréal

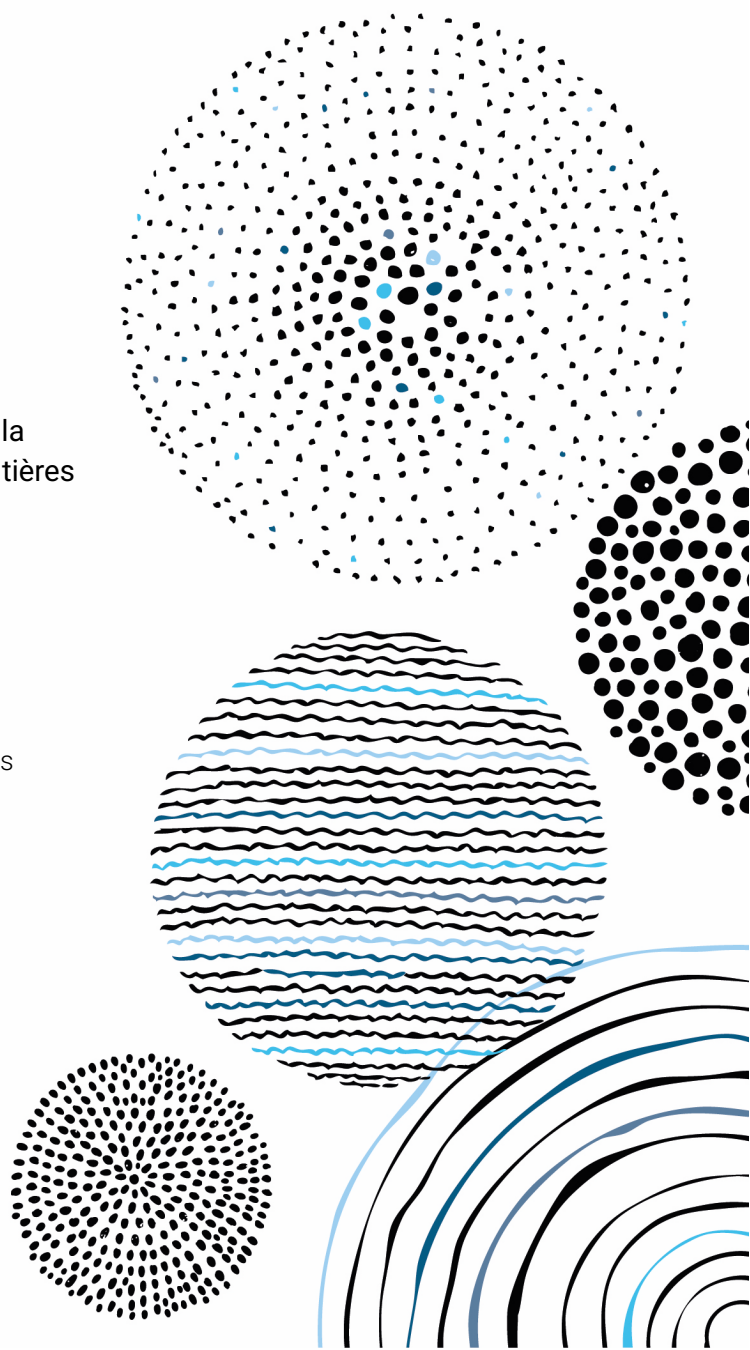


GSCMF

Chaire de recherche du Canada
sur la gouvernance sécuritaire des corps,
la mobilité et les frontières



Centre de recherche interdisciplinaire
sur la diversité et la démocratie **cridaq**



Sous la direction d'Anne-Marie D'Aoust (2025)
Les enjeux frontaliers à la lumière de la théorie de l'acteur réseau

Note de recherche

Ce document est disponible au :

Centre de recherche interdisciplinaire sur la diversité et la démocratie (CRIDAQ)

Pavillon des sciences de la gestion, UQAM

Case postale 8888, succursale Centre-ville

Montréal (Québec) H3C 3P8

Courriel : cridaq@uqam.ca

Page web : www.cridaq.uqam.ca

Montage

Camille Ranger

Féminin - masculin

Tous les termes qui renvoient à des personnes sont pris au sens générique; ils ont à la fois la valeur d'un masculin et d'un féminin.



Social Sciences and Humanities
Research Council of Canada

Conseil de recherches en
sciences humaines du Canada

Canada

LES ENJEUX FRONTALIERS À LA LUMIÈRE DE LA THÉORIE DE L'ACTEUR RÉSEAU

Note de recherche

Par

Olivier Le Lann-Semassel

Étudiant à la maîtrise

Département de science politique

Université du Québec à Montréal

Sous la direction de

Anne-Marie D'Aoust

Professeure régulière

Département de science politique

Université du Québec à Montréal

Table des matières

Résumé.....	6
Introduction	7
I. L'acteur-réseau en tant qu'approche.....	9
II. Non-humains, agentivité et réseau	11
III. L'agentivité en débat	14
IV. ANT et le concept d'État.....	15
V. Infrastructures	16
VII. Infrastructures frontalières	21
VIII. L'acteur réseau et la mobilité	23
A. Les systèmes d'information : nouvelles technologies et incarnation des frontières.....	23
B. Mouvements migratoires : parcours des migrants ainsi que leur place face aux frontières.....	25
C. Infrastructures des mobilités : la logistique de la déportation	29
Conclusion	33
Bibliographie	37

Résumé

Cette note de recherche propose d'aborder les sujets que sont la migration, les frontières et la relation que les deux peuvent entretenir au travers d'une lunette bien précise : l'approche *Actor Network Theory* (ANT). Cette approche permet de se pencher sur la matérialité des questions migratoires et ainsi, de s'intéresser plus spécifiquement à l'évolution technologique des frontières tout comme à l'impact qu'elle peut avoir sur les corps migrants. Ce travail présente les frontières en tant qu'*infrastructures* et tente de comprendre la réalité matérielle de la mobilité selon trois points clés. Nous abordons en premier la question des *systèmes d'information* issus du développement technologique des frontières. Par la suite, nous nous intéressons d'avantages aux *mouvements migratoires*, soit à la matérialité qui se retrouve aussi dans le parcours des migrants au travers de l'importance de certains objets dont le passeport fait partie, mais également, à la manière dont ces individus entrent dans les systèmes frontaliers et les subissent. Nous terminons avec *la logistique de la déportation* des migrants qui prend place au sein des infrastructures des mobilités et qui illustre l'une des finalités que connaissent les personnes issues des mouvements migratoires.

Introduction

Voyager d'un pays à l'autre aujourd'hui implique de passer par une multitude de procédures sécuritaires. Que ce soit en voiture, en bateau ou même en avion, les voyageurs sont tôt ou tard confrontés à des processus automatiques qui parfois ont pour but d'assister le voyageur dans son enregistrement ou ses déclarations, mais aussi, qui parfois viennent assister le personnel douanier pour rendre leur contrôle plus facile et plus efficace. Passer une frontière renvoie inévitablement à une multitude d'objets en action. Nous pouvons penser au passeport, aux cartes d'embarquement, aux billets, aux moyens de transport, etc. Tous ces objets entrent dans des procédures et des systèmes établis qui peuvent parfois sembler obscurs à nos yeux. On peut d'ailleurs se demander à ce sujet : comment s'effectuent réellement les contrôles? Où sont entreposées les données concernant les voyageurs? Sur quoi se base-t-on pour dire que quelqu'un pose un risque plus qu'un autre? Existe-t-il des formes de contrôle subtiles que nous ne voyons pas? Comment les décisions sont-elles prises?

Dans un article publié le 28 mars 2019, Amnesty Internationale décrit la présence des « technologies automatisées » aux frontières de l'Europe. Plus spécifiquement, il est question du projet *IBorderCtrl* qui a pour but, à l'aide d'un système d'intelligence artificielle, d'effectuer un tri des voyageurs aux frontières et ainsi, d'avoir un meilleur contrôle sur l'immigration clandestine. Le logiciel a été conçu pour détecter les mensonges au travers d'un questionnaire lui permettant d'effectuer une lecture des sentiments, selon les réponses, qui permet soit le passage ou au contraire redirige vers un contrôle plus poussé par des agents frontaliers (Amnesty, 2019). Comme le dit l'article, ce polygraphe moderne n'est qu'un seul des multiples projets d'*automatisation* des frontières européennes sur lequel le personnel peut se baser pour effectuer une présélection des personnes à examiner ou tout simplement, pour faire leur travail au quotidien. Or,

Le manque de transparence qui caractérise le développement de la technologie est tout aussi préoccupant sur le plan pratique ; il s'agit ici du problème de la « boîte noire » si souvent invoqué dans le cadre de l'intelligence artificielle. Les agents de l'immigration devront s'appuyer sur une technologie qu'ils ne comprennent pas, tandis que les voyageurs seront invités à faire confiance à un système opaque, sans véritable obligation de justification. (Amnesty, 2019).

Partant d'un tel cas de figure, il est intéressant de se questionner sur l'évolution des installations frontalières qui se conjuguent à ce qu'Amnistie semble décrire comme étant une complexification de celles-ci. Particulièrement avec la notion de boîte noire, concept clé des écrits de Bruno Latour, il est plus que pertinent de vouloir en apprendre davantage sur le développement de ces technologies et surtout, sur les effets que celles-ci peuvent avoir sur l'humain de manière générale. C'est ainsi que le courant *Science and Technology Studies* (STS) pourrait s'avérer être une pensée novatrice pour saisir les enjeux de mobilités face à cette complexification des frontières. En effet, c'est en faisant appel à l'approche *Actor Network Theory* (ANT) ou théorie de l'acteur-réseau, en français, que nous souhaitons nous intéresser tout particulièrement à la place que ces nouvelles technologies occupent dans les fonctions que peuvent remplir les frontières. Comme nous le verrons, la particularité de cette approche théorique concerne son intérêt pour la place des objets,

des systèmes et de la mise en réseau avec l'humain. Elle ne questionne pas le monde social en mettant l'humain au centre de l'analyse, mais bien en regardant l'environnement matériel au sein duquel celui-ci évolue.

Par conséquent, cette note de recherche propose d'aborder le phénomène de la matérialité au sein des questions migratoires sous l'angle de l'approche que nous venons de présenter et au travers de trois cas de figure bien précis. Nous commencerons par aborder la question de la théorie de l'acteur-réseau, en la replaçant par rapport à ses racines, mais aussi par rapport aux autres courants théoriques qui la côtoient. C'est en regardant de plus près les écrits des auteurs·trices qui ont abordé la place de l'acteur en réseau que nous pourrions définir un bon nombre de variables et ainsi saisir en quoi les objets peuvent s'avérer révélateurs lorsque nous tentons de comprendre les effets d'un système aussi complexe qu'une frontière.

Par la suite, nous nous attarderons sur un concept qui nous permettra de replacer les frontières dans une catégorie qui les représente, soit en tant qu'*infrastructures* reliées à plusieurs autres. Nous définirons de quelle manière il est possible de voir une frontière en tant qu'infrastructure et surtout, ce que peut impliquer un tel raisonnement.

Nous poursuivrons ensuite avec trois parties distinctes qui traiteront toutes les trois de la matérialité du réel et surtout, des effets que celle-ci peut avoir sur les mouvements migratoires. De ce fait, notre première section concernera *les systèmes d'informations* liées aux nouvelles technologies de contrôles frontaliers ainsi que la manière dont elles incarnent aujourd'hui la volonté qui se cache derrière les infrastructures frontalières. Notre deuxième section s'intéressera aux *mouvements migratoires*, à leur parcours et à leur place aux frontières. Il sera aussi ici question d'objets bien précis, comme le passeport. Afin de voir comment les humains cachés derrière l'étiquette d'« indésirable » peuvent eux aussi être influencés par de nombreux objets durant leur parcours avant, pendant et après avoir franchi une frontière. Pour finir, il sera question des moyens dont les États disposent de ceux qu'ils ne veulent pas accueillir : nous aborderons les infrastructures des mobilités sous l'angle de *la logistique de la déportation*.

I. L'acteur-réseau en tant qu'approche

Depuis un bon nombre d'années déjà, la communauté scientifique qui s'intéresse au domaine des sciences sociales s'est penchée sur le rôle de l'humain et aussi du non-humain au sein de nos sociétés. Plus particulièrement, un courant regroupant plusieurs approches s'est distingué des autres par l'intégration des non-humains dans sa réflexion. C'est ce que l'on qualifie de tournant matériel, ou encore de post matérialisme (Sayes, 2014, p. 134-135). On s'intéresse ici à la « matérialité du social » (Quéré, 2015, p.2), c'est-à-dire à l'encastrement de deux opposés que seraient le social et le technique (Law, 2009, p. 147). Des auteurs comme Latour, Callon, Law et bien d'autres, ont cherché à conceptualiser ce que l'on appelle l'agentivité des non-humains, c'est-à-dire comment ces choses que nous avons toujours considérées comme étant passives peuvent engendrer des effets et avoir des implications dans notre monde. Qu'il s'agisse de l'incidence que peut avoir un virus sur l'humanité ou encore comment l'arrivée d'une technologie comme le téléphone intelligent peut nous amener à redéfinir notre façon de vivre, il devient opportun de s'intéresser à ces entités et choses que l'on a toujours écartées, mais qui, quand on y réfléchit bien, font partie intégrante de nos sociétés. Ces non-humains feraient ainsi partie d'un grand réseau, incluant l'humain, et la réalité serait de ce fait le résultat de diverses rencontres entre humains et non-humains. Plus particulièrement, le monde est ici conçu en tant que fruit non pas uniquement de l'action humaine, mais également de l'« action » de tout ce qui ne l'est pas. Comment des objets ou même des êtres que l'on ne voit pas peuvent-ils agir? C'est exactement ce sur quoi nous allons nous pencher dans les lignes à venir. C'est de l'approche *Actor-Network Theory* qu'est née cette idée que l'on doit, malgré ses origines multiples, à Michel Callon (Law, 2009, p.142).

L'approche ANT se veut avant tout *descriptive* et cherche principalement à détailler la réalité sous un angle nouveau, celui du réseau, en tenant compte des acteurs qui peuvent être humains, mais aussi non-humains, dans leur ensemble (Law, 2009, p.142; Rudy, 2005, p. 112 et Salter, 2019, p.10). Par « non-humains » nous entendons assez intuitivement tout ce qui n'est pas humain, qu'il s'agisse de la nature, des animaux, des insectes, des microbes, des particules que nous ne connaissons probablement même pas encore, mais aussi, des objets, des choses, des outils, des infrastructures, des machines, des idées, etc. Seule exception, le surnaturel (Callon, 1986), (Law, 1987), (Latour et Woolgar, 1986), (Latour, 1993), (Latour 1992) cité par (Sayes, 2014, p. 136) (Law, 2009, p.141). Le but ici est de reconnaître leur existence tout en leur accordant un rôle aussi central que celui de l'humain. En fait, c'est Bruno Latour (1998) qui leur octroie le titre d'acteurs et qui indique par la même occasion qu'ils ne sont pas simplement passifs, mais bien actifs, ou plutôt agentifs, selon l'approche de l'ANT (Sayes, 2014, p. 136). Ce principe d'agentivité renvoie au pouvoir d'affecter la vie humaine, d'avoir un impact sur celle-ci (Bennett, 2010, p.121).

Plus spécifiquement, Callon (1980) s'est demandé: « How can we describe socially and materially heterogeneous systems in all their fragility and obduracy? » (Law, 2009, p. 143). En ce sens, certains auteurs comme Martin Müller (2015) considèrent l'approche ou la

théorie¹ de l'acteur-réseau en tant que « sœur d'arme empirique » de la pensée de Gilles Deleuze et de Félix Guattari, qui ont théorisé la notion d'assemblage (Deleuze et Guattari, 1972, 1983 et 1987). L'approche de l'Acteur-réseau et la notion d'assemblage partagent toutes deux une base similaire, mais l'ANT se démarque par sa concentration sur le réseau, ainsi que par sa conceptualisation et sa méthodologie plus concrète que celles évoquées par Deleuze et Guattari dans leurs discussions de l'assemblage (Müller, 2015, p. 30-31).

L'ANT cherche à concevoir les interrelations entre tous les acteurs que l'on pourrait comparer à une véritable toile d'araignée (Law, 2009, p. 141). Comme le dit John Law, tous les éléments du réseau, humains et non-humains, sont ceux qui déterminent et découpent à la fois ce dernier, mais qui identifient également les autres acteurs qui en font partie (Law, 2009, p.146). Si nous nous penchons sur un réseau maritime par exemple, les éléments retenus le composant nous permettront de le délimiter et ainsi de le comprendre. Néanmoins, selon cette approche, il ne serait pas question d'étudier les comportements humains ayant permis d'établir le réseau, mais bel et bien de se pencher sur les interrelations entre tous les objets de celui-ci, nous permettant de décrire ainsi son existence. Ce réseau fait aussi partie d'un système plus important que lui. Un peu comme les poupées russes, un réseau peut en révéler beaucoup d'autres. Plus spécifiquement, Law souligne que:

Actor network theory is a disparate family of material-semiotic tools, sensibilities, and methods of analysis that treat everything in the social and natural worlds as a continuously generated effect of the webs of relations within which they are located. It assumes that nothing has reality or form outside the enactment of those relations. Its studies explore and characterize the webs and the practices that carry them. (Law, 2009, p.141).

On comprend désormais que l'existence du réseau ne dépend plus uniquement des êtres humains, mais que les objets et autres créatures participent activement à ce dernier et lui donne tout son sens, chose qui souligne la particularité de l'approche. De ce fait, pour étudier un réseau, il faut, comme le disait (Latour, 2005), suivre les acteurs pour voir comment ces derniers sont une incarnation de leur réseau découlant ultimement de la rencontre de tous les autres éléments qui le constitue (Rudy, 2005, p.111). Il s'agit donc d'essayer de *traduire* les effets que peuvent avoir ces entités sur les autres parties du réseau pour un peu mieux cerner les interrelations et ainsi, dégager une description plus complète de la réalité (Law, 2009, p.144).

Le phénomène de « Black boxing » renvoie justement à la traduction que l'on peut faire de leur existence dans notre langage pour comprendre leur agentivité. Law explique que les acteurs, qu'il soit question d'une cafetière, d'une voiture ou encore des animaux, des

¹ John Law ne considère pas que l'ANT constitue une théorie. Il explique que : « Theories usually try to explain why something happens, but actor network theory is descriptive rather than foundational in explanatory terms, which means that it is a disappointment for those seeking strong accounts. Instead it tells stories about "how" relations assemble or don't. As a form, one of several, of material semiotics, it is better understood as a toolkit for telling interesting stories about, and interfering in, those relations » (Law, 2009, p.141-142)

microbes et même des virus, font tous partie du réseau. On ne se concentre donc pas uniquement sur les êtres humains ce qui illustre la principale rupture avec la majorité des théories traditionnelles. Il en résulte nécessairement une « érosion des distinctions » entre les disciplines, il ne s'agit plus de différencier la biologie du social, mais bel et bien de faire dialoguer ces dernières pour en apprendre plus sur le monde qui nous entoure puisque, comme nous l'avons esquissé, tout est lié selon l'ANT. On peut donc parler d'écrits scientifiques tout en relatant la vie d'une pieuvre et ainsi en apprendre plus sur la nature des choses et sur le réseau en tant que tel (Law, 2009, p. 146-147).

II. Non-humains, agentivité et réseau

Qu'entendons-nous par non-humains et par agentivité ? Edwin Sayes (2014), notamment, s'est attelé à la tâche de définir ces deux concepts clés. C'est d'une insatisfaction qu'est née l'idée d'étudier le rôle des non-humains. En effet, « the term 'nonhuman' is intended to signal dissatisfaction with the philosophical tradition in which an object is automatically placed opposite a subject, and the two are treated as radically different » (Sayes, 2014, p.136). Comme Globe l'a mentionné dans son analyse des écrits de Jane Bennett (2010), l'idée ici est de *s'éloigner de notre conception anthropocentrée du monde*, c'est-à-dire où l'humain est au milieu de tout, pour concevoir la matérialité du réel. On veut avant toute chose *briser les dualismes* et cesser de définir ce qui nous entoure de cette manière, en commençant par aborder de front le rejet de tout ce qui n'est pas humain dans l'analyse de la réalité sociale (Globe, 2010, p.70). Il n'est plus question de catégories, mais plutôt de liens, de réseaux. Comment la matière est-elle liée à l'humain, comment cet humain est ce qu'il est, qu'elle association d'objets explique son comportement, et par conséquent, quelles sont les ramifications du réseau qui lient tous ces objets, y compris ces humains, entre eux?

Lorsque l'on s'intéresse à la place qu'occuperaient soudainement des « objets devenus sujets » dans l'analyse du monde social, plusieurs portes s'ouvrent. La matière fait partie de tout ce qui existe et caractérise tous les êtres, qu'ils soient vivants ou pas. Dans cette perspective, l'humain est en soit une rencontre entre plusieurs éléments, des millions de particules, des microbes liés tous ensemble dans un immense réseau créant ultimement ce que nous sommes. Mark B. Salter (2015) démontre au travers de plusieurs chapitres de quelle manière l'humain peut être repensé sous l'optique de l'ANT. Stefanie Fishel nous introduit à l'une des composantes primordiales de la vie humaine : les microbes. Ces sujets invisibles à l'œil nu sont à l'origine de la vie et du maintien de celle-ci. Qu'il s'agisse de notre corps, de la nourriture que l'on consomme ou de l'environnement qui nous entoure, les microbes sont des agents microscopiques permettant l'existence de tout ceci. Plus spécifiquement, l'auteure nous présente l'un d'entre eux : *Bacteroides thetaiotaomicron*. Un nom qui n'est très clairement pas connu de la majorité d'entre nous, mais qui pourtant permet à chaque être humain de cette terre d'être ce qu'il est aujourd'hui. Il s'agit de l'une des bactéries que l'on retrouve dans notre intestin. C'est elle qui est responsable de

l'exécution de notre digestion et qui nous permet ainsi d'assimiler les nutriments dont nous avons besoin pour vivre, rien de moins. Il en va de même pour la régulation de notre température corporelle, notre possibilité de tomber malade sans en mourir, l'élimination des toxines et bien plus (Fishel, 2015, p.158-159). Tout ceci est possible grâce à l'existence de milliers de petits êtres en nous qui chaque jour, chaque heure et chaque minute, remplissent leurs fonctions et engendrent des effets permettant l'existence à la fois de qui nous somme, mais aussi de tout ce qui nous entoure. C'est lorsque l'on prend conscience d'un tel exemple que l'idée de repenser l'humain en tant que réceptacle prend tout son sens. Un réceptacle qui porte en lui un réseau se définissant par la rencontre d'une multitude d'êtres que sont les microbes, virus et autres particules (Fishel, 2015, p. 164). L'humain peut donc se définir par ce réseau. Percevoir ce dernier par la manière dont il peut être affecté par ces êtres redéfinit un bon nombre de variables, « the narrowly defined and rational Homo economicus is challenged by the refigured and hybrid subject Homo contaminatus, whose judgments may be altered by a wealth of unseen bacteria and viruses, commensal processes, and coevolutionary relationships » (Fishel, 2015, p. 164). Il en va de même pour les virus qui peuvent parfois paralyser le monde entier et engendrer un nombre incalculable de décès, comme la pandémie des dernières années l'a démontré, tout en pouvant parfois être perçue en tant qu'origine de l'existence de bon nombre d'espèces vivantes (White, 2015, p. 146-149). Véritable vecteur de code génétique, le sujet qu'est le virus remet en question lui aussi le rôle humain comme étant au centre de tout. C'est pourquoi, Fishel, notamment, pense que cette nouvelle approche se doit d'être saisie par les relations internationales ainsi que les études de sécurité tellement elle apporte un regard nouveau sur le centre de nos préoccupations et sur la manière dont nous nous concevons (Fishel, 2015, p.164-166).

Comme le dit Salter en faisant appel aux écrits de (Latour, 2005), la théorie de l'acteur en réseau qui rejette les dualismes, essaye de concevoir le monde comme étant le plus plat possible ou en d'autres mots, *tente de mettre tous les acteurs, qu'ils soient humains ou non, sur la même ligne* dans le but de mieux percevoir l'établissement de liens entre eux (Salter, 2019, p. 4). Ce que l'on veut dire ici, et c'est là où réside le principal défi à la pensée cartésienne dominante dans l'étude du monde social, c'est qu'aucun acteur ne prédomine nécessairement sur les autres, y compris les acteurs humains. On ne cherche pas à comprendre les actions d'un objet par le biais de l'humain qui l'a manipulé ou encore de hiérarchiser ces derniers. On ne concentre pas non plus nos efforts sur un seul acteur, mais bien *sur l'ensemble du réseau* et sur les liens entre tous, humains ou non.

Pour illustrer le concept, prenons l'exemple de l'avion proposé par Werner Rammert (2012). Pour qu'un avion décolle, plane et atterrisse, il faut un nombre incalculable d'humains en action. Que l'on parle des pilotes, du personnel de bord, des passagers qui sont nécessaires au vol sans quoi le déplacement n'aurait pas de sens, le personnel des deux aéroports, des tours de contrôle des compagnies aériennes, de ceux qui planifient l'itinéraire, bref, nous l'aurons compris, cette machine volante nécessite beaucoup d'attention. Regardons ensuite de plus près l'appareil en tant que tel. Sans humains, sans

pilotes, il ne décollerait pas, c'est une évidence. Néanmoins, sans moteur, en serait-il capable? Sans essence, sans transpondeur pour se repérer, sans ordinateurs, sans sondes, etc.? Les choses se complexifient, mais prennent tout leur sens ici. Les turbines de l'avion, tout comme les ailes ou les trains d'atterrissage ne sont-ils pas aussi importants que les humains dans l'exercice des fonctions de cette machine? Les opérateurs ne peuvent opérer sans le matériel tout comme le matériel ne peut décoller sans l'action humaine. De ce fait, l'avion, qui rassemble humains et non-humains, devient l'objet qu'il est, soit un moyen de locomotion, grâce à la rencontre de tous ces acteurs. L'avion, au lieu d'être un simple objet mis en relation avec des actions humaines prédominantes, devient en soi un réseau où chaque acteur humain et non-humain a un rôle primordial à jouer. Il est évident que sans l'humain et son ingéniosité, rien de tout cela n'existerait. Néanmoins, l'idée ici est de regarder sous un autre angle les réseaux créés par les humains et la manière dont les objets provenant du fruit de leur imagination, peuvent avoir des effets sur leur vie bien plus grand que la fonction initiale pensée lors de leur création.

Sayes identifie quatre rôles tenus par les non-humains et que nous aborderons davantage plus tard lorsque nous parlerons des infrastructures. Ils sont (1) des conditions qui rendent possible la société humaine. Ils sont également (2) des médiateurs qui transmettent un effet. L'exemple qui suit nous permettra d'un peu mieux comprendre, mais il est question ici de l'apport de ces acteurs dans le réseau. Rencontrer un ou des non-humains n'est pas une action passive puisque nous sommes sujets à leurs effets et/ou à leur influence et de ce fait, notre comportement en est transformé. Les non-humains font également (3) partie de la morale et de l'association politique (Sayes, 2014, p.137-139). Prenons un exemple pour illustrer les trois premiers principes que nous venons de présenter : les feux de circulation. Ces derniers dictent, sauf exception, le comportement des automobilistes. Il en va de même pour les lignes pleines ou pointillées, les panneaux d'avertissement, ainsi que tout le reste. La simple entrée en relation avec ces objets émet un effet de médiation et de structuration sur tous les autres acteurs, qu'il s'agisse de la voiture, du conducteur, des passagers, des piétons, etc. (Quet, 2022). Le Code de la route et son incarnation par les objets que nous venons de mentionner permettent la circulation automobile. Ils ont un effet de médiation sur les conducteurs, mais aussi, ils ont un caractère moral par rapport au respect ou non des règles qui leur sont associées. Ils font partie de nos sociétés et incarnent nos valeurs tout en les répandant sur tout le territoire et de ce fait, ils jouent un rôle actif dans nos vies au quotidien. Ce qui nous amène à notre dernier point (4), les non-humains rassemblent une panoplie d'autres acteurs formant ainsi le réseau (Sayes, 2014, p. 140). Tout ceci n'est qu'un exemple des plus simple, mais qui, à tout le moins, a le mérite d'illustrer un peu plus concrètement l'idée derrière le concept des non-humains. D'autant plus, lorsqu'on réalise que nos vies reposent sur une panoplie d'entre eux. Quand on y pense réellement, nous sommes à un feu rouge défectueux d'un accident mortel. Pourtant, nous éprouvons une pleine confiance en toutes ces choses qui régissent notre quotidien.

III. L'agentivité en débat

Nous l'aurons compris, avec l'ANT, les non-humains caractérisent nos sociétés et ont une incidence sur nos comportements dont l'analyse devrait rendre compte. C'est ce que cherche à illustrer la notion d'agentivité. Or, l'ANT ne rentre pas nécessairement dans les détails de ce qu'est agir ou en quoi consiste une action en tant que telle, elle ne dégage donc pas de réelle définition à proprement parler de ce qu'est l'action ou l'agentivité. Les théoriciens ne cherchent pas à savoir qui agit et à distinguer ce qui s'apparente le plus à une action de ce qui le serait moins, il est plutôt question d'adopter une vision plus élargie de la notion dans le but d'englober une plus grande quantité de possibilités et d'acteurs lorsque l'on parle du concept (Sayes, 2014, p. 141). Rappelons-le, nous ne sommes pas devant une idéologie œuvrant sous le joug des dualismes : il est question ici de décrire et d'observer. Pour rendre compte de l'agentivité des non-humains, Latour décrit ainsi le concept de manière souple et inclusive (2004, p. 226) (2005, p. 72), créant ainsi la possibilité que « *things might authorize, allow, afford, encourage, permit, suggest, influence, block, render possible, forbid, and so on* » (Sayes, 2014, p. 141).

Au final, vouloir étudier la réalité sociale au prisme de l'ANT, c'est donc vouloir comprendre le cheminement de tous ses acteurs à l'intérieur d'un réseau, leur rencontre entre eux et la nouveauté créée par cette mise en relation. L'action humaine dépend de cette rencontre avec les non-humains qui sont beaucoup plus que des êtres passifs remplissant la fonction prévue lors de leur construction. Ils sont source de connaissance par rapport à nos sociétés et par rapport à nous-mêmes. Tout phénomène inscrit dans le réseau se doit d'être étudié par le biais des relations d'interdépendances entre tous les acteurs. Nous verrons dans les sections suivantes comment l'approche peut concevoir l'État, mais également, comment les infrastructures encadrant nos sociétés sont l'exemple parfait des acteurs non-humains et de leur agentivité dans toute leur splendeur.

Néanmoins, comme toute approche qui se respecte, l'ANT n'a pas été à l'abri des critiques. Alan P. Rudy (2005) notamment, s'est basé sur une conception *relationnelle marxiste* pour souligner ce qui, à son avis, ne fonctionnait pas avec cette façon d'aborder la réalité. Ciblant précisément Latour, il affirme que ce dernier échoue dans sa volonté d'écarter les dualismes de l'équation. Pour lui, traduire un juste milieu par une approche où on ne tient plus compte des pôles, entre humains et non-humains, est possible justement par l'existence de ces derniers. Il serait donc absurde d'écarter les dualismes puisque ce sont eux qui par leur existence créent cet entre-deux (Rudy, 2005, p. 112). Il continue en expliquant que l'approche ne tient pas compte de l'ontologie *relationnelle marxiste* et par conséquent, elle refuserait aussi d'adresser l'histoire de la nature humaine (Rudy, 2005, p.116-117). Des points particulièrement intéressants, mais qui passent à côté de l'essence même du sujet, puisque l'ANT refuse de concevoir le monde de manière anthropocentrée. Elle ne tente pas de travailler à partir de ce qui a déjà été proposé, au contraire, elle propose plutôt de rompre avec une vision plus conventionnelle des sciences sociales en ne

se basant pas sur les dualismes pour tirer des conclusions ou en regardant l'histoire humaine pour comprendre son avenir.

Dans un autre ordre d'idée, Jan-Hendrik Passoth et Nicholas J. Rowland (2010, p.834-835) ont adressé certaines des principales critiques émises par la communauté scientifique à l'égard de l'ANT. Nous avons retenu les trois principales :

- 1) La sélection et la méthodologie pour déterminer qui sont les acteurs et les suivre est énoncée un peu trop simplement et ne tient pas compte de la complexité que peut prendre le processus;
- 2) L'approche met l'accent sur la symétrie entre les humains et les non-humains sans réellement comprendre que pour certains acteurs il faut un degré d'expertise élevé de la part d'un humain pour comprendre le non-humain, le décrire et donc en traduire l'agentivité. Les auteurs expliquent qu'au fond, un tel scénario renvoie à une interprétation humaine du sujet uniquement.
- 3) L'approche ne tient pas compte des forces structurelles comme les tendances politiques ou encore les enjeux tels que la discrimination, la stigmatisation, etc. (Sturma, 2006, p.181-182). L'auteur souligne dans la même mouvance que Latour ne s'intéresse pas à la création des identités au sein des institutions, qu'il soit question du genre, de la race ou de la classe sociale.

IV. ANT et le concept d'État

Ceci nous amène nécessairement au questionnement suivant, fondamental en Relations internationales : l'État est-il un acteur ? Passoth et Rowland (2010) se sont intéressés à la question de l'ANT et la conception que l'approche pouvait avoir de l'État. On peut se demander, en premier lieu : comment agit l'État, dans cette perspective ? L'État peut être défini ici par la rencontre, ou l'assemblage, de tous les êtres humains et non-humains le constituant, qu'il s'agisse des frontières, des taxes ou même des arbres sur son sol. (Passoth et Rowland, 2010, p. 822, 828 et 829). Par conséquent, il faut qu'un groupe de personnes parle au nom de l'État pour traduire son existence et de ce fait, que ce dernier puisse agir. Les auteurs mettent donc de l'avant une conception performative du sujet. Celle-ci implique que quelqu'un ou quelque chose *performe* l'État.² Comme le disait Patrick Carroll (2006, p.19-20), c'est lorsque ceux au sommet de l'État posent une action que ce dernier en fait de même.

² En faisant référence à plusieurs auteurs, dont Austin (1970, p. 235), Callon (1998) accompagné de MacKenzie et Millo (2003, p. 108), on nous explique que la « performativité » renvoie à un acte locutoire engendrant l'action et incarnant ainsi le sujet qu'est l'État (Passoth et Rowland, 2010, p. 818-819). On revient ici à la question de la traduction et de la représentation où des individus et des infrastructures faisant partie du réseau qu'est l'État agissent en son nom.

Également, comme le dit Müller (en faisant référence à Mitchell, 1999), l'État n'est pas la source du *pouvoir*, mais il est plutôt *l'effet de celui-ci*. Tout comme sa définition, ce dernier trouve son pouvoir au sein du réseau qui le conçoit. La rencontre des agents, des humains comme des non-humains, permet à l'État d'être ce qu'il est, mais aussi, de définir et de mesurer son *pouvoir*. Pour ce qui est de la notion de *puissance*, celle-ci fait référence « au potentiel d'affecter et d'être affecté » (Müller, 2015, p.32-33; Callon, 1986, p.224). Du côté de Passoth et Rowland (2010, p. 823-824), le *pouvoir* se mesure par un réseau d'influence incarné par les institutions et les mécanismes qui permettent la régulation des sujets. Ce sont ces mêmes mécanismes et institutions qui émettent un effet créant ultimement l'État.³

Pour Carroll (2000, p.15), l'État n'est donc pas un acteur unitaire en relations internationales : « Rather than unified actors, states are afforded the singular appearance of constitution by a much-distributed network of agents, which do not necessarily act in concert » (Passoth et Rowland, 2010, p. 823). Il juge plus porteur de concevoir l'État comme un réseau où se rencontrent une multitude d'acteurs comme les citoyens, les frontières, la terre, les infrastructures, mais aussi le gouvernement, les valeurs, les représentations et les idées qui le définisse. Si, par raccourci, on identifie l'État comme un acteur, il ne faut pas se baser sur ce constat pour analyser son identité (Passoth et Rowland, 2010, p. 822). Ce dernier devient donc au final un acteur, mais qui se définit spécifiquement par son réseau intérieur qui lui-même est en constante mouvance et ne cesse d'être modifié (Passoth et Rowland, 2010, p. 825-826).

V. Infrastructures

Si l'on définit l'État en tant que réseau, les approches inspirées de l'ANT nous amènent à considérer le pouvoir des infrastructures et de la logistique dans la formalisation et la concrétisation de ce dernier. Par infrastructure et logistique, il est question ici de l'environnement bâti ainsi que du transit des ressources, que l'on parle de leur transport ou de leur stockage (Edwards, 2003, p.185-187). On peut faire référence à une multitude d'objets : aux chemins de fer, aux bateaux, aux ports, mais aussi, aux bases de données, aux écrits scientifiques et même aux passeports. Tous ces objets, qui font partie de nos vies, entrent dans la matérialité de notre environnement et ainsi, conditionnent nos

³ Nos deux auteurs font le rapprochement entre le mouvement poststructuraliste et la notion de réseau pour illustrer la complexité du sujet. Ils appellent d'ailleurs leur conception : *Poststructuralist Network Model*. De plus, c'est en faisant directement écho au concept de « gouvernementalité » de Foucault (1991) que nos auteurs affirment que la question de la régulation s'illustre par « the organized power of armies, schools and factories, and other distinctive institutions of the modern state » (Mitchell, 1992, p.93) (Passoth et Rowland, 2010, p. 824). Celles-ci, tout comme toutes les actions telles que le maintien des frontières, ont l'effet de créer l'État. Sous cette conception, ce sont toutes les actions du quotidien, toute l'organisation à l'interne, qu'il s'agisse du contrôle des frontières, des fonctionnaires travaillant dans leur bureau ou encore, des enfants allant à l'école, qui ultimement crée l'entité qu'est l'État.

comportements et notre façon de nous définir par notre manière d'interagir avec eux. On peut même dire qu'ils encadrent le mode de vie humain aujourd'hui.

Cet environnement matériel interagit sans cesse avec ce qui l'entoure, le rendant parfois imprévisible, mais porteur de sens et de puissance. Chandra Mukerji nous explique que les infrastructures nous permettent de comprendre un point bien précis : l'ordre des choses passe par une multitude d'objets formant en quelque sorte notre *environnement*. Il faut donc s'intéresser à la *matérialité* de ce dernier et l'influence qu'il exerce sur notre manière de vivre.; en d'autres termes, accepter que « objects can have a kind of social agency without intentionality »⁴ (Mukerji, 2010, p.405-406). L'auteure décrit ainsi l'existence d'un *ordre matériel* influençant les mœurs, les croyances, les goûts populaires et de ce fait, contribue à l'élaboration des identités⁵.

L'humain ne fait pas que façonner son environnement, celui-ci l'influence et structure ses actions en contrepartie. Pour prouver son point, Mukerji se base sur l'exemple de la construction du Canal du Midi qui s'inscrit dans un programme d'amélioration de la logistique sous le règne Louis XIV. L'auteure illustre le concept de régime matériel qui incarne, par des infrastructures solides, l'une des formes du pouvoir qu'un État peut mobiliser (Mukerji, 2010, p. 410-414). En ce qui concerne le Canal du Midi, ce dernier aura eu dans l'histoire française un impact colossal par rapport à l'extension du pouvoir monarchique sur le territoire, mais aussi, sur l'épanouissement d'une multitude de citoyens qui n'ont eu d'autres choix que de changer leurs habitudes et donc leur vie, en fonction de leur nouvel habitat. Le canal du Midi a aussi permis à de nouveaux commerces d'ouvrir leurs portes, tout comme de nombreuses petites industries ont eu la chance de croître par le biais d'un acheminement des ressources beaucoup plus rapide grâce à ce dernier. Également, d'autres communautés ont vu leur vie être transformée par le pouvoir et le cercle d'influence grandissant de certaines familles par rapport à quelque chose d'aussi banal qu'un cours d'eau. L'histoire nous révèle, par le biais de cet exemple, comment les infrastructures peuvent être porteuses de pouvoir, mais aussi, comment le contrôle que l'on possède sur ces dernières n'est que très limité (Mukerji, 2010, p.407-414). Nous avons beau concevoir des machines, des systèmes ou même des institutions, leurs effets vont beaucoup plus loin que l'on pourrait l'imaginer.

Paul Edwards (2003) souligne que nous devons le terme d'infrastructure au monde militaire, qui renvoyait autrefois aux installations de l'armée, mais qui a aujourd'hui pris un sens plus englobant et concerne désormais la base qui permet le bon fonctionnement d'une communauté, et plus généralement, de la société (Edwards, 2003, p. 185-187).

⁴ Faisant également référence à : (Callon and Latour 1992; Callon 1986; Kirsch and Neff 2008; Knorr-Cetina 1997).

⁵ Mukerji mentionne aussi la question d'un *règne impersonnel* promulgué par les infrastructures qui dissémine la volonté de l'État par un *régime matériel* (2010, p.414-417), de la même manière qu'un dos-d'âne ou un panneau-stop est une forme impersonnelle de gouvernance qui produit un effet sur le comportement humain.

L'auteur se réfère au *U.S President's Commission on Critical Infrastructure Protection* (PCCIP, p.3) des années 1996-1997 pour nommer et définir les fonctions précises du concept et explique que : « Par infrastructure... nous entendons un réseau de systèmes et de processus indépendants, essentiellement privés, créés par l'homme, qui fonctionnent en collaboration et en synergie pour produire et distribuer un flux continu de biens et de services essentiels » (Edwards, 2003, p.187, notre traduction). Les infrastructures forment un réseau de systèmes mis en place au sein de l'État qui lui permet à la fois d'être ce qu'il est, tout en fournissant à ses citoyens les conditions possibles pour y vivre. Nous pouvons nommer les exemples que sont l'école, la poste, les systèmes de communications, les services d'urgences, les égouts, l'eau potable dont nous disposons, les transports, etc.

Pour Edward, les infrastructures sont les manifestations physiques des principes qui dirigent nos vies. Il faut comprendre ici que nos sociétés et leur maintien sont possibles par les infrastructures en place. C'est ainsi qu'Edwards affirme qu'elles font désormais partie de notre *environnement naturalisé*, au sens où elles sont en fait les piliers de tout ce que nous avons construit et de ce que nous construirons à l'avenir. Plus spécifiquement, il s'agit d'un environnement artificiel qui nous permet d'avoir tout ce dont nous avons besoin tout en éliminant les dangers et inconvénients qui pourraient y être naturellement liés. Cet environnement n'est donc plus nécessairement naturel ou organique, c'est-à-dire caractérisé par un arbre ou des plantes, il est plutôt *infrastructural*. En effet, ces dernières amènent une *stabilité* et une continuation nous permettant de nous concentrer sur autre chose que notre survie (Edwards, 2003, p.185 et 189).

Néanmoins, la question n'est pas seulement de comprendre la place des infrastructures dans nos vies, mais aussi d'entrevoir comment ces dernières peuvent influencer en grande partie nos comportements ainsi que nos identités. C'est de cette manière qu'Edwards argumente deux points que nous retenons sur lesquels les infrastructures agissent : la *force* ainsi que *le temps et l'espace*. Notre premier point renvoie à l'*effet d'amplification* au sens où nos infrastructures nous permettent de mobiliser les forces de la nature pour décupler la nôtre et ainsi, produire de l'énergie. Un barrage électrique convertit la force du courant en électricité pour alimenter nos systèmes ce qui permet notamment l'existence d'un certain confort et de notre survie. Il en va de même pour la machinerie qui nous permet de faire beaucoup plus que ce que notre corps pourrait nous offrir et ainsi, elle nous octroie le pouvoir de construire, nous déplacer et bien plus (Edwards, 2003, 192-193).

En ce qui concerne le temps et l'espace, l'arrivée de technologies telle que le téléphone ou encore l'internet nous permet de *rompre avec la distance et le temps* en une fraction de seconde. L'humain peut désormais être à plusieurs endroits en même temps, communiquer partout dans le monde sans se déplacer, et ce, de manière instantanée. Il en va de même pour la voiture ou l'avion qui nous permettent d'atteindre des contrées qu'autrefois nous n'aurions même pas imaginées. L'humain voyage et communique de plus en plus rapidement, il tente, grâce à ses infrastructures, de dompter la bête que peut

être le temps. Il n'en a pas le contrôle absolu, mais il continue sans cesse de la défier et ce, grâce aux grandes découvertes technologiques qui font aujourd'hui partie intégrante de nos vies (Edwards, 2003, p.194-195) (Henke et Sims, 2020, p. 93-94). Il n'en demeure pas moins que toutes ces transformations ont fait de l'humain une créature dépendante de ces systèmes. Ce dernier est désormais conditionné par leur fonctionnement ou leurs défaillances. Ainsi, l'auteur démontre de quelle manière les infrastructures peuvent être l'incarnation de nos sociétés en étant à la fois à l'origine de leur fonctionnement, de leurs limites, de leurs réussites ou de leurs échecs (Edwards, 2003, p. 189-191).

De son côté, Brian Larkin (2013) nous explique que les infrastructures sont la matérialisation d'un réseau qui a pour but de mettre en commun technologies et humains. Ce sont ces infrastructures qui permettent de comprendre la direction que peut prendre ce réseau, tout en établissant les limites ainsi que *le seuil de vulnérabilité à la rupture* (p.328). L'auteur s'intéresse spécifiquement à l'aspect relationnel des infrastructures au sens où ce sont elles qui permettent aux êtres, incluant les objets, d'entrer en relations. Elles forment en fait la base qui permet le mouvement et l'opérationnalisation des objets en leur donnant un caractère et une direction. Les infrastructures sont à la fois objet tout en étant le lien entre les objets, ce qui démontre ainsi pourquoi elles peuvent être comprises en tant que réseau (Larkin, 2010, p.329). Susan Leigh Star et Karen Ruhleder donnent l'exemple d'un chemin de fer où deviennent opérationnels et opérables les wagons, les feux de circulation, les barrières et le personnel (2010, p.117). Nous pouvons tout de même nous demander ce qui différencie une infrastructure d'une technologie ou d'un amalgame d'objets. Pour Larkin, « elles deviennent infrastructures lorsque l'un des systèmes vient dominer les autres ou lorsque plusieurs systèmes indépendants convergent pour former un réseau » (Notre traduction Larkin, 2013, p.330).

Larkin, tout en s'appuyant sur les écrits de Foucault (2010, p.70), met de l'avant l'idée selon laquelle les infrastructures renferment une *rationalité politique* (Larkin, 2013, p.328). L'auteur s'intéresse à nouveau aux relations que l'on peut avoir avec les infrastructures. Comme nous l'avons mentionné, la puissance d'un État est mesurable par la qualité de ses infrastructures, tout comme nous pouvons dire que sa modernité dépend entre autres de son avancé par rapport aux nouvelles technologies et par leur mise en commun formée à partir de ce que nous avons défini comme étant un réseau infrastructurel (Larkin, 2013, p.333-336). Nous pensons l'avenir en matière d'avancées qui concernent spécifiquement nos infrastructures et leurs progrès. Ce sont elles qui guident nos vies au quotidien, mais également de manière plus générale, qui nous guident vers l'avancement. Nous résonnons de façon matérielle au sens où nous mesurons notre réussite en rapport avec elles. Nous éprouvons aussi des émotions à l'égard de nos infrastructures. Leur réussite peut susciter un sentiment de fierté, comme leur défaillance peut être la raison de notre frustration (Larkin, 2013, p.334-336). Les infrastructures sont donc au fond la réalisation matérielle de nos États, de nos mœurs passées et présentes tout en étant un véhicule engagé vers l'avenir. Elles touchent directement notre quotidien tout en disséminant plus globalement une rationalité politique porteuse d'histoire et de luttes sociales. Ces infrastructures sont

donc relationnelles et agissent à de multiples niveaux faisant d'elles des objets très complexes à mobiliser.

Star et Ruhleder, tout en reprenant les points fondamentaux de Larkin, ajoutent un point important à l'analyse des infrastructures en insistant sur le contexte culturel et sur le point de vue de celui qui regarde le sujet. Ils expliquent que les infrastructures n'apparaissent pas de la même manière pour tous. C'est en comparant ce que peut représenter le réseau d'acheminement des eaux pour un cuisinier et pour un urbaniste que l'on comprend à quel point l'infrastructure en question peut être essentiel pour le premier tout en étant simplement l'un des détails d'un système bien plus grand pour le deuxième (Star et Ruhleder, 2010, p.117-118). Il est donc pertinent d'entrevoir l'aspect relationnel des infrastructures, non seulement entre elles, mais aussi avec les humains qui sont en relation avec elles. Star et Ruhleder se sont donc penchés sur les dimensions que l'on pourrait attribuer aux infrastructures pour les définir sous une optique de *relation infrastructurelle*. En effet, nous pouvons comprendre les infrastructures en considérant à quel point elles sont :

- 1) **Encastrées** : elles se retrouvent au sein des structures qui sont déjà établies, qu'il s'agisse de technologies, de conventions sociales, etc.;
- 2) **Transparentes** : elles se fondent dans l'environnement jusqu'à devenir invisible. Nous nous basons au quotidien sur celles-ci pour vivre sans que nous ayons besoin de leur porter attention;
- 3) **Portées ou étendues** : elles renvoient au temps ainsi qu'à la matérialité dans la relation qu'entretiennent les infrastructures avec ces deux variables;
- 4) **Issues d'un apprentissage** : leur utilisation nécessite un apprentissage. Star et Ruhleder donnent l'exemple d'un étranger venant de l'extérieur d'une société donnée qui doit se familiariser avec l'environnement et apprendre à utiliser les infrastructures puisque celles-ci correspondent aux particularités de l'endroit ainsi qu'à son histoire;
- 5) **Liées aux conventions et pratiques** : elles proviennent des conventions qui régissent la société tout comme les infrastructures peuvent en créer des nouvelles;
- 6) **Incorporées par des normes et standards** : elles possèdent en eux les normes et standards des infrastructures passées et celles qui les entourent;
- 7) **Bâties sur une base installée** : elles puisent leur sens des infrastructures passées sur lesquelles elles se sont basées;
- 8) **Visibles lors d'une défaillance** : elles sortent de l'invisibilité lorsqu'elles cessent de fonctionner (Star et Ruhleder, 2010, p.117-118 ; Larkin, 2013, p.329-338).

VII. Infrastructures frontalières

Les infrastructures peuvent être comprises par le biais de leur histoire et de la culture dans lesquelles elles se sont imprégnées, mais aussi, comme faisant partie d'un réseau où se rencontrent humains et non-humains. Dans le même ordre d'idées, les infrastructures frontalières, que l'on peut apercevoir au travers des murs, des zones de contrôles, des technologies de surveillances ou encore des passeports, proviennent eux aussi d'une trame narrative qu'il est important de prendre en compte si nous voulons les comprendre. Bien entendu, la notion de frontière sous-entend forcément une délimitation par rapport à un territoire où est exercé un pouvoir de souveraineté par un État (Follis, 2021, p. 62 ; Dijstelbloem, 2021, p.1). Mais au-delà de cette compréhension classique, Huub Dijstelbloem explique que les frontières sont en fait des infrastructures ou, selon ses mots, des « mécanismes », qui ont pour vocation l'organisation d'une circulation des sujets, humains ou non, entre les États (2021, p.8). Cette circulation, qui autorise ou restreint l'accès, est issue d'un réseau qui comporte de nombreuses entités elles-mêmes liées à une multitude d'infrastructures de la société qui l'abrite. Dijstelbloem donne ainsi l'exemple des infrastructures de transport, du monde de la finance, mais également, du domaine de l'information et même de la défense des droits humains pour souligner de quelle manière plusieurs sujets peuvent être liés à la gestion des frontières (Dijstelbloem, 2021, p.25).

Mark B. Salter nous explique qu'à l'heure actuelle, parler de frontière revient à parler d'un *climat* bien spécifique. En effet, de nombreux textes de la littérature, dont le sien, introduisent le sujet des infrastructures frontalières en mentionnant l'ambiance post 11 septembre 2001 qui a engendré de nombreux changements dans la gestion des frontières et de la sécurité interne aux États-Unis, mais également ailleurs dans le monde (Salter, 2004, p. 71). Ce dernier démontre que la sécurité a toujours joué un rôle clé dans la compréhension de ce que peut être un système frontalier, mais que la notion de menace ainsi que celle de mesure du risque sont désormais incontournables dans les processus décisionnels. Salter nous explique, en faisant référence à Bigo (1999), que la politique des frontières qui s'est jadis basée sur un contrôle des voyageurs dans le but d'intercepter des criminels s'est aujourd'hui transformée en une science des statistiques qui s'intéresse aux groupes de personnes les plus susceptibles de porter atteinte à la sécurité du territoire (Salter, 2004, p. 74). Sous cette optique, les frontières perçoivent la gestion des populations migrantes en fonction du degré de risque que ces dernières peuvent engendrer sur un bon nombre de sujets, qu'il soit question de la santé, de la propagation des maladies, de la capacité d'accueil et bien sûr, de la question du terrorisme (Salter, 2004, p.71-72).

Pour sa part, Dijstelbloem s'est basé sur le cas des infrastructures européennes pour mettre de l'avant quatre caractéristiques qu'il est important d'aborder pour mieux comprendre la particularité des infrastructures frontalières : (1) Tout comme les infrastructures de manière générale, les frontières sont interconnectées aux restes de la société et relèvent du contexte particulier de celle dans laquelle elles existent. (2) La tâche

principale d'une frontière est d'exclure, ce qui nous renvoie directement à la notion de souveraineté que Karolina Follis définit par « l'exclusion de la vie de l'ordre politico-juridique de l'État » (Follis, 2021, p. 62 faisant référence à Agamben, 2005. Notre traduction). Ce concept de refus d'entrée marque aussi le « privilège » de faire partie de la société et donne, selon Follis, dans une vision simplifiée, une valeur à la notion de citoyenneté.⁶

(3) Les frontières possèdent une relation particulière avec la question de la visibilité et se distinguent de ce que nous avons énoncé dans la section précédente, en ce sens qu'elles jonglent entre l'invisibilité traditionnelle des infrastructures tout en étant sujet à une grande visibilité qui fait parler d'elle et qui alimente une certaine d'image de force brut. En effet, Follis explique que les frontières entrent parfois dans le « *spectacular bordering* » où il est question des murs renforcés ainsi que des patrouilles militaires en lien avec la défense de la frontière et donc du pays que l'on peut associer à la visibilité de celles-ci. Également, ces dernières se trouvent parfois dans le « *diffuse bordering* », qui s'illustre par la surveillance, les accords entre pays concernant le passage de population de migrants ou encore la gestion des risques. Il s'agit d'actions invisibles sur lesquelles nous reviendrons dans la prochaine section, mais qui font partie intégrante des pratiques qui nous permettent de comprendre l'étendue de l'infrastructure que peut être une frontière (Follis, 2021, p.61). Enfin, (4) les frontières ne sont pas fixes, elles agissent et réagissent aux mouvements migratoires qui viennent à leur rencontre. Dijstelbloem mentionne qu'une frontière n'attend pas sagement d'être franchie : elle enclenche des mécanismes et s'adapte aux crises qu'elle doit affronter tout comme elle peut être l'instigatrice de celles-ci (Dijstelbloem, 2021, p.26-28). Si nous prenons l'exemple d'une faille dans la frontière où les personnes migrantes réussissent à entrer sur le territoire, il est clair que cette information fera réagir le personnel qui s'occupe de l'infrastructure. Il faudra dès lors sécuriser l'endroit par le biais de patrouilles, de la construction de défenses telles que des clôtures, voire même d'un mur. La fermeture de ce point de passage forcera les personnes migrantes à trouver de nouvelles alternatives pour entrer dans le pays, ce qui continuera d'alimenter l'interminable bataille entre les deux camps. Il n'en demeure pas moins que le comportement des uns influence celui des autres et que les frontières bougent énormément avec la réalité des migrants et vice versa. Sur ce point, Salter mentionne aussi le concept de délocalisation de la frontière qui se traduit d'une part par la frontière allant de l'avant vers les arrivants par la surveillance et l'analyse accru du risque qu'ils pourraient susciter et de l'autre, de l'ambiance de surveillance et de délation se trouvant au sein même d'un pays telle que les États-Unis où l'on encourage la déportation de ceux qui seraient passés entre les mailles du filet (Salter, 2004, p.76-80).

⁶ Il s'agit évidemment d'une évaluation normative tout à fait critiquable.

VIII. L'acteur réseau et la mobilité

A. Les systèmes d'information : nouvelles technologies et incarnation des frontières

Une des clés de compréhension des infrastructures frontalières se trouve à la fois dans leur concrétisation matérielle, mais également dans leur manière d'être en mouvement. C'est par leur matérialisation, passant par les murs, les patrouilles, les barrages et bien plus, que leurs particularités font surface et que nous pouvons en apprendre davantage en ce qui concerne leurs effets sur la société de manière générale. Qu'il soit question d'une certaine démonstration de force par la militarisation de ces zones, ou encore du déplacement des frontières, comme en témoignent les sauvetages en mer d'Europe (M'Charek, 2018, p.90-92), ces infrastructures sont issues de l'implication d'une multitude d'objets et d'humains soulignant ainsi l'existence d'un réseau complexe sur lequel nous tentons de nous pencher. Parmi la panoplie d'angles sous lesquels nous pouvons analyser les infrastructures frontalières, l'un des objets principaux auxquels nous devons nous intéresser de prime abord se trouve à être le passeport. Sarah Dehm (2018) explique que ce dernier est directement lié au monde du droit international et qu'il renferme une idéologie politique forte : chaque État est maître chez lui (Dehm, 2018, p.2-3). Objet de mouvement par excellence, il peut rendre le passage plus facile ou le complexifier, selon les instances. Néanmoins, ce ne sont pas seulement les humains qui bougent, le passeport aussi se déplace, notamment lorsqu'il est scruté par les agences de plusieurs pays qui mènent à la possibilité ou au contraire, l'impossibilité de traverser les frontières (Dehm, 2018, p.7).

Comme l'a dit Salter (2004), le passeport est devenu un instrument « vital » de la mobilité humaine. La régulation, le suivi ainsi que l'identification des voyageurs en lien avec leur destination et leur pays d'origine, entre autres où ils peuvent être déportés, réside dans le petit document qui nous concerne (Salter, 2004, p. 72. Faisant référence à Salter, 2003). La mobilité humaine est donc liée à cet objet qui relève lui-même d'un régime mondial qui prône la surveillance, le contrôle et la gestion du risque par rapport au lieu d'origine d'une personne. En plus de provenir des institutions internationales, le passeport est en soi un objet relevant du gouvernement d'un pays qui a pour but le contrôle des populations. Dehm souligne que celui-ci fait partie d'un *régime frontalier* ainsi que d'un mouvement de *ségrégation globale* de certaines populations qui s'explique par l'aspect d'exclusion que l'on retrouve dans toute l'idéologie frontalière et ainsi, au sein des objets qui en découlent. Elle mentionne aussi la création d'un statut juridique particulier donné à l'humain par le biais de son identité qui aujourd'hui, est numérique et passe par une multitude de nouvelles technologies sur lesquelles nous reviendrons par la suite (Dehm, 2018, p. 2. Notre traduction).

Plus spécifiquement, le passeport est la preuve d'identité du voyageur qui lui octroie le droit de se déplacer. C'est ce dernier qui rend possible la mesure de la légitimité du déplacement des individus. Ce déplacement est devenu une question de codification par

rapport à la légitimité du mouvement en lien avec les formalités du passeport ainsi que les facteurs de risques (Dehm, 2018, p.5). En d'autres termes, chaque être humain se trouve donc assimilé à un carnet, lié à un pays, vu comme se situant sur une échelle de risques et ce, basé sur un système mondial de valeur déterminée par le pouvoir que renferment certains passeports par rapport à d'autres⁷. Comme le dit Dehm : « au travers d'une telle classification et d'un tel ordre, le passeport est un objet qui détermine la vie, les rêves et les avenues possibles de celui qui le détient » (Dehm, 2018, p.8. Notre traduction).

Le passeport n'est donc pas un artefact isolé : il est intimement lié à la surveillance biométrique en lien avec les banques de données et toute la technologie qui entoure l'identification (Dehm, 2018, p.5-8). David Grondin (2020) explique ainsi que nous vivons désormais dans un climat de gouvernance digital qui correspond à l'avènement de l'intelligence artificielle ainsi qu'au perfectionnement des algorithmes (Grondin, 2020, p.63) qui permettent une automatisation de la gestion des migrants ainsi que de la surveillance des frontières. L'auteur parle de « *frontières intelligentes* » où les systèmes biométriques sont désormais dotés d'algorithmes qui leur octroient le pouvoir de détecter rapidement le degré de risque grâce aux multiples technologies de surveillance sur place qui se chargent de l'identification et du suivi des populations tentant de traverser les frontières (Grondin, 2020, p.63).

Georgios Glouftisios (2020) décrit un contrôle numérisé des populations migrantes qui se base sur le travail de professionnels de la sécurité, qui s'appuient eux-mêmes sur la conjugaison des technologies d'informations, de localisation ainsi que de calcul du risque (Glouftisios, 2020, p. 452). Grondin interroge lui aussi la place de ces nouvelles technologies dans ce qu'il nomme le « tournant infrastructurel ». Il mentionne que la notion de gouvernementalité, qui a toujours intéressé les chercheurs de la question migratoire, devrait aujourd'hui être étudiée sous l'angle d'une *gouvernementalité algorithmique* (Grondin, 2020, p. 63-64) où le potentiel des algorithmes provient de leur côté relationnel plutôt que neutre (voir Rob Kitchin, 2016). Kitchin explique que les algorithmes existent eux aussi dans un contexte et un cadre défini en lien avec ceux qui les ont mis en place et qu'ils se basent sur des structures déjà établies, tout comme une infrastructure typique. C'est ainsi que pour Grondin, « les algorithmes façonnent notre quotidien, ils nous permettent d'interpréter la réalité, notre expérience dans le monde à un tel point que ces derniers, par leur omniprésence dans notre vie digitale, viennent coloniser notre imagination et la manière dont nous pensons et mettons en œuvre la sécurité » (Grondin, 2020, p.64. Notre traduction).

Dans le cas des infrastructures frontalières, les algorithmes arrivent à jongler avec un nombre incalculable d'informations appelées *données* (data). C'est en mettant en commun ce flux immense de données sur les voyageurs, en tissant des liens et en les classant selon une échelle bien précise, qu'il devient possible pour les algorithmes d'effectuer des tâches

⁷ Voir notamment <https://www.passportindex.org/> pour le classement.

d'analyse qu'un humain à lui seul, ou même en groupe, n'arriverait pas à faire de la même manière et surtout, dans un laps de temps aussi court qu'une fraction de seconde. Comme Grondin le souligne, les algorithmes deviennent des agents de médiation sur lesquels d'autres agents humains se basent pour effectuer leur travail. L'auteur donne l'exemple de l'ingénierie des moteurs de recherches pour illustrer le potentiel des algorithmes. Sur cette question, ce dernier explique son idée en mettant de l'avant la manière dont les technologies biométriques introduisent le corps des voyageurs dans une base de données où ceux-ci sont transformés en donnée (*datafied body*) (Grondin, 2020, p.64-66). Un processus de médiation qui est liée à d'autres systèmes plus pointus qui permettent de transformer à nouveau ces données et les positionner sur une échelle de risque. C'est ainsi que ces logiciels parviennent à anticiper un danger et, par la suite, à enclencher une réaction parmi les agents de la frontière qui à leur tour prennent les mesures nécessaires. Cette chaîne d'action et de réaction découle ultimement de la prémisse de l'algorithme en question (Grondin, 2020, p. 67). C'est ce que Glouftsiou (2020, p. 17) appelle les *systèmes d'information à grande échelle* en faisant référence notamment à l'espace Schengen et son système d'information (SIS) et dont l'*Advance Passenger Information (API)* en constitue une composante centrale. Selon Karolina La Fors Owczynik et Irma Van Der Ploeg (2016), l'API facilite la récolte d'information à propos des arrivants telle que : leurs caractéristiques comportementales, leurs historiques de vols, les modes de paiement utilisés pour l'achat des billets d'avion, la classification de leurs objets personnels, leurs documents de voyages ainsi que leurs informations tirées de l'enregistrement des bagages (La Fors-Owczynik et Van Der Ploeg, 2016, p. 265-266).

B. Mouvements migratoires : parcours des migrants ainsi que leur place face aux frontières

Les objets qui prennent part aux systèmes d'information que nous venons de décrire nous permettent de comprendre l'idéologie qui se cache derrière les infrastructures frontalières. Comme l'expliquait Dijstelbloem, les frontières sont en mouvement et ce mouvement ne se caractérise pas uniquement par la volonté des États, mais aussi par les interactions avec les individus issus des mouvements migratoires qui viennent à leur rencontre (Dijstelbloem, 2021, p.17). L'administration et la gestion bureaucratiques dans le cadre de catégories comme l'asile, par exemple, n'est pas seulement une question technique pour s'assurer que la personne migrante réponde à des exigences précises: elle relève aussi en grande partie d'une matérialité que Desbiens et al (2004, p.242) définissent en tant que « performativité des relations entre les personnes et le matériel c'est-à-dire les endroits et les institutions » (Notre traduction. Darling, 2014, p. 484-485). Ces relations sont notamment médiées par des objets, comme le passeport, mais aussi des documents papier et documents officiels qui circulent entre des gens et entre des institutions.

Le passeport illustre bien la chose. Dehm (2018) démontre de quelle manière les outils de collecte et de mise en commun de l'information dans une logique de contrôle des populations, dont fait partie le passeport, peuvent occuper différents rôles et même

parfois s'avérer être des objets de résistance pour les migrants. D'un côté, l'auteure explique que ces derniers utilisent la manière dont est conçu le système pour le retourner contre lui. L'une des méthodes de résistance, hormis la création de faux papiers, consiste à détruire les preuves d'identité légales ce qui complexifie ainsi l'identification des migrants et par la même occasion, le travail du personnel frontalier (Dehm, 2018, p.13-14). Il s'agit donc d'une destruction de l'objet qui assimile leur identité pour se libérer de l'avenir prescrit par ce dernier⁸. Tout comme les papiers d'identifications, certains migrants en viennent à détruire leurs empreintes digitales dans le but encore une fois d'empêcher leur identification dans l'espoir de voir leur avenir changer (Owcznik et Ploeg, 2016, p. 271-273). Ne pas pouvoir identifier un individu empêche toute corrélation avec les informations que le système possède et, ainsi, le processus décisionnel basé sur un calcul du risque devient pratiquement impossible⁹. Cette marque de protestation illustre l'une des faiblesses des systèmes modernes qui, faute d'information, sans données, peuvent difficilement remplir leurs fonctions.

Dahlvik s'est particulièrement intéressée aux infrastructures bureaucratiques lorsque vient le temps de traiter les demandes d'asile¹⁰. Elle explique, tout en mentionnant les écrits de Blommaert (2001), que les procédures découlant de celles-ci sont issues d'une construction sociale qui se base sur la construction et déconstruction des cas présentés par les migrants en quête de refuge (Dahlvik, 2017, p. 373). Les termes *construction* et *déconstruction* sont très importants pour comprendre le caractère biaisé que peuvent prendre les procédures administratives que subissent les demandeurs d'asile. L'auteure nous rappelle qu'une partie de l'efficacité de la bureaucratie se trouve dans l'importance accordée à la documentation et, par-dessus tout, à l'information qui s'y retrouve. Faisant référence à une règle introduite par le droit romain, elle décrit précisément la philosophie derrière la bureaucratie : « What is not in the records, is not in the world » (Dahlvik, 2017, p. 375). On comprend donc que ce qui n'est pas enregistré ou documenté, c'est-à-dire colligé dans une base de données ou noté sur une feuille de papier se retrouvant dans un document représentant le cas et donc la vie du migrant, n'existe tout simplement pas.

L'élaboration de la documentation servant à décrire l'histoire du demandeur d'asile passe par un processus de traduction. Ce processus, comme le dit Dahlvik, renvoie à un tri qui s'explique à la fois par la sélection de la documentation qui se retrouve dans le dossier de l'individu, mais également par la sélection de l'information qui sera retenue et imprimée

⁸ Nous faisons référence ici au pouvoir accordé au passeport selon son lieu de provenance. Certains d'entre eux sont plus puissants tandis que d'autres sont liés à un plus grand degré de risque.

⁹ À ce sujet, Karolina La Fors-Owcznik et Irma Van Der Ploeg (2016) se sont penchées sur l'enjeu de l'information au sein des systèmes frontaliers pour comprendre à quel point le quotidien des agents est construit autour de ceux-ci et de leur bon fonctionnement.

¹⁰ Selon Amnesty International, il est important de faire la différence entre le statut de réfugié, qui renvoie à la reconnaissance de la situation de la personne recevant par conséquent une protection internationale et celui du demandeur d'asile qui n'est pas encore reconnu comme un réfugié, mais qui se trouve en processus pour potentiellement le devenir (Amnesty, 2023).

dans la documentation en question (Dahlvik, 2017, p. 376). C'est à l'aide d'interprètes, d'entrevues à l'orale et de retranscriptions que se construit le dossier le cas du migrant. Ce dossier sera par la suite remis à d'autres agents frontaliers qui devront, à l'aide de l'information retenue, rendre un verdict en ce qui concerne le statut de réfugié. Dahlvik souligne très clairement que le processus de traduction et de retranscription du discours est particulièrement complexe. Il est difficile de traduire adéquatement d'une langue à l'autre les faits vécus d'une autre personne, surtout quand cette traduction à l'oral est par la suite rédigée et de ce fait, potentiellement abrégée. On voit également le peu de contrôle que possède le migrant par rapport à la justesse des informations qui seront retenues. L'interprète joue un rôle primordial autant au niveau de la traduction qui peut mener à des erreurs monumentales qu'au niveau de la transmission de l'émotion et de l'histoire du migrant¹¹. L'assimilation du vécu et des émotions d'un individu à un objet, soit un morceau de papier recouvert d'encre, passant par la traduction et la rédaction d'acteurs tiers représente ce que l'auteure entend par *construction* et *déconstruction* du cas (Dahlvik, 2017, p. 376).

Tout d'abord, la matérialisation et la manifestation de l'État s'effectuent par de lettres officielles de décision en matière d'asile. Ces lettres rendent compte de la décision dans le traitement d'un cas, mais également des politiques, des avenues possibles pour ceux qui peuvent rester ou qui doivent quitter le pays. La lettre assure également la légitimité du document lié à l'autorité qui l'a émis. L'auteur compare la lettre à des messages textes reçus par des migrants de la part d'une firme privée¹² engagée par l'agence frontalière :

In January 2013 the work of Capita, a private firm contracted by the UKBA to contact migrants suspected of overstaying their visas, made national headlines in the UK. Capita chose to address the migrants by sending thousands of text messages to individuals named on a UKBA database. The messages read: "Message from the UK Border Agency: You are required to leave the UK as you no longer have the right to remain" (Travis, 2013). Controversy arose not simply because of the inaccuracy of the UKBA's records, but also because of the nature of this mode of communication. Migrant rights groups highlighted text messages as an inappropriate and intrusive form of contact (Darling, 2014, p. 487).

Cet exemple souligne à quel point la voie administrative des lettres est basée sur une légitimité qui peut difficilement être imitée de manière électronique. C'est ainsi que la lettre représente et définit la relation entre le gouvernement et ceux avec qui il veut communiquer (Darling, 2014, p.487). Cette lettre entre dans un système bureaucratique où de nombreuses procédures sont établies, que ce soit la construction de l'argumentaire communiquant le refus ou les conditions de l'acceptation de l'individu, la manière dont est

¹¹ Pour comprendre l'importance de l'interprète, mais également, la complexité de son rôle qui est loin d'être passif, Dahlvik donne l'exemple suivant : « In producing the transcript in one of the interviews observed, the caseworker types 'with my automatic gun.' The interpreter intervenes and corrects the official, 'with an automatic...!' On several occasions, the interpreter makes a remark when the official omits something while typing the transcript » (Dahlvik, 2017, p.376).

adressé le migrant (par son nom ou en tant que numéro attribué à son dossier¹³) ou encore, comment le logo de l'entité qui émet la lettre, soit l'Agence Frontalière du Royaume-Uni, est exhibé (Darling, 2014, p.487-488).

Ensuite, la lettre représente la temporalité dans la vie des migrants. Darling explique que les lettres marquent les événements de la vie des demandeurs d'asile, de la confirmation du statut en passant par les détails du séjour, et se termine par l'échéance et possiblement la déportation de la personne. La lettre en soi impose la cadence, le rythme des décisions et les délais proposés pour faire appel ou pour réagir et se contraindre à son contenu (Darling, 2014, p. 488). En dernier lieu, la lettre fonctionne dans un environnement géographique donné. Celle-ci est émise à une adresse et force le réfugié à demeurer à cet endroit sans trop se disperser. Darling souligne ainsi la manière dont la lettre, loin d'être un événement ponctuel, devient partie intégrante de la vie des réfugiés. Celle-ci représente une preuve, un suivi, qui témoigne des décisions, mais aussi, des potentielles erreurs lors des appels et des remises en cause du statut de la personne. Ces lettres sont teintées de leurs espoirs, de leurs vies, mais également de leurs peurs ainsi que de leur anxiété et même de leur travail acharné pour faire entendre leur cause (Darling, 2014, p.491). La lettre joue donc un rôle particulier dans l'exécution des procédures d'asile, mais également dans la vie des réfugiés. Elle représente l'État, ses décisions et les détails de celles-ci, tout comme elle représente l'avenir des migrants et les conditions dans lesquels ils pourront rester ou au contraire, devront être déportés.

Enfin un autre objet déterminant dans la vie des personnes migrantes et qui agit en tant que médiateur des relations humaines et institutionnelles se trouve à être le téléphone mobile. En effet, Ingrid Boas (2017) mentionne que les technologies d'information et de communication permettent aux individus issus des mouvements migratoires de pouvoir se repérer durant leurs longs trajets qui se caractérisent souvent par la traversée de plusieurs pays. C'est en faisant référence à Dekker et Engbersen (2014) que celle-ci souligne l'utilité du téléphone intelligent à la fois au niveau de l'utilisation de certaines applications comme *Google Maps*, mais également au niveau de la communication rapide avec des contacts ou des réseaux d'entraide. Cet outil, selon nos auteurs, serait devenu une nécessité dans la vie des migrants (Boas, 2017, p.153). Par nécessité, Boyd (1989), cité par Boa, croit que même avant notre ère informationnelle, les mouvements migratoires étaient une question de réseau, que ce soit pour le choix de la destination, des chemins ou tout simplement, pour se retrouver près des siens. Il s'agit donc d'une amplification des réseaux humains par les téléphones mobiles (Boas, 2017, p.154). À ce sujet, Maïder Piola-Urtizberea et Polly Martin (2017) arrivent au même constat et soulignent que le relais d'informations utiles passe par les contacts proches tels que la famille et les amis. Ce sont ces derniers qui permettent d'obtenir une destination précise, mais également des détails sur le chemin qu'il vaudrait mieux prendre, tels que les routes, les passeurs de confiance ou les endroits

¹³ Numéro qui, selon l'auteur, sert à marquer une distance entre le cas traité et l'être humain qui se cache derrière.

ciblés par les forces de l'ordre par exemple (Piola-Urtizbera et Martin, 2017, p.57-58). Les auteurs témoignent également de l'existence de groupes d'entraide se trouvant sur les réseaux sociaux, comme *Facebook*. En citant directement les écrits de Dekker et Engbersen (2014, p.403), ils expliquent que ces groupes créent « un espace déterritorialisé permettant la communication de gens se trouvant au sein de réseaux de migrations dispersés géographiquement » (Notre traduction, Piola-Urtizbera et Martin, 2017, p. 59-60).

C. Infrastructures des mobilités : la logistique de la déportation

Les trois objets que sont le passeport, la lettre officielle ainsi que le téléphone cellulaire nous ont permis de dégager plus clairement la matérialité dans laquelle naviguent les migrants. Cette matérialité renvoie à l'environnement, dont font partie nos trois objets, qui entre en relation avec l'humain qui se cache derrière ceux-ci. Il s'agit, comme nous l'avons illustré plus tôt, de la performativité des relations que peuvent avoir les migrants avec le matériel qui régit leur rapport avec les institutions et ainsi, qui détermine en grande partie l'avenir des migrants avant même qu'ils ne réussissent à franchir ne seraient-ce qu'une seule frontière. Cette performativité que l'on retrouve au sein des systèmes d'information en incarnant la logique frontalière et que l'on retrouve également à l'intérieur des mouvements migratoires, par les trois objets que nous avons identifiés, nous mène finalement à la question de la logistique de la déportation. C'est en faisant appel à de nombreux auteurs¹⁴ que William Walters nous introduit au « tournant de la déportation » (Walters, 2018, p.2805). Par tournant, il est question de l'évolution des systèmes de transports et de leur environnement qui les aura érigés en tant qu'*infrastructures de déportation*. Walters explique que ces dernières prennent forme au travers de « systematically interlinked technologies, institutions and actors that facilitate and condition the forced movement of persons who are subject to deportation measures, or the threat of deportation. » (Walters, 2018, p.2800).

On s'intéresse habituellement aux routes empruntées par les personnes migrantes, pas aux routes établies de la déportation et des infrastructures de contrôle des migrations, qui est pourtant une dimension incontournable des contrôles migratoires. Cette dernière souligne que *l'Immigration and Customs Enforcement* (ICE), agence responsable de la déportation aux États-Unis, s'est largement basée sur les infrastructures aériennes pour effectuer son travail au cours des dix dernières années. Fait notable, l'administration Trump de 2020 aurait proposé une augmentation du budget de l'agence à 210 millions de dollars américains en ce qui concerne les vols de déportation privés uniquement. Un chiffre qui démontre un intérêt tout particulier envers une pratique définie par l'agence en tant que « removal flights » (Sambor, 2021, p.76-77). Comme le dit l'auteure, il existe en parallèle de la frontière physique, une frontière figurative ou symbolique, qui vient imposer la logique frontalière au-delà du lieu où elle réside. Ainsi, le processus de déportation tout

¹⁴ Voir Anderson, Gibney et Paoletti (2011).

comme l'utilisation des infrastructures aérienne pour se faire, forme la manifestation de cette frontière figurative. Elle souligne qu'il en va de même en ce qui concerne la mobilisation des centres pénitentiaires locaux¹⁵ pour détenir les migrants. Il s'agit de l'impact direct que vivent les corps des migrants. La frontière figurative impose et forcent les corps à incarner les règles des systèmes frontaliers, menant de ce fait à une pression que l'on retrouve tout au long de leur processus migratoire, mais tout particulièrement lors des processus de déportation qui impliquent inévitablement une détention (Sambor, 2021, p.77-78).

Sur la même lancée, Agnieszka Radziwinowiczówna (2022) a concentré ses recherches sur les centres de prédéportation aux États-Unis qui agissent en tant que prison pour les migrants en attente d'être expulsés. Cette dernière explique qu'il existe une différence entre les centres où les migrants sont sujets aux procédures de déportation et entre les sites ou installations où les migrants sont enfermés. Il est important de préciser d'emblée que la : « majority of detention sites are prisons and immigrants are increasingly often confined together with non-immigrant criminal offenders. » (Radziwinowiczówna, 2022, p. 1875-1878). Certains pourraient croire qu'il s'agit d'une solution provisoire, que la détention n'est que passagère. Au contraire, en plus d'être emprisonné avec de vrais criminels condamnés par la loi, Robert (2009) témoigne du cas d'un homme migrant qui aurait passé 5 ans en détention. Il n'y a donc pas, comme l'auteure le dit, de délai maximal en la matière (Radziwinowiczówna, 2022, p. 1878). L'infrastructure carcérale américaine reproduit elle aussi cette dimension punitive. Celle-ci prend vie au travers des gardes, mais surtout au travers des caméras, des endroits où sont placés en isolement les détenus, des bracelets, de l'accès ou non à des privilèges tels que la télévision, un ordinateur, etc. (Radziwinowiczówna, 2022, p. 1882-1884). Par domination matérielle, l'auteure souligne que ces mesures disciplinaires sont une « démonstration de pouvoir déshumanisante et totalisante pour les détenus » (Radziwinowiczówna, 2022, p. 1883). De ce fait, les lieux, les véhicules et les objets choisis pour enfermer et contrôler les personnes migrantes en attendant leur verdict ou encore leur date de départ deviennent eux aussi des parties prenantes d'une infrastructure de mobilité – celle de la déportation.

La détention en milieu carcéral correspond cependant à un seul des multiples nœuds d'une infrastructure de la déportation. C'est en se basant sur les écrits de Larkin concernant les infrastructures de manière générale que Walters en est venu à concevoir le trajet partant de l'arrestation jusqu'à la déportation en tant que système infrastructurel en soi caractérisé par une détention du début à la fin, au travers d'un « continuum spatial fracturé » (Walters, 2018, p.2809 et 2813). Le concept de la déportation est devenu, comme Walters le mentionne, l'arme par excellence des États en ce qui concerne leurs politiques de contrôle des frontières. Parler de déportation ne renvoie pas uniquement à l'expulsion

¹⁵ Sambor parle aussi des bases militaires comme lieux de détention, mais elle mentionne qu'il n'y a pas de confirmation officielle de la pratique en soi (2021, p.78). Il cite notamment Vazin (2019) et son travail sur la détention toxique.

des personnes non désirées, il s'agit plutôt d'un véritable système mis en place, avec des connexions entre des États, des routes logistiques établies¹⁶, des compagnies d'aviation privées sollicitées, et bien plus (Walters, 2018, p. 2802. Faisant référence à : Ellermann 2008; Cassarino 2010; Geiger et Pécoud, 2010). Alyssa Sambor souligne à quel point il s'agit d'un enjeu de connexion entre les États, les aéroports, les agences et tous les autres acteurs prenant part à l'existence d'un tel réseau. Ainsi, la mobilité des migrants renvoie encore et toujours à cette fameuse notion de réseau qui se traduit évidemment au niveau de l'arrivée, mais surtout au niveau de la déportation (Sambor, 2021, p.80). Cette mobilité, que l'on peut qualifier de forcée, et qui forme le prolongement des infrastructures frontalières, est marquée par un phénomène particulier, celui de l'utilisation des vols privés (*charter flights*) pour déporter les migrants dans leur pays d'origine (Walters, 2018, p.2796-2797). Contrairement aux vols commerciaux où les voyageurs peuvent à la fois assister et interférer avec la déportation, le phénomène des vols privés, qui existe déjà depuis 1997 en France (Walters, 2018, p.2804), se définit par des vols strictement réservés aux migrants ainsi qu'au personnel de sécurité, mobilisé en grand nombre pour les accompagner et pour les maîtriser en cas de résistance. Il existe, en parallèle de ceux-ci, des vols privés de plus petite envergure dédiée aux migrants qui auraient déjà tenté de résister à leur déportation pour mieux les contenir et s'assurer qu'ils arrivent à destination tel que prévu (Walters, 2018, p.2804-2805).

Les travaux de Walters mettent relief les jeux de visibilité et d'invisibilité des infrastructures de mobilité et de déportation. Les vols commerciaux, par exemple, permettent au public, aux médias ainsi qu'aux instances politiques internationales de venir protester et, ainsi, de perturber l'expulsion des migrants. Comme pour tous vols commerciaux, le personnel ainsi que les migrants déportés doivent s'enregistrer. Il devient dès lors très simple pour les groupes de pression d'interférer puisque les détails du vol deviennent disponibles à tous. À contrario, la mobilisation d'un avion privé permet d'invisibiliser et surtout, d'empêcher la politisation de tout ce que la déportation englobe, que ce soit l'acte lui-même ou encore, les côtés plus sombres qui peuvent l'accompagner. Dans le même ordre d'idée, les lieux et heures de départ de ces derniers sont eux aussi sélectionnés dans le but d'obtenir le moins d'attention possible (Walters, 2018, p. 2805-2806). Ainsi, alors que les gouvernements et les médias se concentrent sur les routes choisies pas les migrants pour rejoindre les portes de l'Europe, l'avènement d'un pouvoir se dessine en coulisse au travers d'un contrôle à la fois des frontières, mais aussi au travers des routes qui cette fois-ci, sont construites en secret pour déporter les personnes non désirées (Walter, 2018, p.2806 faisant référence à Heller et Pezzani 2014; Casas-Cortes, Cobarrubias, and Pickles 2015; Walters 2015).

¹⁶ Walters parle de véritables couloirs de déportation et définit la chose en tant que : «Routes become corridors when active measures are taken – legal, administrative, spatial, police, and so on – to give the route a degree of insulation, and to ensure that it passes through places and territories in ways that anticipate and minimise interference. » (Walters, 2018, p. 2808)

Ainsi, pour Walters, l'aviation représente la *traduction* de la volonté des États ainsi que la *matérialisation* de leur gouvernance sur les personnes jugées non désirable (Walters, 2019, p.163-164). La densité du système aérien concorde parfaitement avec celle des systèmes frontaliers que l'on retrouve notamment dans les aéroports. Le mouvement forcé est ainsi défini non pas comme un mouvement précis dans le temps, mais bien comme « une série d'opérations qui inclut de saisir, mais aussi de calmer, de faire mal, ... d'apaiser, de promettre, mais aussi de trahir, d'immobiliser, ... de rendre mobile ainsi que de faire peur, ... de rassurer » (Kalir, cité dans Walters, 2019, p.164).

Conclusion

Nous avons voulu, au travers de cette note de recherche, étudier la mobilité des mouvements migratoires sous l'angle d'une approche qui s'intéresse à la matérialité du réel. C'est par un regard sur le monde qui perçoit les non-humains comme des êtres actifs plutôt que passif, que l'ANT nous propose de concevoir l'humain comme faisant partie d'un environnement matériel où ses actions ne sont pas uniquement déterminées par sa relation avec ses semblables, mais également par la relation qu'il entretient avec les objets qui entourent son quotidien. Ces objets sont, comme l'a souligné Latour (1998), de véritables acteurs qui ont une incidence sur le comportement humain que l'on décrit par le terme agentivité (Sayes, 2014, p. 136). L'humain en soi, selon cette approche, n'est qu'une partie comme les autres d'un réseau. Tout comme les objets, il remplit une fonction dans ce dernier en tant que composante. Pour ne citer qu'un exemple, nous avons abordé la question de l'avion présenté par Rammert (2012) dans le but de démontrer la présence d'une multitude de choses en interrelation constante et qui fonctionnent grâce à l'apport de tous les acteurs, incluant l'humain, au réseau dont ils font partie. Cet exemple nous a également permis de comprendre qu'aucun aspect du réseau n'a plus d'importance qu'un autre, car sans réacteur, sans ailes ou sans système de navigation, un pilote n'aurait rien à piloter. La rencontre entre l'humain, son environnement matériel et les objets qui le définissent, forme un tout qui donne un effet plus grand que la mise en commun de toutes les parties du réseau. Il en va de même pour tous les réseaux qui constituent notre société telle que les systèmes de signalisation routière notamment, qui se définissent par des objets qui nous guident aveuglément chaque jour et qui ont toute notre confiance. De simples choses aussi banales que des lignes pleines ou pointillées, mais dont l'humain dépend pour se déplacer. De ce fait, l'étude que propose la théorie de l'ANT consiste à identifier un réseau, comme l'avion par exemple ou plus largement, les systèmes aériens qui incluent les aéroports, tours de contrôle et bien plus, avec comme objectif de suivre les acteurs non-humains pour comprendre leur place, leurs effets et leurs moments de défaillance dans l'exercice de leur fonction. C'est en suivant ces derniers que se révèle à nous la nature du réseau dont ils font partie, exercice auquel nous nous sommes prêtés.

Ce que nous avons dégagé de l'approche qu'est l'ANT appliqué à l'État nous a permis de réaliser que ce dernier pouvait être compris par sa *performativité* qui se retrouve au sein des réseaux qu'il abrite. En effet, Passoth et Rowland, en citant Carroll (2000, p.15), ont décrit ce dernier par la rencontre des acteurs humains et non-humains déterminant sa puissance, son pouvoir, ses actions tout en décrivant spécifiquement ce qu'il est. L'État en tant qu'acteur serait donc défini par toutes les infrastructures, systèmes et donc réseaux qui contribuent à faire de lui ce qu'il est. C'est ainsi que nous nous sommes intéressés de plus près aux infrastructures dans la constitution de l'État. Tout ce que l'humain bâtit entre dans la matérialité de son environnement. Toutes ces choses qui servent de base sur lesquels ce dernier peut s'appuyer engendrent inévitablement des effets qui, comme nous l'avons souligné, font beaucoup plus que remplir la simple fonction qui leur a été attribuée lors de leur conception. Comme Edwards le suggère, la vie humaine est dirigée par des

principes qui physiquement, se manifestent par le biais de ces fameuses infrastructures (Edwards, 2003, p.185 et 189). Qu'il soit question de notre force, de la distance, du temps ou encore de notre confort (stabilité), tout revient à un environnement bâti qui nous permet d'aller plus loin, mais aussi, qui nous permet d'être ce que nous sommes aujourd'hui. Ce sont ces infrastructures qui forment les lieux de rencontre entre les humains et les non-humains. Elles sont à la fois le produit de l'histoire et de la culture qui les a fait grandir tout en étant leur véhicule. L'humain base sa vie en société, sa construction ainsi que son avenir autour des infrastructures qu'il met, qu'il a mises et qu'il mettra en place.

Le concept d'infrastructure frontalière nous est apparu comme étant la clé de compréhension du phénomène que l'on souhaitait étudier. Ce dernier renvoi à la notion de réseau où des objets tels que le passeport, les systèmes d'information, les agents de sécurité, etc. contribuent à l'objectif véhiculer par celui-ci. Ces infrastructures frontalières agissent et réagissent selon une philosophie bien ancrée et qui parfois, s'importe et s'exporte au-delà de leur lieu d'ancrage. Comme l'a dit Salter (2004, p.71), parler de frontière revient à parler d'un climat spécifique ainsi qu'un vocabulaire qui nous renvoi directement à la gestion du risque et des menaces d'un point de vue sécuritaire (Dijstelbloem, 2021, p.26-28). Plus important encore, les frontières sont loin d'être des infrastructures statiques, elles sont en mouvement et en constante évolution. Comme Salter (2004, p.76-80) le mentionnait, les aspects de surveillance et de contrôle vont au-delà de la frontière physique et se propagent d'un côté, à l'intérieur même du pays et de l'autre à l'extérieur de celui-ci.

C'est ainsi que s'est découpée la partie finale de notre texte divisé trois sections toutes teintées par une matérialité significative. Nous avons adressé dans un premier temps la question des systèmes d'information qui font partie intégrante des frontières, mais par-dessus tout, de la logique du mouvement. L'objet qu'est le passeport et le système de gouvernementalité qui l'entoure nous auront servis dans un premier temps à démontrer l'importante place du matériel dans les déplacements à travers le monde. Un petit calepin qui détermine une grande suite d'évènements selon sa provenance et selon ce qui y est inscrit. De la même manière, ce dernier nous a mené tout droit vers le contrôle numérisé des populations selon une logique très stricte comme le disait Glouftios (2020, p. 452). Celui-ci, ainsi que Grondin (2020) ont tous deux décrit l'avènement du monde des données, de la digitalisation des corps et de l'implantation des *frontières intelligentes* liées aux *systèmes d'information à grande échelle* que peuvent être l'API ou encore le SIS par exemple. Des logiciels qui se retrouvent au cœur du fonctionnement des frontières.

Notre deuxième section qui concerne les mouvements migratoires s'est construite à nouveau autour du passeport, mais selon un angle bien différent. La documentation officielle telle que les demandes d'asile ou encore les lettres affligées d'un logo gouvernemental, qui incarne l'État et sa volonté, nous auront permis de dégager tout un pan émotionnel que peuvent vivre les migrants lorsqu'ils tentent de changer leurs vies. Des

objets chargés des rêves et de l'espoir de ces derniers, mais qui entrent encore et toujours dans une bureaucratie rodée selon une logique prédéterminée. Il aura été question de la construction tout comme de la déconstruction des identités migrantes au sein de ces procédures selon Dahlvik (2017, p. 375). D'une manière un peu différente, le téléphone mobile a lui aussi un rôle à jouer dans le parcours migratoire. Comme nous l'avons démontré, ce dernier permet le rassemblement à distance que ce soit pour faciliter le transport, indiquer un chemin plus sûr ou tout simplement, pour se retrouver sur des applications de localisation. Des objets qui encore une fois peuvent sembler banals à première vue, mais qui ont une importance capitale lorsqu'on les remet dans leur mode opératoire, c'est-à-dire dans le réseau où ils agissent.

Enfin, notre dernière section s'est intéressée à la place que peut prendre la déportation, point culminant de notre recherche. Il s'est avéré qu'il existe un véritable système logistique doté d'infrastructures établies concernant spécifiquement le retour chez eux des individus non désirés. Des auteurs spécialistes de la question tels que Walters nous ont permis de comprendre comment l'enjeu a évolué au travers du temps. Parler de déportation renvoie à des systèmes mis en commun tels que des compagnies aériennes spécialisées, des centres de détentions ainsi que des agences de gestion et de sécurité qui s'occupe du transit entre les deux. Tout comme les infrastructures frontalières, le régime de visibilité de ces systèmes n'est pas noir au blanc, mais agit en zone grise en faisant parfois la une des journaux, tout en essayant d'effectuer leur travail en coulisse le plus possible. Ultiment, cette section s'est terminée sur les sentiments complexes que peuvent vivre les migrants lors de leurs déportations. Nous avons vu à quel point le matériel pouvait symboliser la fin d'un travail acharné pour changer leur vie. Nous avons également abordé la manière dont les systèmes de déportations ne formaient qu'une extension des infrastructures frontalières qui au fond, renvoie à une trame narrative incarnée par tous ces objets sur lesquels nous nous sommes arrêtés.

En terminant, l'une des limites de notre étude concerne notre cantonnement aux frontières de l'Europe ainsi qu'à quelques cas américains tels que l'agence ICE. Un point qui gagnerait grandement à être bonifié à l'aide de données qui proviennent d'autres endroits dans le monde, qu'il s'agisse des vols de déportation ou encore des systèmes d'information d'autres pays que ceux que nous avons retenus. De plus, un bon nombre d'autres points auraient pu être abordés et approfondie dans ce texte tel que l'importance des questions juridique sur le sujet. Nous avons également identifié quelques lacunes du côté de l'ANT qui pourrait être couverte davantage par la littérature. La section critique que nous avons soulevée faisait référence notamment au flou par rapport à la manière dont on peut délimiter un réseau et comment nous pouvons identifier et suivre les acteurs de celui-ci (Passoth et Rowland, 2010, p.834-835). Un autre point qu'il serait pertinent d'approfondir pour les tenants de l'approche et qui permettrait dans le futur d'arrimer des phénomènes comme ceux que l'on a étudiés à une approche encore plus solide. Le début de cette note de recherche a commencé par l'exemple dénoncé par Amnesty (2019). Comme ce dernier l'a souligné, il existe beaucoup d'améliorations technologiques qui

viennent complexifier les frontières et ainsi qui participent à encren le mode opératoire de celles-ci. La question n'est plus seulement de suivre les acteurs humains, mais bien de réaliser que nous nous basons sur un nombre incalculable de choses qui changent nos rapports à la matière et ainsi, comme dans l'exemple des mouvements migratoires, ont une incidence directe dans nos vies sans que nous nous en rendions compte. Ajouter sans cesse des couches technologiques qui ne font que véhiculer encore et encore une trame narrative déjà définie nous écarte du questionnement qu'il faudra tôt ou tard nous poser : faisons-nous la bonne chose en concentrant nos efforts à exclure, intercepter et bloquer? Jusqu'où irons-nous?

Bibliographie

- Agamben, Giorgio (2005), *State of Exception*, Chicago, IL: University of Chicago Press.
- Amnesty International (2023). *Personnes réfugiés, demandeuses d'asyle et migrantes*. <https://www.amnesty.org/fr/what-we-do/refugees-asylum-seekers-and-migrants/>
- Amnesty International. (2019, 28 mars). *Les technologies automatisées et l'avenir de la forteresse Europe*. <https://www.amnesty.org/fr/latest/news/2019/03/automated-technologies-and-the-future-of-fortress-europe/>
- Anderson, B., Gibney, M. et Paoletti, E. (2011). Citizenship, Deportation and the Boundaries of Belonging. *Citizenship Studies*, 15, pp.547–563.
- Austin, J. L. (1970) *Philosophical Papers*, 2nd edn. Oxford: Clarendon.
- Barry, A. (2001). *Political Machines: Governing a Technological Society*. Athlone Press, London.
- Barua, M. (2021). Infrastructure an Non-Human Life: A Wider Ontology. *Progress in Human Geography*, 45)6, pp.1467-1489.
- Becker, H. S. (1982). *Art Worlds*. Berkeley: University of California Press.
- Beik, W. (1985). *Absolutism and Society in Seventeenth-Century France: State Power and Provincial Aristocracy in Languedoc*. Cambridge, UK: Cambridge University Press.
- Bennett J (2005) The agency of assemblages and the North American blackout. *Public Culture* 17(3): 445–465.
- Bennett, J. (2010). *Vibrant Matter: A Political Ecology of Things*. Durham and London: Duke University Press.
- Bigo, D. (1999) "Landscape of Police Co-Operation." In *Boundaries of Understanding: Essays in Honour of Malcolm Anderson*, edited by E. Bort and R. Keat, pp. 59–74. Edinburgh: International Social Science Institute, University of Edinburgh.
- Blommaert, J. (2001) 'Investigating Narrative Inequality: African Asylum Seekers' Stories in Belgium', *Discourse Society*, 12: 413–49.
- Blue, E. (2019). Building the American Deportation Regime: Governmental Labor and the Infrastructure of Forced Removal in the Early Twentieth Century, *Journal of American Ethnic History*, 38(2), pp.36-64.

- Boas, I. (2017). Environmental change and human mobility in the digital age. *Geoforum*, 85, pp.153-156.
- Bourdieu P (1977) Outline of a Theory of Practice. Cambridge: Cambridge University Press.
- Bourdieu, P. (1984). *Distinction: A Social Critique of the Judgement of Taste*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Boyd, M., 1989. Family and personal networks in international migration: recent developments and new agendas. *Int. Migr. Rev.* 23 (3), 638–670
- Brown, B. (2001). Thing Theory. *Critical Inquiry*, The University of Chicago Press, 28:1, pp.1-22.
- Cabot, H. (2012). The Governance of Things: Documenting Limbo in the Greek Asylum Procedure. *Political and Legal Anthropology Review*, 35(1), pp.11-29.
- Cabot, H. (2012). The Governance of Things: Documenting Limbo in the Greek Asylum Procedure. *Political and Legal Anthropology Review*, 35(1), pp.11-29.
- Callon, M. (1980). Struggles and Negotiations to Define What Is Problematic and What Is Not: The Sociology of Translation. in K. D. Knorr, R. Krohn, and R. D. Whitley (eds.), *The Social Process of Scientific Investigation: Sociology of the Sciences Yearbook*, 4. Dordrecht and Boston: Reidel.
- Callon, M. (1986). Some Elements of a Sociology of Translation: Domestication of scallops and the fishermen of St Briec Bay. In Law J (ed.) *Power, Action and Belief: A New Sociology of Knowledge?* London: Routledge, pp. 196–233.
- Callon, M. (1986). Some Elements of a Sociology of Translation: Domestication of the Scallops and the Fishermen of St Briec Bay. In Law, J. (ed.) *Power, Action and Belief: a new sociology of knowledge?* London: Routledge, pp. 196–233.
- Callon, M. et Latour, B. (1992). Don't Throw the Baby Out with the Bath School. *Science as Practice and Culture*, Andrew Pickering (ed). Chicago: University of Chicago Press, pp. 343–368.
- Callon, M., ed. (1998) *The Laws of the Markets*. London: Blackwell Publishers.
- Carroll, P. (2000) *Colonial Discipline*. Dublin: Four Courts Press.
- Carroll, P. (2006) *Science, Culture, and Modern State Formation*. Berkeley, CA: University of California Press.

- Casas-Cortes, M., Cobarrubias, S. et Pickles, J. (2015). Riding Routes and Itinerant Borders: Autonomy of Migration and Border Externalization. *Antipode*, 47, pp.894–914.
- Cassarino, J.P. (2010). Unbalanced Reciprocities: Cooperation on Readmission in the EuroMediterranean Area. Washington, DC: Middle East Institute.
- Dahlvik, J. (2017). Asylum as Construction Work: Theorizing Administrative Practices. *Migration Studies*, 5(3), pp.369-388.
- Darling, J. (2014). Another Letter from the Home Office: Reading the Material Politics of Asylum. *Environment and Planning D: Society and Space*, 32(3), pp.484-500.
- Dehm, S. (2018). The Passport. *International Law's Objects*. Oxford University Press.
- Dekker, R., Engbersen, G. (2014). How social media transform migrant networks and facilitate migration. *Global Network*, 14(4), pp.401-418.
- Deleuze, G., Guattari, F. (1972). L'Anti-Oedipe: capitalisme et schizophrénie. Paris: Les Editions de Minuit.
- Deleuze, G., Guattari, F. (1983). Anti-Oedipus. Translated by Brian Massumi. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Deleuze, G., Guattari, F. (1987). A thousand plateaus. Translated by Brian Massumi. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Desbiens, C., Mountz, A et Walton-Roberts M. (2004). Introduction: reconceptualising the state from the margins of political geography. *Political Geography*, 23, pp.241–243.
- Dijstelbloem, H. (2021). Borders as infrastructure: the technopolitics of border control. *Infrastructures series*, The MIT Press.
- Edwards, P. (2003). Infrastructure and Modernity: Force, Time and social Organisation in the History of Sociotechnical Systems. T. Misa et al. (eds) *Technology and Modernity*. Cambridge MA: MIT Press, pp.1-35.
- Edwards, P. (2010). A Vast Machine: Computer Models, Climate Data, and the Politics of Global Warming. *Cambridge, MA: The MIT Press*.
- Ellermann, A. (2008). The Limits of Unilateral Migration Control: Deportation and Interstate Cooperation. *Government and Opposition*, 43, pp.168–189.
- Fishel, S. (2015). Microbes. In M. B. Salter (Ed.), *Making Things International 1: Circuits and Motion*, University of Minnesota Press, pp.156-170

- Follis, K. (2021). The politics of conceptualizing bordersecurity. *Handbook on the Governance and Politics of Migration*, Edward Elgar Publishing, pp.60-72.
- Foucault M. 2010. *The Birth of Biopolitics: Lectures at the Collège de France, 1978–1979*. NewYork:Picador
- Foucault, M. (1991) 'Governmentality', in G. Burchell, C. Gordon and P. Miller (eds) *The Foucault Effect: Studies in Governmentality*, Hemel Hempstead: Harvester Wheatsheaf, pp. 87–104.
- Geiger, M. et Pécout, A. (eds). (2010). *The Politics of International Migration Management*. New York: Palgrave Macmillan.
- Globe, E. (2017). Beyond Human Subjectivity and Back to the Things Themselves: Jane Bennett's Vibrant Matter. *Phenomenology & Practice*, 11:2, pp.70-78.
- Glouftsiou, G. (2020). Governing border security infrastructures: Maintaining large-scale information systems. *Security Dialogue*, 52(5), pp.452-470.
- Grecequet, M., Hellmann, J. J., DeWaard, J., Li, Y. (2019). Comparison of Human and Non-human Migration Governance Under Climate Change. Dans B. Edmonson et S. Levy (ed), *Transformative Climates and Accountable Governance*. Springer International Publishing. (p.195-221).
- Grondin, D. (2020). Biometric Algorithms as Border Infrastructures. *Public*, 30(60), pp. 62-75.
- Grove, J. (2015). Blood. In M. B. Salter (Ed.), *Making Things International 1: Circuits and Motion* (pp. 184–200). University of Minnesota Press.
- Heller, C., Pezzani, L., et Forensic Architecture. (2014). Liquid Traces: Investigating the Deaths of Migrants at the EU's Maritime Frontier. In Forensic Architecture : *The Architecture of Public Truth*, Oberhausen: Sternberg Press, pp. 657–684.
- Henke C. R. et Sims, B. (2020) From Versailles to Armageddon: Building and Maintaining the Infrastructural State. *Repairing Infrastructures: The Maintenance of Materiality and Power*, The MIT Press, pp. 87-118.
- Johnson J. (1988) Mixing Humans and Nonhumans Together: The Sociology of a Door-Closer. *Social Problems*, 35, pp.298-310.
- Joyce, P. (2003). *The Rule of Freedom: Liberalism and the Modern City*. London: Verso.

- Kalir B. (2017). Between "Voluntary" Return Programs and Soft Deportation: Sending Vulnerable Migrants in Spain Back "Home". In: Vathi Z and King R (eds) *Return Migration and Psychosocial Wellbeing*. New York: Routledge, pp.56-71.
- Keller, Ska. 2013. "European Border Surveillance (eurossur)." The Greens, European Free Alliance. October 10. <https://www.greens-efa.eu/en/article/european-border-surveillance-eurossur-4777/>.
- Kitchin, R. (2016) Thinking Critically About and Researching Algorithms. *Information, Communication & Society* 20(1), 18p.
- Koser, K. (1998). Out of the frying pan and into the fire: a case study of illegality amongst asylum seekers. *The New Migration in Europe*. Pp.185-198.
- Larkin, B. (2013). The Politics and Poetics of Infrastructure. *Annual Review of Anthropology*, 42(1), pp.327-343.
- Latour, B. (1992). Where Are The Missing Masses? The sociology of a few mundane artifacts. In: Bijker WE and Law J (eds) *Shaping Technology/Building Society: Studies in Sociotechnical Change*. Cambridge, MA: The MIT Press, pp. 225–258.
- Latour, B. (1993). *We Have Never Been Modern* (trans. C Porter). Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Latour, B. (1998). On Actor-Network Theory: A few clarifications. Available at: <http://www.nettime.org/Lists-Archives/nettime-l-9801/msg00019.html> (accessed on 2 December 2013).
- Latour, B. (2004). Nonhumans. In: Harrison S, Pile S and Thrift N (eds) *Patterned Ground: Entanglements of Nature and Culture*. London: Reaktion Books, pp. 224–227.
- Latour, B. (2005) *Reassembling the Social: An Introduction to Actor-Network Theory* (Oxford, U.K.: Oxford University Press, 2005).
- Latour, B. and Woolgar S (1986 [1979]) *Laboratory Life: The Construction of Scientific Facts*, 2nd edn. Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Law, J. (1987). Technology and Heterogeneous Engineering: The case of Portuguese expansion. In: Bijker WE, Hughes TP and Pinch T (eds) *The Social Construction of Technological: New Directions in the Sociology and History of Technology Studies*. Cambridge, MA: The MIT Press, pp. 111–134.
- Law, J. (2009). Actor Network Theory and Material Semiotics. *The New Blackwell Companion to Social Theory*, Wiley-Blackwell, Oxford, UK, pp.141-158

- M'Charek, A. (2018). "Dead-Bodies-at-the-Border": Distributed Evidence and Emerging Forensic Infrastructure for Identification. Dans M. Maguire, U. Rao et N. Zurawski (ed), *Bodies as Evidence: Security, Knowledge, and Power*. Duke University Press. (p.89-109).
- MacKenzie, D. A. and Millo, Y. (2003) 'Constructing a Market, Performing Theory: The Historical Sociology of a Financial Derivates Exchange', *American Journal of Sociology* 109, pp.107-45.
- Marx, K. (1963). *Early Writings*. Edited by Thomas B. Bottomore. London: Watts.
- Mitchell, T. (1991) 'The Limits of the State: Beyond Statist Approaches and their Critics'. *American Political Science Review*, 85, pp. 77–96.
- Mitchell, T. (1999). *Society, Economy, and the State Effect*. In Steinmetz, G. (ed.) *State/Culture: State-Formation After the Cultural Turn*. Ithaca: Cornell University Press, pp. 76–97.
- Mukerji, C. (2010). The Territorial State as a Figures World of Power: Strategics, Logistics, and Impersonal Rule. *Sociological Theory*, 28(4), pp. 402-424.
- Müller, M. (2015). Assemblages and Actor-networks: Rethinking Socio-material Power, Politics and Space. *Geography Compass*, 9:1, pp.27-41.
- Owcznik, L. F. K., Ploeg, V. I. Migrants at/as Risk : Identity Verification and Risk-Assessment Technologies in the Netherlands. Dans I. V. Ploeg et J. Pridmore (ed), *Digitizing Identity*. Routledge. (p.261-281).
- Passoth, J.H. Rowland, N.J. (2010). Actor-Network State: Integrating Actor-Network Theory and State Theory. *International Sociology*, 25(6), pp.818-841.
- Piola-Urtizbera, M. Martin, P. (2017). Information and Communication Technologies : A navigational tool for asylum seekers as they cross Europe ?. *Global Refugee Studies*, Aalborg University.
- Quet, M. (2022). Comment la pensée logistique gouverne le monde – Entretien avec Mathieu Quet, *Lundi am*, 28 février. Disponible en ligne : https://www.youtube.com/watch?v=_Ad5L7kcmV4
- Radziwinowiczówna, A. (2022). Bare life in an immigration jail: technologies of surveillance in U.S. pre-deportation detention. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 48(8), ppé1873-1890.

- Rammert, W. (2012). Distributed Agency and Advanced Technology. J-H Passoth et al. (eds) *Agency without Actors? New Approaches to Collectives Action*. New York L Routledge,
- Roberts, M. (15 mars 2009). AP IMPACT: Immigrants Face Detention, Few Rights. *The Washington Times*. <http://www.washingtontimes.com/news/2009/mar/15/ap-impact-immigrantsface-detention-few-rights/>.
- Rudy, A. P. (2005). On ANT and Relational Materialisms. *Capitalism Nature Socialism*, 16:4, 109-125.
- Salter, M. B. (2003) Rights of Passage: The Passport in International Relations. Boulder, CO: Lynne Rienner.
- Salter, M.B. (2004). Passports, Mobility, and Security: How smart can the border be?. *International Studies Perspectives*, 5(1), pp.71-91.
- Salter, M.B. (2019). Security Actor-Network Theory: Revitalizing Securitization Theory with Bruno Latour. *Polity*, 51:2, 349-364.
- Sambor, A. (2021). Disappeared in plain sight: ICE air deportation infrastructure and cycles of migrant (im)mobility, *Communication and Critical/Cultural Studies*, 18(1), pp.76-84.
- Sayes, E. (2014). Actor-Network Theory and Methodology: Just What Does it Mean to Say that Nonhuman Have Agency?, *Social Studies of Science*, 44(1), pp.134-149
- Star SL (1999) The ethnography of infrastructure. *American Behavioural Scientist* 43(3): 377–391.
- Star, S. L., Ruhleder, K. (2010). Vers une écologie de l'infrastructure: Conception et accès aux grands espaces d'information. *Revue d'anthropologie des connaissances*, 4(1), pp.114-161.
- Sturman, S. (2006). On Black-boxing Gender: Some Social Questions for Bruno Latour. *Social Epistemology*, 20(2), pp.181-184
- Travis, A. (7 janvier, 2013). UK Border Agency texts tell legitimate immigrants to leave UK. *The Guardian*, <https://www.theguardian.com/uk/2013/jan/07/uk-border-agency-texts-immigrants-leave-uk>
- U.S President's Commission on Critical Infrastructure Protection*. (1996-1997).
- UNHCR. (2016). Global Trends : Forced Displacement in 2015. <http://www.unhcr.org/global-trends-2015.html>

- Vazin, J. (2019). Toxic Detention: The Trend of Contamination in the American Immigration System. University of California Santa Barbara, *Global Environmental Justice Project*, pp.1-31. https://gejp.es.ucsb.edu/sites/secure.lsit.ucsb.edu/envs.d7_gejp-2/files/sitefiles/publication/GEJP%20Special%20Report%202019.pdf
- Wagner-Pacifici, R. E. (2005). *The Art of Surrender: Decomposing Sovereignty at Conflict's End*. Chicago: University of Chicago Press.
- Walters, W. (2012). Governmentality: Critical Encounters. *London & New York: Routledge*.
- Walters, W. (2015). Migration, Vehicles, and Politics: Three Theses on Viapolitics. *European Journal of Social Theory*, 18, pp.469–488.
- Walters, W. (2018). Aviation as deportation infrastructure: airports, planes, and expulsion. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 44(16), pp.2796-2817.
- Walters, W. Heller, C. et Pezzani, L. (2022). Viapolitics : an introduction. Dans *Viapolitics : Borders, Migrations, and the Power of Locomotion* (p. 1-33). Duke University Press.
- White, M. A. (2015). Virus. In M. B. Salter (Ed.), *Making Things International 1: Circuits and Motion*, University of Minnesota Press, pp.141-155.
- White, M. J. (2016). *International handbook of migration and population distribution*. Springer, ISBN 978-94-017-7281-5.