

LA VILLE EN DÉBAT
Collection dirigée par Jacques Donzelot

Paul Landauer

L'architecte, la ville et la sécurité

Ouvrage publié
avec le concours
du Plan Urbanisme
Construction Architecture
www.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca



Presses Universitaires de France

Remerciements

Je remercie tout particulièrement Jacques Frenais, sans qui ce travail n'aurait jamais vu le jour, ainsi que Jacques Donzelot pour ses relectures et ses encouragements ; Bertrand Vallet, Éric Amanon et Ken Rabin pour les conseils avisés ainsi que Laura Souffret pour la réalisation des schémas.

Introduction

Les formes des villes ont toujours été déterminées par les risques auxquels s'exposaient leurs habitants : risque d'invasion, risque naturel, risque social ou politique. Depuis une vingtaine d'années, ces risques ont pris de nouvelles formes. Les incivilités et les violences urbaines dans certains quartiers, les attentats dans les lieux publics à forte fréquentation, les mouvements de foule lors de grands événements culturels ou sportifs, les phénomènes d'hooliganisme dans le cadre des matchs de foot, les conflits dits « de faible intensité » aussi bien que les menaces de déstabilisation climatique remettent en cause l'agencement des espaces urbains. Les situations où la gestion de ces risques est devenue prépondérante sont de plus en plus nombreuses. Un nombre croissant de quartiers d'habitation deviennent des espaces protégés ; les infrastructures du tourisme intègrent peu à peu les modalités de surveillance propres à la lutte contre le terrorisme ; les espaces de communication et de transport font désormais l'objet d'un contrôle et d'une surveillance accrue ; des musées se sont récemment transformés selon des principes réservés jusque-là aux lieux les plus

ISBN 978-2-13-057886-4

Dépôt légal — 1^{re} édition : 2009, novembre
2^e tirage : 2010, décembre

© Presses Universitaires de France, 2009
6, avenue Reille, 75014 Paris

exposés – aéroports ou banques. Codes, sas, double sas, caméras de surveillance ou postes d'inspection – filtrage se banalisent et se répandent peu à peu dans tous les lieux accessibles au public, qu'il s'agisse de places ou d'équipements de centres commerciaux, de théâtres ou de stades, d'infrastructures de transport ou d'espaces de travail, etc.

La sécurité est en train d'envahir nos paysages quotidiens au point de conditionner aujourd'hui les modes de fabrication de la plupart des lieux urbains. Aucun aménagement ou réaménagement n'est désormais envisagé sans tenir compte de cette question. Avec pour effet de sécuriser les habitants mais aussi d'ajouter à la peur l'inquiétude engendrée par la dimension carcérale de ces mêmes techniques de surveillance. C'est ainsi qu'au débat qui oppose les tenants de la sécurité aux défenseurs de la vie privée s'est ajoutée une polémique sur la perte fatale des capacités de la ville à générer la spontanéité et la rencontre qui font les charmes de la vie urbaine. Il faudrait choisir entre une ville ouverte facilitant la flânerie et la découverte, et une ville fermée, panoptique et paranoïaque, composée d'éléments de plus en plus verrouillés, repliés sur eux-mêmes, protégeant leurs habitants contre les individus indésirables par des barrières, des gardiens et des caméras qui filment chacun sans qu'il s'en aperçoive. Le débat sur la sécurité dans la ville, alimenté par nombres d'architectes, sociologues et autres intellectuels, s'est donc déployé sur fond de cette vision manichéenne, opposant les tenants « réalistes » d'une sécurité renforcée et les dénonciateurs des méfaits à venir de cette « idéologie sécuritaire ».

Le simplisme de ce débat tient à ce qu'il considère la sécurisation des espaces urbains comme relevant des

seules figures de l'exclusion et de l'entre-soi, niant tout autant les motifs de ces figures que l'existence d'autres modèles. Non qu'il n'y ait eu quelques louables efforts pour tenter de remédier à ce simplisme. Plusieurs auteurs se sont récemment employés à remettre en cause cette obnubilation du regard sur le modèle urbain ségrégatif. Que ce soit, comme David Mangin, pour souligner l'émergence d'un urbanisme de secteur généré par l'automobile qui contribue à convertir la ville en une « juxtaposition d'environnements sécurisés, où l'on ne passe pas et que l'on doit contourner »¹. Ou bien, comme Éric Charmes, en expliquant la diffusion des lotissements fermés par le développement de nouvelles formes sociales propres aux territoires périurbains, telles que la « sélection sociale », l'« appropriation collective » ou les « volontés de jouissance exclusive »².

Si pertinentes soient-elles, ces récentes analyses restent toutefois indexées sur un schéma où les effets de la sécurité sur les espaces urbains relèvent seulement du repli et de la protection. Elles laissent de côté le développement de formes spatiales qui organisent la sécurité selon un principe totalement nouveau : celui de la mobilité. Les récents agencements préconisés par les responsables du maintien de l'ordre tendent en effet à effacer toutes les limites, qu'elles soient cadastrales ou de protection, au profit d'une division du territoire en autant de couloirs de circulation ou de déplacement, étançons les uns des autres. En un mot, la protection physique des lieux s'estompe au profit de la gestion des

1. David Mangin, *La ville franchisée. Formes et structures de la ville contemporaine*, Paris, Éd. de la Villette, 2004, p. 330.

2. Éric Charmes, *La vie périurbaine face à la menace des gated communities*, Paris, L'Harmattan, 2005.

déplacements. Cet art nouveau emprunte beaucoup à la conception des stades et de leurs abords, à la nécessité de prévoir une gestion des parcours qui permette l'événement sportif ou festif tout en évitant les frictions dont ils peuvent être l'occasion. La sécurité serait, à ce titre, redevendue une composante à part entière de la conception des villes et non pas un simple ajout externe. Redevenue : cela signifie que cette préoccupation de sécurité se manifeste sous une forme nouvelle, inverse pourrait-on dire de la ville-forteresse qui a tenu jusqu'à l'industrialisation et l'urbanisme de la seconde moitié du XX^e siècle qui en a éliminé les derniers restes. Les récentes investigations urbanistiques ont contribué à développer une manière de faire de la sécurité qui consiste davantage à gérer les flux qu'à protéger un dedans d'un dehors par un mur, une grille ou une simple séparation.

La sécurisation des espaces lors d'événements – qu'ils soient sportifs, commerciaux, culturels ou festifs – a pris une telle importance ces vingt dernières années qu'elle s'est intégrée à presque toutes les opérations urbaines, des aménagements de centre-ville au développement ou au réaménagement de quartiers périphériques. Cette ère nouvelle de la sécurité voit ainsi la différenciation et la spécialisation des parcours se substituer à celles de leur contrôle. Dans tous les domaines, cette logique est devenue le critère d'évaluation des conceptions urbaines. Les périmètres de sécurité remplacent les clôtures, la séparation des cheminements succède au contrôle des accès tandis que la sélection progressive des publics se substitue à l'organisation des rondes de surveillance.

Ce nouveau paysage de la sécurité, si parfaitement intégré aux environnements sectorisés, interroge la

Introduction

pratique des concepteurs, qu'ils soient architectes, urbanistes ou paysagistes. Car s'il permet de produire un plus grand sentiment de sécurité, n'est-ce pas au prix d'une dispersion des usagers et d'une sérieuse réduction de l'hospitalité des villes ? Doit-on accepter ce prix ? Ou bien est-il possible de vaincre la peur sans tomber dans l'étanchéité des conduites sociales ? Que l'architecte se trouve ainsi directement engagé dans la production de sécurité n'a rien de condamnable en soit. On ne voit pas en quoi cela signifierait qu'il doive pour autant abandonner son souci de l'urbanité. Mais ce souci relève aujourd'hui d'un véritable défi : comment tirer avantage de ce nouvel art de sécuriser les villes pour renforcer la vie urbaine ? L'architecte se trouve aujourd'hui placé devant la question de savoir dans quelle mesure il peut intégrer avantageusement la sécurité dans ses projets. Il est donc aujourd'hui nécessaire de saisir en profondeur les conditions actuelles de sécurisation des espaces urbains – autres que celles de la protection – pour pouvoir contrer ses effets négatifs. L'enjeu étant bien de choisir entre l'amélioration des qualités de la vie urbaine ou la disparition de l'espace public à travers une gestion des flux et une modulation des limites qui menacent de lui enlever toute substance.

Nous commencerons par analyser les conditions de l'apparition, à partir du milieu des années 1990, des nouvelles figures spatiales de la sécurité urbaine. Puis nous examinerons les écueils auxquels ces nouvelles figures nous exposent, le danger qu'elles comportent d'une altération de la vie urbaine. Ces constats nous amèneront à avancer quelques pistes susceptibles de concilier sécurité et urbanité. Il y va, au fond, de la nécessité de revaloriser l'espace public là même où

I'on voit en lui la source de tous les périls, en faisant jouer la ruse plutôt que la candeur, la révélation plutôt que la dissimulation, l'ouverture plutôt que la fermeture. Nous décrirons notamment une expérimentation que nous avons conduite, dans le cadre de la ville de Brest, à l'initiative d'un bailleur social et d'élus décidés à conjuguer, par un travail urbanistique au long cours, sécurité, qualité de vie urbaine et préservation de la vie privée.

I

Les nouvelles figures spatiales de la sécurité

La protection contre la malveillance et les violences urbaines pèse, depuis toujours, sur l'aménagement des villes. La cité, aussi bien que les édifices et les places qui la composent, ont toujours été imaginés comme des espaces de protection. Protection contre les agressions extérieures aussi bien que contre les risques internes de déstabilisation. À ce titre, nous pouvons affirmer que, quel que soit le régime dans lequel ils s'exercent – démocratique ou totalitaire –, l'architecture et l'urbanisme ont toujours eu partie liée avec les politiques de sécurité. Les formes de cette protection n'ont pourtant cessé d'évoluer au cours des siècles. Longtemps pensées sur le modèle de la forteresse, ces formes ont peu à peu intégré l'enjeu de visibilité des personnes et des espaces.

Comme l'a montré Michel Foucault, c'est surtout à partir du XVIII^e siècle que « l'architecture commence à avoir partie liée avec les problèmes de la population, de la santé, de l'urbanisme »¹. Les constructions mani-

1. Michel Foucault, « L'œil du pouvoir », préface à Jeremy Bentham, *Le panoptique*, Paris, Belfond, 1977.

festant la puissance et les fortifications laissent la place à d'autres modalités d'aménagement de l'espace, intériorisant le contrôle au lieu de l'exhiber. Ces stratégies se retrouvent encore dans les principes de la prévention situationnelle qui, dès les années 1960, proposent une alternative aux espaces réputés criminogènes de la modernité. La sécurité urbaine promue selon ces principes ne repose pas tant sur des clotures protectrices que sur une organisation des vues. Qu'il s'agisse du regard des usagers sur l'espace public ou du regard des habitants sur les abords de leur logement, c'est bien la vision qui constitue la meilleure garantie contre les passages à l'acte délictueux. Pour Jane Jacobs, l'une des premières théoriciennes de la ville à évoquer la sécurité comme un objectif à atteindre, la surveillance « naturelle » dépend de la fréquentation des rues. Dans son ouvrage *Déclin et survie des grandes villes américaines*, paru en 1961, elle vante les mérites du Rockefeller Center à New York où un hall traversant entre la 51^e et la 52^e rue ainsi qu'une galerie marchande entre la 52^e et la 53^e rue favorisent la fluidité des vues et « le mélange des trajets des uns et des autres »¹. Pour l'architecte Oscar Newman, qui sera, près de dix plus tard, l'un des principaux protagonistes de la prévention situationnelle, la caractéristique la plus importante d'un espace public sûr réside dans la manière dont il s'offre au regard des habitants qui vivent tout autour. Dans son ouvrage *Defensible Space*², il hiérarchise les espaces extérieurs résidentiels en fonction du niveau de surveillance que peuvent y exercer les résidents,

1. Jane Jacobs, *Déclin et survie des grandes villes américaines* (1961), traduit de l'américain par Claire Parin-Sénémaud, Liège, Mardaga, 1991.

2. Oscar Newman, *Defensible Space. People and Design in the Violent City*, Londres, Architectural Press, 1972.

depuis les espaces privés jusqu'aux espaces publics en passant par les espaces semi-privés – sous surveillance directe des habitants – et les espaces semi-publics – sous surveillance indirecte.

Cette forme de protection par le contrôle du regard est aujourd'hui remise en cause. L'urbanisme de la sécurité s'émancipe du modèle de surveillance visuelle au profit d'une technique de diffusion et de séparation dissuasive des publics. Ce changement des méthodes de la sécurité urbaine trouve, au moins en partie, son explication dans la modification du danger lui-même. Lequel ne se situe plus dans une perturbation de l'ordre public intérieur des villes ou des États que dans les risques inhérents à une société en réseaux¹. Les crimes et délits s'inscrivent en effet, de plus en plus, dans une géographie qui excède les limites du local, des réseaux d'économie souterraine au terrorisme international. En même temps qu'ils gagnent en étendue, les dangers se dilatent en autant d'actes de malveillance, qualifiés d'incivilités, qui ne relèvent pas des institutions gardiennes de la loi². L'insécurité se place donc, la plupart du temps, en deçà ou au-delà de la surveillance d'un territoire bien défini, entièrement accessible au regard.

Sans doute la lutte contre le hooliganisme, qui s'est déployé à partir des années 1990, est-elle pour beaucoup dans cette redéfinition des modes de sécurisation³. Le

1. Philippe Robert, *L'insécurité en France*, Paris, La Découverte, 2002.

2. Sébastien Roché, *Tolérance zéro ? Incivilités et insécurité*, Paris, Odile Jacob, 2002.

3. Manuel Boucher, Alain Vulbeau (dir.), *Émergences culturelles et jeunesse populaire. Turbulences ou médiations ?*, Paris, L'Harmattan, 2003 ; Jean-Charles Basson (dir.), *Sport et ordre public*, Paris, IHESI-La Documentation française, 2001.

comportement de ces hooligans lors des spectacles sportifs a contraint les pouvoirs publics à reconsidérer les dispositifs habituels de prévention et de répression, lesquels n'étaient plus en mesure de traiter les problèmes qui en résultaient. Les modes d'organisation en réseaux, la mobilité des cibles de la surveillance, la complexité des causes des désordres constituaient autant de paramètres nouveaux auxquels devaient répondre les forces de l'ordre aussi bien que les responsables des rencontres sportives. Les effets de cette réorganisation sur la conception de l'espace ont été quasi immédiats. Le souci de contrôler les mouvements des foules lors des rencontres sportives a provoqué une transformation de l'architecture des stades aussi bien que celle de leur environnement. Il s'agissait, d'une part, d'assouplir la présence des clôtures, à l'origine des compressions de foule meurtrières, comme celles du Heysel en 1985 et, d'autre part, de prévenir l'action de fauteurs de trouble pour lesquels les stratégies de contrôle par la visibilité se révélaient inopérantes. Construit à Saint-Denis à l'occasion de la Coupe du monde de 1998, le Stade de France constitue l'un des premiers exemples d'architecture issus de cette nouvelle approche. Celle-ci s'est élargie à l'ensemble des quartiers dans lesquels s'inscrivait cette construction, préfigurant une nouvelle manière d'envisager la sécurité dans les conceptions urbaines. Un nouvel urbanisme apparaît alors, dont on peut résumer le fonctionnement par la combinaison des quatre traits suivants : d'abord la séparation complète des flux et des parcours, puis l'emboîtement des périmètres de sécurité, ensuite le renouvellement spatial incessant et, enfin, le remplacement de la vision panoptique par un contrôle détaillé en certains points stratégiques du territoire.

Ordre dispersé

Depuis les années 1990, la gestion des parcours des spectateurs, lors des événements sportifs ou festifs dans les stades, s'aligne sur le principe de l'urbanisme routier. Le principe de fluidité, jusque-là réservé au domaine de l'automobile, s'étend ainsi aux piétons. Ceux-ci disposent d'allées assez larges pour assurer la fluidité de leurs déplacements et d'intersections suffisamment éloignées pour éviter les blocages, les attentes et surtout les bousculades. Cette nouvelle contrainte de fluidité, posée en amont de la plupart des projets d'équipements et d'espaces publics récents, constitue la matrice d'une véritable révolution par rapport aux doctrines urbaines de l'après-guerre. Pour celles-ci, l'opposition entre la linéarité des circulations automobiles et la sinuosité des cheminements piétons constituait un thème de prédilection¹. L'écoulement des flux de visiteurs et d'usagers doit maintenant s'effectuer selon une organisation radioconcentrique des parcours, seule capable de permettre une diffusion homogène du public tout autour du stade. Le Stade de France inaugure à ce titre un nouveau mode de contrôle des visiteurs². La sécurité n'y repose plus sur la séparation des registres de l'extérieur et de l'intérieur, mais sur une surveillance continue des visiteurs depuis les rues, les stations de transport et les parkings jusqu'à leur place assise dans le stade. La localisation des trois gares de RER et de métro a été répartie en

1. Éric Alonzo, *Du rond-point au giratoire*, Marseille, Parenthèses, 2005.

2. Paul Landauer, « La sécurisation des grandes enceintes sportives : la part de l'architecture. L'exemple du Stade de France », *Sport et ordre public*, sous la dir. de Jean-Charles Basson, Paris, IHESt-La Documentation française, 2001, p. 189-205.

périphérie du stade, chacune débouchant sur un axe de circulation piétonne qui amène directement ceux qui en sortent vers les tribunes du stade, sans risque de bousculade. Et ce d'autant plus que les chemins des usagers et des spectateurs ont été judicieusement sectorisés. Les supporters des équipes adverses ne se croisent pas tandis que les sportifs disposent d'accès séparés, de même que les professionnels des médias ou les fournisseurs. Cette organisation fluide, directe et orientée, limite les opportunités de confrontation entre supporters. Elle réduit les occasions fortuites de rencontre et permet, lors des matchs réputés dangereux, d'organiser, très en amont du stade, des parcours séparés. L'opération mise en œuvre au printemps 2006 par la ville de Paris lors d'un match de football Paris-Marseille au Stade de France en témoigne : les supporters de l'équipe phocéenne ont été dirigés vers une gare inhabituelle de la capitale et conduits jusqu'à des rames spécialement dédiées du RER, esquivant ainsi tout conflit potentiel avec les supporters parisiens.

La question de l'écoulement des flux de circulation est donc devenue prédominante. Tout comme les flux de marchandises ou d'informations, les flux des usagers ou des visiteurs sont conçus de telle manière qu'ils ne puissent se trouver ralentis ou empêchés par le croisement avec d'autres. La sécurité dépend ainsi des capacités des gestionnaires à réguler la continuité des déplacements, le poste de contrôle n'étant qu'un pôle de sécurisation parmi d'autres. À travers le souci de la performance des réseaux territoriaux, c'est, en fait, celui de l'évitement des foules qui se trouve posé. Il s'agit tout à la fois d'empêcher un afflux trop important de visiteurs en un même lieu et de limiter

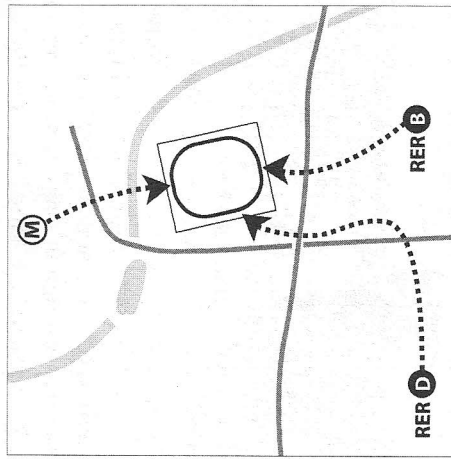
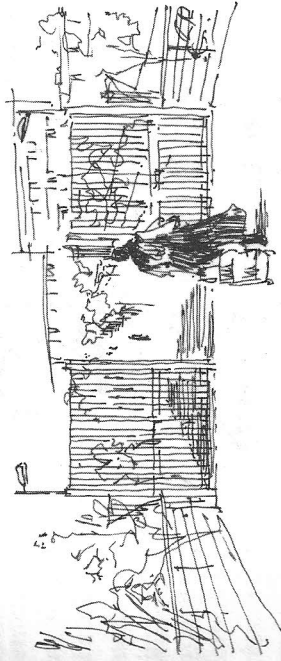


Schéma 1. — Principe de répartition des flux piétons autour du Stade de France

— ou du moins de maîtriser — les liaisons entre les différents secteurs du site. Forcer à la mobilité n'est donc pas suffisant. Il convient également de catégoriser les flux, de contraindre leur répartition et de contenir le risque de leur aggrégation. Au Stade de France, l'efficacité de ce dispositif, tout à la fois architectural et urbain, trouve son expression dans l'ingénierie routière. La passerelle piétonne qui enjambe le canal de Saint-Denis depuis la station Porte de Paris (sur la ligne 13 de métro) a été conçue comme un équipement d'infrastructure. De même, l'allée reliant les tribunes à la station La Plaine-Stade de France (sur la ligne B du RER) a été aménagée comme un véritable *parkway* pour piétons, sans bancs ni recoins, avec une largeur suffisante pour assurer le déplacement

fluide des foules les jours de match. Quant à la gare RER elle-même, elle s'apparente à un échangeur routier, avec ses rampes d'accès et ses quais aériens qui se croisent en surplomb.



Croquis 1. — *Parkway* pour piétons entre la station RER et le Stade de France à Saint-Denis

Cette conception de la sécurité, issue de la régulation des flux piétons dans et autour des stades, détermine quantité d'aménagements dans d'autres domaines. Le souci d'éviter les lieux d'aggrégation en général, en tant qu'ils génèrent toutes sortes d'actes de malveillance – des vols à la tire aux émeutes –, pousse de nombreuses villes à multiplier, depuis peu, les lignes de déplacement. Le développement des nouveaux modes de transport – tramway mais aussi circulations douces tels les vélos, les trottinettes, etc. – participe de cette dispersion. Lequel se traduit, dans la ville, par la subdivision des rues et des places en autant de sites propres destinés à garantir la fluidité de chaque mode de locomotion. Défendue, notamment par les édiles parisiens, pour faire face à l'« incivilité des auto-

mobilitistes»¹, cette pratique génère la mise en place d'un nouveau type de mobilier urbain que sont les bornes, les potelets, les chasse-routes ou les barrières. L'une des conséquences de la prolifération de ces objets est certainement la limitation des points de traversée et le maintien de vitesses constantes dans chacun des couloirs de circulation. De ce fait, l'organisation des transports connaît aujourd'hui une transformation radicale : il ne s'agit plus tant d'aménager et de dimensionner les infrastructures en fonction des flux d'usagers que de maîtriser les parcours empruntés par ces mêmes usagers afin de réduire les lieux de confrontation possible.

La plupart des villes ayant récemment adopté une nouvelle forme de cohérence urbaine autour du tramway se sont aussi attachées à répartir et à diffuser la présence des usagers et des visiteurs autour des zones à desservir. L'une des rares villes échappant à cette règle est celle de Strasbourg. Les quatre lignes de son tramway se croisent en un même lieu, place de l'Homme-de-Fer. Celle-ci est devenue un nouveau pôle de centralité dans la ville où se cristallisent aujourd'hui la plupart des problèmes d'insécurité. La ville de Bordeaux a tiré la leçon de cette mésaventure et pris soin, quant à elle, de croiser deux à deux les trois lignes de son tramway. Les points de correspondance se trouvent répartis autour des lieux à forte fréquentation, permettant une distribution plus homogène des flux de voyageurs autour des polarités existantes ou à venir. C'est le cas également à Montpellier (première ligne

1. Christiane Blancot, « L'espace public parisien, ou l'éclatement du modèle », in Simon Texier (dir.), *Voies publiques. Histories et pratiques de l'espace public à Paris*, Paris, Éd. du Pavillon de l'Arsenal – Éd. Picard, 2006, p. 310.

mise en service en 2000), où les deux lignes de tramway se croisent en trois points distincts, points à partir desquels s'amorcent les nouveaux axes de développement de la ville. Qu'il s'agisse d'espace privé ou d'espace public, la différenciation des flux constitue un moyen simple et économique de limiter les risques d'accident ou de conflit : plutôt que de codifier puis surveiller des catégories de population réputées antagoniques, on limite simplement le nombre de leurs croisements.

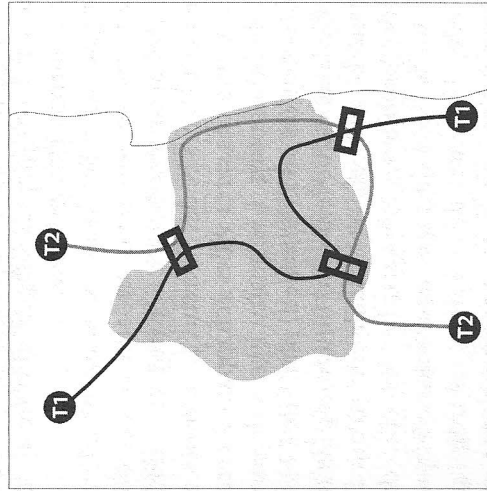


Schéma 2. — Principe de répartition des stations de tramway autour du centre-ville de Bordeaux

Ce principe de répartition des flux conditionne également la plupart des projets de rénovation urbaine des grands ensembles. Le souci de bien établir une distinction claire entre les domaines privé et public, affirmé

par les bailleurs sociaux et les concepteurs de la rénovation, peut se comprendre comme un autre moyen de fluidifier les pratiques de l'espace public. Les grilles de résidentialisation implantées depuis quelques années autour des barres et des tours dans les grands ensembles visent à réserver la rue à la seule circulation. C'est également le cas de celles qui ferment les îlots ouverts conçus par l'architecte Christian de Portzamparc dans le récent quartier Masséna à Paris. Ces lignes de partage cantonnent les relations entre les habitants aux seuls enclos résidentiels, libérant ainsi la chaussée et les trottoirs de toutes les intrusions pouvant perturber la fluidité des circulations. Placés en avant des façades banalisées des barres et des tours – aussi bien que des immeubles détachés du quartier de Masséna –, les clôtures, les murets et les portails estompent les différenciations sociales et établissent une continuité des limites de l'espace public. En évitant ainsi une appropriation possible d'un segment de rue, ils favorisent la mobilité des passants. La privatisation des pieds d'immeuble n'a donc pas seulement pour but de transformer les grands ensembles en résidences protégées¹. Elle permet également de délimiter un espace public exempt de tout parasite extérieur au mouvement et à la circulation.

L'aménagement d'une fluidité, par une répartition des points de desserte et le dégagement de lignes sans croisements, ne suffit toutefois pas au maintien de l'ordre. Les forces de sécurité doivent en effet disposer d'espaces plus larges, dégagés de tout flux de circulation, pour organiser leurs actions. C'est pourquoi l'ordre dispersé mis en œuvre dans les nouveaux amé-

1. Patrick Dunoyer de Segonzac (dir.), *De la cité à la résidence. Repère pour la résidentialisation*, Paris, PUCA/USH, 2004.

nagements urbains réalisés sous injonction sécuritaire s'accompagne généralement de l'installation durable de ce que l'on appelle désormais des « périmètres de sécurité ».

Glacis

Les nouvelles conceptions urbaines de la sécurité ne se bornent pas à prévenir les risques d'agréation. Ces conceptions répondent également aux modes d'intervention des forces de l'ordre. Modes désormais conditionnés par la nécessaire articulation entre responsables privés et responsables publics de la sécurité. L'architecture récente des stades ouvre, une fois encore, la voie dans ce domaine. Une des caractéristiques de ces équipements est certainement la neutralisation du territoire en périphérie. Les incidences de cette neutralisation sont désormais fondamentales dans l'organisation des quartiers qui accueillent les stades.

Dans le cadre d'événements sportifs ou festifs, la réservation de périmètres de sécurité est justifiée tout à la fois par la nécessité de répartir les postes de contrôle en amont des zones à sécuriser et le souci de coordonner les actions entre les responsables du maintien de l'ordre. La constitution de ces véritables glacis a été rendue obligatoire par une circulaire de 1994 qui impose le maintien d'une zone « interdite à la circulation des véhicules et des piétons afin de permettre aux forces de l'ordre de gérer l'espace ainsi dégagé, en facilitant notamment le cheminement des spectateurs et l'accès des seuls véhicules autorisés ». Ce règlement est assisté, depuis 1998, d'une obligation de fermeture autour des stades d'un espace de respiration calculé sur

la base de 0,5 m² par spectateur, cela afin d'éviter tout risque de bousculade lors de la sortie des spectateurs. Cet espace de respiration permet de préserver une zone tactique d'intervention tout en facilitant l'évacuation rapide et sans heurt des tribunes. Mais il autorise, de surcroît, la constitution d'un espace intermédiaire grâce auquel peut s'organiser une répartition des rôles entre les institutions publiques et les organisateurs privés. La police peut ainsi demander aux organisateurs des rencontres sportives d'installer sur ce périmètre « des dispositifs matériels d'interdiction et de préfiltrage sur les points prévus par le directeur du service d'ordre ». Aidées du personnel des stades, les forces de l'ordre se serviront de ces dispositifs pour filtrer les publics, les orienter en fonction des catégories de billets détenus et refouler les personnes indésirables. Grâce à ces points de contrôle, la maîtrise de la foule est facilitée : les spectateurs y sont à la fois présélectionnés et moins nombreux. Le périmètre de sécurité renvoie donc davantage à la surveillance du mouvement qu'à la surveillance du territoire : il permet non seulement le balisage des déplacements des visiteurs filtrés à l'intérieur d'un espace déterminé mais également la protection des informations partagées par les différentes instances, publiques et privées, du maintien de l'ordre.

L'architecture des stades pourrait apparaître comme une situation trop particulière puisqu'elle constitue l'un des rares domaines où les normes de sécurité s'appliquent depuis longtemps à la conception des lieux. Mais ces domaines deviennent de moins en moins exceptionnels. De nombreux périmètres de sécurité apparaissent à présent, installés entre un intérieur clos – dont la sécurité relève exclusivement des organisa-

teurs ou des gestionnaires – et un extérieur ouvert – où la sécurité est assumée sans partage par la police. Le parvis public des gares TGV, RER et bus desservant Disneyland en fournit un parfait exemple. Il constitue à la fois un espace tampon où se mêlent les registres du transport et du loisir et une zone de filtrage permettant de séparer la clientèle des parcs d'attraction ou des hôtels des usagers riverains se rendant à Disney Village. Cette nouvelle vocation modifie les caractères du domaine public. Celui-ci devient une zone mixte, cogérée par les responsables des loisirs et des commerces et par les instances publiques du maintien de l'ordre. La grande surface dédiée au parvis ne provient donc pas tant d'une volonté d'afficher un caractère monumental à l'endroit que du souci de faciliter cette cogestion.

Les périmètres de sécurité se répandent également dans les centres-villes. Des épaisseurs de territoire de plus en plus importantes sont aujourd'hui neutralisées pour faciliter l'évacuation des usagers ou des visiteurs et permettre le déploiement des forces de sécurité. L'une des modalités de cette neutralisation est certainement la mise en œuvre, de plus en plus fréquente dans les projets architecturaux et urbains, de plans d'eau artificiels et de bassins pour mettre à distance la ville alentour. C'est le cas de nombreux équipements de proximité – des maisons de jeunes ou des gymnases – mais aussi de places – comme celle de la République à Lyon –, ou encore de grands équipements culturels – comme le musée des Arts premiers à Paris. Les avantages de ces plans d'eau sont nombreux. Ils permettent de séparer les usagers selon leurs fonctions ou leurs droits tout en préservant un lien visuel entre les espaces dissociés. Un peu comme dans les stades les

plus récents où les glacis périphériques contribuent à une répartition pacifique des supporteurs dans les tribunes, ces derniers se trouvant à la fois séparés et réunis autour du même spectacle sportif.

Quelles que soient leurs situations, le statut de ces périmètres de sécurité reste toujours ambigu. Dans le cas des stades, il devient difficile de dire si ces espaces tampons entre le domaine du sport et celui de la vie quotidienne relèvent de la gestion municipale ou s'ils sont l'affaire des responsables du stade. Dans la plupart des équipements ouverts au public, ils s'apparentent davantage à des « soupapes de sûreté » qu'aux traditionnels places ou parvis. Les périmètres de sécurité ajoutent ainsi une nouvelle catégorie spatiale à celles constituées par la distinction entre domaine privé et domaine public. Ils contribuent à généraliser à la ville entière une différenciation progressive entre trois types d'espace : une zone ouverte, sans distinction, au public, à laquelle succède une zone contrôlée nécessitant une vérification d'identité ou un accompagnement ; zone derrière laquelle se situe un espace réservé aux détenteurs d'autorisation, d'habilitation ou d'un billet d'entrée. Le contrôle ne s'organise plus aux limites entre ces zones mais tout au long de lignes traversant ces différents types d'espace.

L'élargissement du champ de la sécurité, depuis la prévention des actes d'incivilité ne relevant pas du domaine pénal jusqu'à la lutte contre les attaques NRBC (nucléaire-bactériologique-biologique-chimique), fait perdre à la ville ses repères cadastraux. Dans un grand nombre de situations, les limites de propriété sont en effet devenues plus gênantes qu'utiles. Le contrôle des voyageurs comme celui de certains habitants (ou supporteurs sportifs réputés dangereux) doit pouvoir

s'exercer sur leurs parcours, indépendamment du statut des domaines traversés. Dans les équipements considérés à risque comme les grands stades ou les aéroports internationaux, ces lignes sont aménagées de manière explicite. Dans les programmes ordinaires, elles le sont de manière plus discrète, par des mails piétons reliant directement les stations de transport aux entrées des centres commerciaux ou de loisirs, ou par des éléments de mobilier urbain contribuant à neutraliser les détournements d'usage en périphérie des équipements.

Tout au long de ces lignes qui traversent des territoires relevant de responsabilités différenciées, les organisateurs de la sécurité exigent la mise en place de postes centraux de commandement. Réservés à des fonctions très précises il y a encore une vingtaine d'années, ces postes se généralisent aujourd'hui à la ville entière. Il en existe à toutes les échelles du territoire, du centre commercial à l'aéroport, de la base de loisirs au quartier, de la rue à la région. La mise en place de ces postes est essentielle dans la mesure où elle permet l'organisation d'un partage des tâches qui dépasse l'organisation cadastrale à laquelle la gestion de la sécurité était jusqu'à récemment subordonnée. L'assemblage tactique des acteurs publics et privés de la sécurité devient dès lors très complexe. La combinaison de leurs moyens peut imposer une dissolution des limites entre les espaces ouverts au public et ceux réservés aux responsables de la sécurité alors même que des clôtures continuent de distinguer les domaines. Cette dissolution est permise par la vidéosurveillance qui autorise la substitution d'une gestion temporelle à une gestion spatiale. La déconnexion entre les flux automobiles et les cheminements piétons

ne se trouve plus assurée par un simple éloignement des uns par rapport aux autres mais par une gestion à distance permettant une désynchronisation des usages. Ainsi, du fait de la retransmission des images dans le poste de commandement, il est possible de décaler certains flux dans le temps et d'éviter qu'ils ne se croisent. Au stade de Grenoble, ce sont les supporters des équipes adverses qui arrivent en dernier, quand le stade est déjà rempli. La gestion de la sécurité ne s'exerce donc plus aux frontières des périmètres mais depuis une salle de contrôle. Les maîtres des lieux ont laissé la place aux aiguilleurs du ciel...

Les postes centraux de commandement deviennent à la fois des centres d'information et des unités d'interjonction. Ils contribuent tout à la fois à l'analyse des situations, à la définition des mesures préventives et à l'élaboration des modalités d'intervention. Les territoires des forces de l'ordre et des responsables privés de la sécurité peuvent bien se superposer. L'essentiel ne se trouve pas là. Ce qui compte, c'est l'autonomie d'action de chacun des acteurs de la sécurité. Les responsables des postes de commandement n'hésitent d'ailleurs pas à motiver cette autonomie en suscitant parfois une certaine rivalité entre ces acteurs. Leur objectif n'est pas tant de limiter les efforts respectifs de chacun en évitant les doublons que d'encourager une action aussi rapide et flexible que possible. Au Stade de France, des portails escamotables, commandés à distance depuis le poste central, permettent d'adapter les mouvements de foule selon les afflux et de réva-luer en direct la part de contrôle exercé par les « stadiers » dans les tribunes et celle des forces de l'ordre, placés en périphérie de l'enceinte. Au stade de Grenoble, le même poste central permet de contrôler

l'ouverture ou la fermeture des sorties de l'enceinte sportive. En agissant sur le caractère mobile des clôtures, ces dispositifs développent les facultés d'improvisation de chacun des acteurs de la sécurité. Les policiers n'ont plus besoin de coordonner à l'avance des protocoles d'opération avec les organisateurs. Chacun agit en fonction des événements, selon ses capacités et ses responsabilités. Ce ne sont plus les interventions qui s'adaptent au terrain mais le terrain qui s'adapte désormais aux interventions.

Agent modificateur

Des incivilités au terrorisme, en passant par les agressions et les violences urbaines, les problèmes auxquels se trouvent confrontées les forces de l'ordre se manifestent selon des schémas de plus en plus instables¹. La police et les organismes de sécurité privée doivent aujourd'hui s'adapter à une délinquance de plus en plus mouvante et volatile. Dans le schéma, hérité du XIX^e siècle, qui prévalait contre les mouvements insurrectionnels des « classes laborieuses », la mise en place de structures urbaines comme les percées, les boulevards, les chemins de ronde ou les grilles isolant certaines portions de territoire pouvait constituer des moyens efficaces. Ces techniques de l'urbanisme sécuritaire deviennent inutiles tant les populations devant être contrôlées se manifestent de manière tout à la fois indistincte et mobile. Il faut alors recourir à un urbanisme « intelligent » — comme on

1. Alain Bauer, Stéphane Quéré, Jean-Luc Besson, *Géographie de la France criminelle*, Paris, Odile Jacob, 2006.

parle de technologie « intelligente » —, capable de modifier ses aménagements au gré des circonstances, de permettre le repérage instantané du mouvement des populations dangereuses et de faire intervenir les forces de sécurité au point exact où leurs trajectoires recouperont celles des suspects. Cette conception de l'urbanisme ne s'applique pas exclusivement à quelques secteurs à risque. C'est bien l'ensemble des espaces et des équipements ouverts au public qui doivent à présent faire preuve d'une telle capacité d'adaptation.

Du fait de cette exigence d'adaptabilité, la conception statique des aménagements se présente comme un signe de vulnérabilité. Pour apparaître à la fois attrayant et sûr, un espace doit maintenant afficher sa flexibilité. Cet affichage concerne aussi bien l'attraction des sites que leur sécurité, ces deux préoccupations étant de plus en plus associées. Dans les aéroports, devenus vitrines des nouveaux dispositifs de sécurité, des moyens considérables se trouvent mis en œuvre afin de permettre une adaptation souple aux changements des organisations et des personnels. Le contraste est marqué avec la pratique comme avec la théorie d'une génération antérieure. Orly Sud rassurait les voyageurs en s'étirant, dans l'axe d'une voie rapide, comme une porte immuable vers le ciel. Roissy I mettait en scène, quant à lui, les déplacements piétons et automobiles autour et à l'intérieur d'une machine de flux circulaire. Depuis quelques années, c'est la capacité à déstabiliser sa propre organisation qui envoie un signe positif aux agents de la sécurité. Les performances de Roissy II et le futur Roissy III reposent davantage sur l'interconnexion des terminaux et la multiplication des trajectoires pos-

sibles, permettant aux gestionnaires de l'aéroport comme aux compagnies aériennes d'adapter, voire d'improviser en cas de besoin, leurs modes opératoires. La capacité de réorganisation n'est plus fondée, comme c'était le cas dans les années 1960 et 1970, sur la modularité. Ce sont maintenant les flux et non plus les lieux qui doivent s'adapter.

Les caractères de la signalétique et du mobilier constituent, de fait, des référentiels plus stables que la configuration des espaces. La gestion des itinéraires entre passagers à l'arrivée, passagers au départ – provenant de la zone Schengen ou de l'international – et passagers en transit nécessite la mise en place d'itinéraires complexes, parfois changeant selon les jours de la semaine ou les saisons. Et ce d'autant plus que la fréquence et la destination des avions varie entre les jours ouvrables et les week-ends, entre les mois d'été et les autres périodes de vacances. Cette complexité confère une plus grande rigidité au « soft » qu'au « hard ». Le thème de la sécurité se superpose ainsi au caractère événementiel du paysage technologique contemporain qui, comme le rappelle Antoine Picon, contribue au renversement entre infra- et superstructures, le premier devenant plus permanent que le second. En matière de transports, c'est la gestion des intermodalités qui joue un rôle plus stratégique que celle des flottilles de véhicules. Dans le domaine informatique, c'est l'environnement bureautique qui devient plus permanent que l'ordinateur lui-même¹. Dans le cas des nouveaux aéroports sécurisés, on découvre qu'il est plus facile de changer la disposition des espaces que le réfé-

1. Antoine Picon, *La ville, territoire des cyborgs*, Besançon, Éd. de l'Imprimeur, 1998, p. 68.

rentiel environnemental permettant le repérage des passagers et du personnel.

Cette mutabilité des espaces des aéroports pour l'accueil et la gestion de flux de plus en plus mobiles affecte également la conception des villes. Le déploiement, depuis quelques années, des barrières Vauban a amorcé une première modification des espaces publics. Utilisées pour organiser ou circonscrire une foule lors d'événements exceptionnels, ces barrières se sont multipliées au cours des années 1990 avec le plan Vigipirate¹. Mis en œuvre pour la première fois en janvier 1991, lors de la première guerre du Golfe, ce plan a été perfectionné en septembre 1995, après la vague d'attentats qu'a connue la France durant l'été. Réactivé régulièrement depuis, ce plan a contribué à instaurer un certain nombre de pratiques plus durables dans la ville, parmi lesquelles se trouve la pose de barrières Vauban devant les écoles, les marchés, les bibliothèques et les mairies. Ces barrières, qui empêchent le stationnement de véhicules – éventuellement piégés –, inaugurent certainement une nouvelle manière de contrôler l'espace public. Il ne s'agit plus de séparer des espaces relevant de modes de surveillance distincts mais bien de permettre l'adaptation des places et des voies de circulation à l'évolution de la menace terroriste. L'installation momentanée de ces barrières en vient à modifier le statut des aménagements existants, imposant au piéton un autre parcours ou déplaçant les limites entre des lieux d'usage différents.

1. Florence Ballif, « Dispositifs de sécurité et réforme de l'espace public. Le cas de Vigipirate, 1997-1998 », mémoire de DEA à l'Institut d'urbanisme de Paris, juin 1997.

en 2008 au cœur du parc Paul-Mistral. Une clôture amovible y a été mise en place pour permettre l'établissement d'un périmètre de sécurité lors d'événements sportifs ou festifs à l'intérieur du stade. En accord avec la municipalité qui ne souhaitait pas condamner l'usage d'une partie du parc Paul-Mistral par l'ajout d'une enceinte supplémentaire et permanente autour des tribunes, les architectes Philippe Chaix et Jean-Paul Morel ont mis au point une pergola continue qui comprend des grilles pouvant être abaissées les jours de match. La résistance de cette enceinte aux éventuelles pressions de la foule est ici masquée dans un dispositif paysagé, censé se fondre parmi les aménagements du parc. De tels dispositifs, étudiés pour permettre l'ajustement des cloisonnements aux conditions de fréquentation des espaces, connaissent à l'heure actuelle un succès croissant. Mais l'invention ne s'arrête pas là. De nombreux programmes récents d'aménagement intègrent, dès le stade de leur conception, les conséquences d'un niveau élevé de risque. C'est le cas, par exemple, des « terrasses » de l'opération Seine Arche à Nanterre. Ces vastes espaces publics, conçus pour accueillir de grands événements, ont incité les architectes Treutzel-Garcia-Treutzel à imaginer des agencements permettant aux forces de l'ordre et de secours de faire face à d'éventuels débordements. Le rétablissement des flux éventuellement coupés, la modification de certains mouvements, la reconfiguration des réseaux y ont été soigneusement étudiés, certaines rues pouvant être réquisitionnées pour le parage des CRS et des véhicules de secours et la mise en place d'un poste de commandement et d'antennes de la protection civile et de la Croix-Rouge. Le report de trafic a même

La décision d'installer ces barrières Vauban appartient exclusivement aux responsables du maintien de l'ordre. Il s'agit pour eux d'orienter les circulations, de séparer les « bons » flux des « mauvais », de forcer la fluidité des déplacements, de contraindre les trajectoires, de telle manière que les dangers inhérents à ces déplacements soient sinon annulés, du moins limités. Ces nouvelles grilles du paysage urbain ne fixent pas un territoire démarqué. Leur vocation est, au contraire, d'agrandir le territoire de la sécurité sans le baliser durablement comme tel. Les limites entre des espaces de statut différent se trouvent, de ce fait, régulièrement déplacées. Prenons l'exemple de la place du Carrousel, située devant le Louvre à Paris. Les barrières Vauban l'ont transformée, depuis quelques années, en un espace qui change de dimensions selon l'abondance des visiteurs, la météorologie ou le niveau de la menace terroriste¹. Il en va de même dans de nombreuses places de centres-villes où des grilles amovibles viennent, suivant un programme clairement établi, canaliser la foule en fonction des activités proposées : marchés, fêtes, défilés, brocantes... La mise en place éphémère de nouvelles grilles est ainsi devenu un mode opératoire de plus en plus banal. Tout espace public très fréquenté contient généralement, dans un recoin discret, un ensemble de barrières prêtes à l'emploi.

Cette technique d'adaptation des grilles au flux des visiteurs tend aujourd'hui à être intégrée dans un nombre croissant d'aménagements. C'est déjà le cas, par exemple, des abords du stade de Grenoble, réalisé

1. Paul Landauer, « Les nouvelles fonctions de la grille », *Voies publiques. Histoire et pratiques de l'espace public à Paris*, op. cit., p. 279-285.

été envisagé au cas où un boulevard devait être fermé.

Une telle modulation des lieux en fonction des variations des flux incarne une nouvelle figure de spatialité. Au lieu de réserver un territoire adapté à l'intervention des responsables de la sécurité, celle-ci vise à constituer un espace matriciel, un territoire capable d'une infinie variété de formes selon les circonstances et le degré de risque auxquels se trouvent exposés les usagers ou les visiteurs. L'espace urbain ne s'organise plus à partir de l'interdiction – de franchir une limite ou de stationner – mais selon le principe d'une adaptation souple et graduelle au danger. Ce principe était déjà contenu dans le plan Vigipirate qui, du jaune à l'écarlate, en passant par l'orange et le rouge, engageait, dès sa mise en place, une transformation conséquente de l'espace. Cette méthode de graduation du risque peut désormais impliquer la mise en place de portiques détecteurs de métaux dans les lieux publics comme les mairies, les musées, voire certaines places ou équipements.

Les grilles disparaissent-elles pour autant ? À l'évidence, non ! Leur présence se trouve, au contraire, renforcée dans la nouvelle configuration de la sécurité. Mais leur fonction a changé. Destinées, jusqu'à ces dernières années, à séparer et à différencier des domaines relevant de modes de contrôle distincts, elles contribuent aujourd'hui, paradoxalement, à organiser des villes fluides et adaptables. Les nouvelles grilles engendrent même une confusion délibérée sur le sta-

1. Éric Chalumeau, Florence Imbert, Philippe Roux, *L'impulsion de la sécurité dans les pratiques d'urbanisme et de construction*, Paris, Éd. du PUCA, 2006, p. 55.

tut des espaces, permettant la conversion, en un éclair, d'un lieu réputé public en parvis d'équipement ou, plus étonnant encore, d'une simple voie de circulation en surface événementielle. Sans doute trouve-t-on toujours des grilles séparatives dans certaines opérations dites de résidentialisation, conduites au titre de la rénovation urbaine dans les cités sociales, ou même dans certaines opérations d'aménagement de centre-ville, comme Paris Rive Gauche. Mais dans un nombre croissant de situations urbaines, les grilles contribuent à affecter des espaces que nous pourrions qualifier d'intermédiaires, dans le sens où ceux-ci ne relèvent ni des lois du domaine public ni des règles du domaine privé.

La protection physique des sites se révélant souvent contradictoire avec les modalités de la surveillance qui, de leur côté, ne connaissent pas de limites, ou des limites changeantes selon les activités proposées, les espaces publics et privés tendent à se confondre. Ainsi, bien que public, le site de Disney Village à Marne-la-Vallée dispose de barrières permettant, en cas de nécessité, d'isoler l'axe central et de protéger les voies d'accès aux aires de livraison. À Roubaix, la rue qui traverse le centre Mac Arthur Glen est fermée la nuit par des grilles alors même que, le jour, cette même rue s'organise comme un « lieu accessible à tous, sans autorisation spéciale de quiconque »¹. C'est le cas également de Bercy Village à Paris, rendue inaccessible à partir de 2 heures du matin. Inversement, on observe de plus en plus une forme d'ouver-

1. Frédéric Ocquet, Éric Heilmann, « Droit et usages des nouvelles technologies : les enjeux d'une réglementation de la vidéosurveillance », *Droit et Société*, n° 36-37, 1997.

ture au public d'espaces privés comme les centres commerciaux ou les bases de loisirs et cela sans qu'aucune limite matérielle ne soit disposée pour les distinguer du domaine véritablement public. La gestion de la sécurité s'émancipe ainsi des notions de propriété. La multiplication des instances chargées du contrôle et de la surveillance engendre un découpage et une répartition des rôles qui ne se cale plus sur ceux du cadastre.

Les grilles amovibles ne cherchent pas à isoler un espace relevant d'un mode spécifique de contrôle mais à dilater le champ d'action des responsables de la sécurité. Il ne s'agit plus de distinguer un espace procédant d'une règle particulière mais de dissoudre les limites entre les domaines du privé et du public. Cette méthode rappelle celles dont Michel Foucault avait identifié l'apparition, déjà au xviii^e siècle, dans la gestion des villes et de la population et à propos desquelles il avait forgé son concept de gouvernementalité. L'art de gouverner devient alors celui du traitement de l'aléatoire. L'objectif assigné à la grille n'est plus alors d'interdire les comportements ou, comme le précise Michel Foucault, de « fixer et de marquer un territoire ». Il s'agit bien plutôt de « laisser faire les circulations, contrôler les circulations, trier les bonnes et les mauvaises, faire que cela bouge toujours, que ça aille perpétuellement d'un point à un autre, mais d'une telle manière que les dangers inhérents à cette circulation soient annulés »¹.

En tant qu'état de protection et de confiance, la sécurité a perdu beaucoup de son sens. Elle est

devenue un état de vigilance. À défaut de maîtrise, produisons du maîtrisable ! Tel pourrait constituer la devise des nouveaux responsables de la sécurité. Ce qui ne peut être contrôlé en amont le sera en aval : les grilles ne les intéressent plus tant pour leur faculté à clooturer que pour leur capacité à adapter les besoins de l'espace aux conditions de leur intervention. Elles relèvent, à ce titre, d'un principe de précaution : aucune donnée n'étant stable, il convient de ménager la possibilité d'une modification des protocoles en fonction de l'évolution des connaissances et des risques à venir ou susceptibles d'être découverts. Les risques connus et bien répertoriés, comme le risque incendie, génèrent logiquement des fonctions fixes, statiques : améliorer la résistance au feu des matériaux, déterminer le meilleur emplacement des issues de secours, etc. Cette stabilité est nécessaire à la cohésion des modes d'intervention des pompiers. Avec la multiplication des risques mouvants de l'insécurité, la stabilité n'est généralement plus de mise. Il s'agit plutôt de rendre possible la gestion des inconnues : qui doit intervenir et comment face à des événements dont on ignore encore la teneur ? L'espace modifiable, celui que réclament aujourd'hui les responsables du maintien de l'ordre, se situe donc à l'opposé de la prévention dite situationnelle sur laquelle se focalisent la plupart des esprits en matière de sécurité. L'essentiel n'est plus d'organiser les lieux pour déterminer les comportements ou favoriser une prise en charge de la sécurité par les habitants ou les usagers. Il s'agit de constituer un espace adaptable à toutes les situations, même celles sur lesquelles la société n'a plus de prise.

1. Michel Foucault, *Sécurité, territoire, population. Cours au Collège de France, 1977-1978*, Paris, Le Seuil-Gallimard, coll. « Hautes Études », 2004, p. 67.

Contrôle par points

Le dispositif panoptique imaginé par Jeremy Bentham¹, permettant une surveillance totale des détenus d'une prison comme des élèves d'une école ou les employés d'une entreprise, n'incarne plus l'idéal spatial de la sécurité. Celui-ci repose bien plutôt sur le déploiement, en certains lieux stratégiques, d'une série de points de contrôle. Cette nouvelle organisation s'emploie ainsi à dissoudre le rapport entre l'inspecteur et l'inspecté généré par le *Panopticon* de Jeremy Bentham. Il n'est plus question de tout voir mais de bien voir, au bon moment, le peu qui doit être vu. Bruno Latour propose l'expression d'*oligoptique* pour définir cette technique². Cette dernière passe par l'installation d'étroites fenêtres qui permettent de « prélever certains aspects seulement des êtres (humains et non humains) ». Ce modèle s'applique parfaitement à la sécurité urbaine telle qu'elle évolue si l'on considère le développement actuel des postes d'inspection et de filtrage et leur niveau de performance. Ceux-ci sont devenus, en quelques années, le point clé de la sécurité des aéroports. L'ingéniosité des dispositifs et la qualité du contrôle en ces points précis constituent le principal garant de la tranquillité de ce que l'on appelle la « zone réservée ». Les prouesses de la sélection des publics l'emportent désormais sur les capacités de surveillance à l'intérieur de la zone. Les postes d'inspection et de filtrage disposent ainsi d'une vue parfaite mais rigoureusement limitée de la partie protégée des

aéroports. La connaissance intime et individuelle de chacun des usagers, que permet leur passage obligé en certains points précis, remplace désormais l'organisation complexe de la supervision depuis un poste central de contrôle.

Après l'attaque du World Trade Center, en 2001, les efforts concernant la sécurité des aéroports ont davantage porté sur l'identification des passagers et des biens transportés que sur les moyens physiques et spatiaux de prévention des attentats. Certes, il y avait bien le souci de la suppression des recoins, de l'intégration du mobilier de manière à éviter les caches ou la mise en place de rondes et de fouilles dans les aéroports. Mais tout cela a moins généré d'investissements que les contrôles biométriques aux frontières. Sur ce point, les États-Unis sont les plus avancés : chaque passager est désormais tenu de donner les empreintes digitales de ses deux index, son passeport – disposant obligatoirement d'une puce sans contact – est vérifié, tandis qu'une photo numérique est transmise directement aux services de renseignement. En même temps, le programme Capps (Computer Assisted Passenger Pre-Screening System 2) a permis de développer un système de catégorisation des passagers par ordinateur. Actuellement expérimenté dans plusieurs aéroports américains, il centralise les données disponibles sur les voyageurs et attribue à ces derniers un code couleur en fonction de la menace qu'ils pourraient représenter¹.

L'efficacité de ces nouveaux points de filtrage dépend toutefois de la qualité des connexions avec les instances d'alerte et de la capacité de ces connexions à

1. Jeremy Bentham, *Le panoptique* (1791), Paris, Belfond, 1977.

2. Bruno Latour, *Changer de société, réfaire de la sociologie*, Paris, La Découverte, 2006, p. 265.

1. Éric Denécé, Sabine Meyer, *Tourisme et terrorisme. Des vacances de rêve aux voyages à risque*, Paris, Ellipses, 2006.

faire circuler des informations dans les deux directions. Les satellites, les fibres optiques, les flux de données, les réseaux Internet constituent donc la condition *sine qua non* de cette nouvelle spatialité de la sécurité. Les inspecteurs et les inspectés ne s'y distinguent plus tant par le lieu qu'ils occupent – comme dans le *Panopticon* – que par les réseaux qu'ils empruntent. L'isolement et la visibilité depuis le poste de contrôle sont devenus secondaires par rapport à la protection des réseaux du contrôle et de la sécurité. Ce qui garantit l'efficacité d'un système de vidéosurveillance n'est pas tant l'étendue du champ recouvert par les caméras que l'invulnérabilité des images et des transmissions. De même que la multiplication des codes secrets sur les réseaux informatiques remplace désormais la certification par une autorité de la validité des papiers d'identité, la protection des réseaux de communication passe davantage par les techniques de cryptage – soit une dissimulation des échanges entre les différentes instances chargées de la sécurité – que par une surveillance directe¹.

La gestion de la sécurité évolue dès lors dans un tout autre espace que celui que voient les citoyens. Au lieu d'une gestion directe par les agents des services ou d'une covoieillance des lieux assurée par ces agents et les habitants, on assiste à une dissociation complète entre le domaine du contrôle et celui de l'intervention. Étudiant la sécurité dans les centres commerciaux, Frédéric Ocqueteau et Marie-Lyse Pottier ont déjà montré comment l'efficacité des caméras de vidéosurveillance

reposait sur une stratégie bien particulière. La vidéosurveillance doit en effet permettre aux agents postés derrière les écrans de guider les agents de détection qui évoluent dans les rayons et de leur apporter les preuves des délits, en protégeant ainsi ces mêmes agents des éventuels comportements de rébellion¹. Le caractère réputé incorruptible des images devient dès lors une arme aussi importante que l'équipement – technique et spatial – nécessaire aux interpellations. Surtout, la transmission instantanée des images filmées via les réseaux à haut débit permet de disposer, depuis n'importe quel lieu, d'une connaissance instantanée de ce qui se passe dans un espace donné. Cette connaissance peut arriver instantanément à un poste de commandement sans transiter par la médiation et l'interprétation des agents de terrain, comme c'était le cas dans la chaîne de commandement de la sécurité traditionnelle.

Si la visibilité reste un enjeu essentiel, son utilisation a donc totalement changé. L'ouverture et la transparence ne répondent plus à un souci de mutualisation de la surveillance mais s'inscrivent dans un objectif de rationalité et d'économie. Là encore, il ne s'agit plus de *tout voir tout le temps* mais de *bien voir et, quand c'est nécessaire*, quelques lieux stratégiques. L'évolution des technologies de vidéosurveillance va elle-même dans ce sens. Beaucoup de centres commerciaux et de parkings se trouvent équipés de puissants systèmes d'éclairage pouvant être actionnés par simple manipulation d'un commutateur depuis un poste de contrôle.

1. Thierry Leterre, « Le repérage par la trace électronique », in Xavier Crettiez et Pierre Piazza (dir.), *Du papier à la biométrie. Identifier les individus*, Paris, Presses de Sciences Po, 2006, p. 283-302.

1. Frédéric Ocqueteau, Marie Lyse Pottier, « Vidéosurveillance et gestion de l'insécurité dans un centre commercial : les leçons de l'observation », *Les Cahiers de la sécurité intérieure*, n° 21, 1995, p. 60-74.

De même, de nombreuses caméras surveillant les sites se déclenchent quand des mouvements brusques sont détectés, certaines caméras étant par ailleurs mobiles et placées en des lieux différents selon le niveau de risque identifié. Cette évolution vers une technologie de plus en plus légère et mouvante constitue certainement une manière de préserver l'immunité des réseaux de la surveillance. Car pour être efficaces, les modes de contrôle et les modalités d'intervention doivent rester imperceptibles des spectateurs. Qu'il s'agisse du poste de commandement, de l'espace de l'intervention ou des réseaux de communication entre les deux, le territoire dans lequel évoluent les services de sécurité tend ainsi à devenir un territoire séparé, voire secret pour le commun des citoyens.

Ce principe de dissimulation des espaces dédiés à la sécurité peut revêtir plusieurs formes. Ainsi, certains cheminements réservés aux instances du maintien de l'ordre se déroulent à la vue des usagers. La construction des stades en fournit, là encore, une illustration des plus nettes. Le Stade de France à Saint-Denis dispose ainsi d'une voie de desserte intérieure (vdi) parfaitement séparée du réseau routier public. Cette voie souterraine, de 1 km de long, se connecte directement sur l'autoroute A1 et dessert toutes les fonctions techniques, médicales et sportives du stade. Ses accès, commandés à distance depuis le poste central du stade, sont soigneusement dissimulés. Cette même contrainte s'applique aux entrées des VIP, joueurs et arbitres qui doivent pouvoir accéder au stade par une ouverture dissimulée dans l'enceinte. Ce principe d'une circulation dérobée redoublant les cheminements des visiteurs caractérise également l'organisation des tribunes. Ainsi, à chaque niveau, une galerie péri-

phérique de service est maintenue pour les forces de sécurité. Affranchis des mesures physiques de sectorisation et de compartimentage, ces anneaux de circulation sont de deux ordres. Au premier niveau, une voie raccordée sur quatre pénétrantes radiales aux angles du stade permet l'entrée de véhicules légers, l'accès des secours et de forces de l'ordre complémentaires ainsi que l'évacuation éventuelle du public depuis la pelouse. Au second niveau, un déambulatoire assure un positionnement dominant des personnels du stade ou des forces de l'ordre par rapport aux tribunes. Accessibilité et visibilité restent donc les maîtres mots des responsables de la sécurité des tribunes. Mais la performance de leurs actions est désormais conditionnée par l'immunité des espaces qui leur sont dédiés, les modes de surveillance et les modalités d'intervention devant rester imperceptibles des spectateurs.

L'invisibilité constitue certainement l'une des manières les plus efficaces de préserver l'invulnérabilité des espaces de sécurité. De nombreux dispositifs électroniques sont à présent immatériels – les barrières infrarouges, les détecteurs anti-intrusion, les contacts de feuillure installés dans les ouvrants... –, tandis que les postes de commandement des grands équipements publics à risque se trouvent généralement dissimulés, voire camouflés. Car à mesure qu'ils se raréfient dans l'espace et dans le temps, les lieux où s'organise la surveillance deviennent des cibles potentielles. Ils sont aujourd'hui surprotégés au regard des autres espaces. Après les aéroports, les stades, les bases de loisirs, les centres commerciaux, les zones industrielles ou certains pôles d'équipements, de nombreuses portions de territoire disposent désormais de postes de sécurité. À

la fois discrets et défendus par des dispositifs de protection renforcés, ces postes relèvent tous des mêmes caractéristiques. Ils sont inaccessibles de l'extérieur, sans baies vitrées, équipés de sas d'accès type sas de banque, sans lien direct avec les autres parties des sites, disposant à cet effet de disjoncteurs électriques et de lignes téléphoniques indépendantes, ou encore d'arrivées d'air non accessible. Cette même contrainte d'invisibilité s'applique à l'architecture des centres commerciaux. C'est le cas, par exemple, des flux et des espaces de livraison. Dans la plupart des constructions récentes, les aires d'approvisionnement sont parties incluses dans les volumes bâtis. Leurs entrées, discrètes, se trouvent, en conséquence, équipées d'un système de fermeture et surtout de surveillance vidéo avec un interphone. Lorsque des livraisons arrivent, les portes s'actionnent à distance depuis le poste de sécurité. La disparition des aires de livraison ouvertes et leur dissimulation au sein des constructions témoignent à elles seules de la perte fonctionnelle de la visibilité dans la nouvelle économie de la sécurité.

Ce qui change, ce n'est donc pas tant le principe de surveillance et de protection des accès que la différenciation entre un domaine où les usagers restent anonymes et un autre où les usagers sont connus. Et cette différenciation se généralise à tous les programmes : ceux des équipements ouverts au public et disposant d'accès de service distincts et contrôlés par badges, ceux des accès aux aéroports où les postes d'inspection et de filtrage établissent une hiérarchie en fonction du degré de connaissance des voyageurs et de leurs bagages. La nature du badge remplace la visibilité du seuil pour organiser la sélection des accès. Il faut disposer d'une carte magnétique pour rejoindre certains

squares résidentiels, posséder un billet de train pour s'asseoir dans les salles d'attente des gares, détenir un ticket pour s'approcher d'un stade lors d'un match ou obtenir à l'avance un passe pour visiter certaines expositions. Ce sont les clés électroniques, les codes ou les portails magnétiques qui ont la charge de l'identification des passagers et non plus l'environnement social. L'espace réservé qu'ils délimitent reste invisible depuis le domaine public anonyme.

La gestion rapprochée de la sécurité et sa gestion à distance se rejoignent ainsi sur un point : la réservation de certains secteurs au sein desquels les habitants comme les services publics et privés peuvent se surveiller mutuellement. Cette organisation par visages interposés bouleverse les notions traditionnelles d'accessibilité. Avec la multiplication des caméras, des postes de filtrage et des contrôles de badge, chaque usager ou promeneur se trouve identifié individuellement, obligé de traverser ou d'utiliser des machines personnelles ou personnalisantes. Autant le contrôle douanier était organisé à l'échelle des territoires, autant les nouveaux modes de contrôle technologiques le sont à l'échelle du corps. Du coup, l'espace public ne se trouve pas seulement privé d'une quantité d'espace, désormais réservée à l'usage exclusif des responsables de la sécurité, il se resserre également autour du corps individualisé des usagers.

II

L'espace public, un espace stratégique

Le nouveau système de sécurité, reposant sur la gestion séparée des flux, l'évolutivité des espaces et la réduction des points de passage, permet-il encore aux citoyens d'être ensemble dans un même lieu ? L'affaiblissement des sécurités fondées sur une protection fortifiée et une visibilité souveraine pourrait pourtant se présenter comme une belle opportunité de repenser la construction d'un espace public partagé, conçu de telle manière qu'aucun groupe ne puisse se l'approprier au détriment des autres. Décrire le champ des possibles dans cette construction constitue un exercice difficile tant paraît grand le risque de confusion entre certaines formules qui consistent en un raffinement de l'exercice sécuritaire, induisant une ségrégation des comportements qui va jusqu'à le rendre similaire à la production d'un espace public libre de toute entrave. Nous commencerons donc par montrer tout ce qu'il ne faut plus continuer à faire sous peine de voir la sécurité devenir l'art méthodique de nuire à l'urbanité. Cette méfiance déclarée paraît d'autant plus justifiée que ce qui caractérise les nouveaux modes de sécurisation des espaces consiste précisément en leur

contre des « sites propres » peuvent tout aussi bien s'appliquer aux principes sécuritaires d'évitement des flux, initialement mis en œuvre autour des stades puis généralisés dans de nombreux centres-villes avec, notamment, la mise en place de lignes de tramway. La spécialisation des voies suivant les fonctions et les modes de transport ne génère pas tant une intelligence d'usage partagée entre les piétons, les cyclistes, les praticiens de la glisse, les automobilistes ou les usagers des transports en commun qu'une ignorance de la présence des autres et une stimulation de la vitesse. Du point de vue de la sécurité routière, le principe de la voie ségrégée paraît donc contre-productif. De multiples études du comportement des automobilistes ont en effet révélé que la perception de nombreux intervenants dans un champ de vision rapproché favorise, à l'inverse, l'attention et la prudence¹. Il en va de même pour la sécurité des personnes et des biens où l'encouragement à la vigilance portée à autrui reste un facteur de tranquillité. La réduction des lieux potentiels de conflit peut donc s'avérer tout aussi paradoxale que la mise en place des sites propres. En encourageant la séparation exclusive des cheminements, elle contribue en effet à augmenter l'emprise spatiale dédiée aux circulations tout en réduisant les lieux possibles d'immobilité. Or, sauf à considérer que l'effacement des relations dites « traditionnelles », fondées sur l'enracinement territorial ou sur une communauté de destin, a détruit toute possibilité de partage, les lieux d'immobilité sont les seuls susceptibles de générer une attention à autrui. Ce paradoxe touche aujourd'hui la

1. « Routes, espace incertain », *Cahiers de la sécurité intérieure*, n° 25, Paris, IHESI, 1996.

capacité à se fondre dans les structures urbaines revendiquant le partage et la coprésence des publics. La réduction des possibilités de croisement et la différenciation des parcours pour limiter les risques de rassemblement s'assimilent ainsi souvent aux aménagements récents consistant à organiser un partage de la voirie sous la forme de « sites propres », soit l'attribution d'un couloir spécifique à chaque mode de déplacement. Il en va de même avec la sélection progressive des publics qui s'intègre parfaitement à la ville festive et événementielle promue, à l'heure actuelle, par de nombreuses villes. Quant aux clôtures amovibles et aux autres dispositifs permettant d'organiser l'adaptation des lieux aux conditions d'intervention des responsables du maintien de l'ordre, ils trouvent une raison d'être supplémentaire dans le « partage spatio-temporel » qu'organisent aujourd'hui ces mêmes villes pour permettre à chaque groupe d'usagers de bénéficier, à tour de rôle, de la jouissance de l'espace public.

Le droit à l'immobilité

Qu'elle soit conditionnée par la sécurité des personnes et des biens ou simplement motivée par la performance circulaire de tous les types de transport, la multiplication récente des « sites propres » contribue à organiser une mobilité perpétuelle. Mobilité perpétuelle qui, on s'en doute, n'est pas propice aux croisements et aux rencontres, ni non plus à tous les caractères de la vie urbaine que l'on est en droit d'attendre d'une place, d'un parvis, d'une esplanade ou d'un square. De fait, les critiques formulées à l'en-

en 2006, on devra nécessairement recomposer tout cela, parce que la situation aura inmanquablement changé et que l'on aura réussi à "civiliser" les voitures et les motos ou, du moins, à régler certaines contradictions d'usage.¹ Mais que penser d'une telle prophétie à une époque où se multiplient les aménagements visant à déresponsabiliser les usagers ? Au lieu d'un usage provisoire et appelé à se réduire, c'est bien à une diffusion croissante de ces procédés à laquelle on assiste.

Les dispositifs dissuasifs – destinés à empêcher certains comportements plutôt qu'à les interdire – constituent le fer de lance des nouvelles techniques d'aménagement de l'espace. Des ingénieurs étudient, par exemple, la mise en place de revêtements routiers adaptés aux limites de vitesse, économisant de fait la mise en place de panneaux et de contrôles routiers. Si aucune politesse ne permet plus d'établir la bonne distance protectrice entre les individus, ce sont des barrières ou des dispositifs d'évitement des croisements qui y pourvoiront. Le déploiement de ces dispositifs relève d'un même constat : la contrainte spatiale est beaucoup mieux admise que la répression policière. Ainsi, les dispositifs de ralentissement de véhicules suscitent moins de réprobation que les radars ; les bornes antistationnement sont mieux acceptées que les procès-verbaux ; les caméras de surveillance provoquent souvent moins de malaise que les patrouilles policières. L'imposition de règles d'usage sur l'espace public passe donc d'autant mieux qu'elle s'opère par des biais de plus en plus impersonnels.

1. Entretien de Michel Courajoud et Jean-Pierre Charbonneau avec Simon Texier, *Votes publiques. Histoires et pratiques de l'espace public à Paris*, op. cit., p. 262.

plupart des espaces piétons des centres-villes, comme ceux des centres commerciaux ou des bases de loisirs. Non seulement les lieux destinés à l'immobilité s'y retrouvent limités à quelques terrasses de café ou de restaurants – des lieux où il faut payer pour pouvoir s'asseoir –, mais tout y est organisé pour forcer les déplacements et limiter les opportunités de rencontre.

Les « sites propres » paraissent également révélateurs d'une nouvelle manière de considérer les aménagements urbains, qui conditionne les usages et limite d'autant les opportunités de rencontre. Les motifs de la mise en place de tels dispositifs séparatifs résident en effet, le plus souvent, dans le constat d'un affaiblissement des règles de partage du domaine public. Bien plus qu'une sécurisation accrue de la ville, les « sites propres » relèveraient ainsi d'une instrumentalisation des espaces au profit d'une délimitation des usages. À défaut d'une politesse ou d'une règle partagées, c'est l'espace lui-même et non plus les citoyens qui doit garantir une coexistence des usages sur le domaine public. On ne demande plus aux gestionnaires de ces espaces de s'adapter aux variations des pratiques, aux fluctuations des cheminements et aux changements de fréquentation. Ce sont les aménagements qui doivent désormais assumer ce rôle. Certains concepteurs attribuent ainsi aux formes de l'espace public une fonction éducative. C'est le cas, par exemple, du paysagiste Michel Courajoud lorsqu'il justifie la diffusion de tout un mobilier urbain dont le rôle serait d'empêcher les voitures de stationner sur les larges trottoirs récemment aménagés. Leur fonction consiste, d'après lui, à mettre les citadins en condition d'une ville où la place de la voiture se trouverait jugulée. Ainsi, les plots ne seraient pas destinés à perdurer. « Dans le futur, disait-il

Mais ce succès croissant de la prévention situationnelle au sens le plus large du terme, civile et routière, contient la menace d'une disparition du face-à-face, chaque citoyen n'établissant plus de rapport qu'à son espace et son « couloir » de circulation. Les « sites propres » et les autres dispositifs ségrégatifs organisant la fluidité des déplacements se présentent ainsi comme une manière douce de sélectionner les usagers. Inutile d'interdire l'accès aux populations non désirées – comme le préconisent des mouvements américains du type NIMBY (Not in my backyard) –, celles-ci ne font que passer. Le succès de ces dispositifs dans le cadre des grands événements sportifs ne doit pas nous aveugler sur le risque qu'il y a, en ville, à voir l'espace public se dissoudre au profit d'une mobilité forcée et d'une individualisation à outrance de ses usages. La préservation d'un espace public de partage constitue, à nos yeux, l'un des principaux que doit relever la ville contemporaine, étendue ou transformée sous injonction sécuritaire. Et ceci non pas tant du fait de la multiplication des enclaves protégées – des équipements fermés aux « gated communities » – qu'en raison de la prolifération des agencements destinés à exclure d'emblée les personnes et les comportements ne répondant pas à la vocation des sites.

Les limites du protocole

Le souci de préserver une capacité d'immobilité n'est pas nouveau. Les premiers projets de ville basés sur les flux, élaborés dès les années 1950 par les architectes britanniques Alison et Peter Smithson, soulignent bien ce problème en montrant la nécessité de

fournir des lieux fixes. Ces lieux étaient conçus comme autant de lieux de rassemblement devant compenser les effets déstabilisants de l'espace converti en réseaux et en fonctions jetables, soit « un système de points de référence permanents, nécessaire à la stabilité de l'individu »¹. Rien de tel, pourtant, dans la ville à la fois dissuasive et festive où la conversion des espaces publics en espaces de circulation ne constitue pas la seule manière de mettre en mouvement les usagers, habitants ou visiteurs. La tactique des produits urbains à vies multiples, laquelle consiste à modifier sans cesse l'espace suivant les usages pour empêcher une occupation sédentaire, voire une appropriation prolongée, y contribue tout aussi bien. Cette adaptabilité des espaces publics est en train d'imprimer sa marque sur les nouveaux aménagements parisiens. Chaque usager ou plutôt tout groupe d'usagers peut désormais bénéficier, à tour de rôle, de l'accès à la jouissance de l'espace public pour une période donnée. L'ouverture aux circulations douces des voies sur berge le dimanche, le parcours réservé des randonnées en rollers certains soirs de la semaine ou l'installation de Paris Plage durant l'été sont les signes avant-coureurs d'une gestion partagée des espaces publics dans le temps et dans l'espace. Comme le dit l'architecte Christiane Blancot, « la ville de demain sera celle de la modification des usages de la rue selon l'heure, le jour et la saison »².

Même la sollicitude pour les citoyens les plus faibles contribue à cette logique de séparation qui pré-

1. Alison et Peter Smithson, « Cluster City », *Architectural Design*, novembre 1957.

2. Christiane Blancot, « L'espace public parisien, ou l'éclatement du modèle », *Votes publiques. Histoire et pratiques de l'espace public parisien*, op. cit., p. 312.

vaut dans l'espace public. Durant les années 1980, avec la mise en place d'une norme concernant l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, l'espace public avait acquis une fonction consolatrice. Les aménagements pouvaient alors, au même titre que l'action sociale et politique, porter assistance aux individus. Mais cette préoccupation se retrouve prise, à présent, dans un espace qui n'a plus tant pour fonction de solidariser les populations que de leur affecter, chacun selon ses capacités, un lieu et un créneau horaire. Avec le partage spatio-temporel, il semble bien que les valeurs mobilisées envers les plus faibles soient à bout de souffle. L'individu n'attend plus guère de l'espace public qu'il compense ses infirmités ; il exige au contraire qu'il soit le support à sa volonté d'affirmation de soi. Dire maintenant que l'espace public est à tout le monde, cela signifie aujourd'hui que chacun y a sa place réservée. La neutralité a fait place à une personnalisation des usages. Cette nouvelle manière de créer du lien social n'est possible que parce que la nature de la relation du citoyen à l'espace public a changé : de flâneur, il est devenu utilisateur. La spécialisation des espaces publics suivant un agenda précis repose sur un nouveau contrat : la légitimité des pratiques sociales ne se construit plus à partir d'un droit universel mais à partir de l'expérience personnelle des usagers. Cette expérience se caractérise par un mode ou une aisance de locomotion (piéton valide, piéton assisté, personne en chaise roulante, personne avec poussette, cycliste, praticien d'un sport de glisse, usager de transports en commun, automobiliste, conducteur de poids lourds...) mais également par des centres d'intérêts spécifiques (sport, jeux, commerces, culture...).

Ce partage spatio-temporel peut apparaître comme une alternative séduisante à la multiplication des lieux consacrés à une seule fonction, en l'occurrence celle de la circulation automobile qui a si lourdement pesé sur l'urbanisme des années 1960. Mais la générosité de ce nouveau partage cache faiblement le souci croissant de contraindre les usages déviants, ceux que le vocabulaire politiquement correct désigne par l'expression euphémisante de « pratiques à faible légitimité ». Car pour avoir sa place dans le cadre du partage spatio-temporel, il faut au préalable avoir fait valoir ses droits ou s'inscrire dans un groupe qui s'en est déjà chargé. Dans un contexte où la contrainte de sécurité induit une différenciation des espaces selon le degré de connaissance des individus – de la zone ouverte à la zone réservée, en passant par la zone contrôlée –, le partage spatio-temporel risque de générer de véritables espaces d'exclusion envers certaines catégories de la population. Et cela d'autant plus que, dans certains quartiers réputés difficiles, nombreux sont les édiles ou les riverains qui réclament une distance toujours plus grande entre certains équipements et les lieux d'habitation ou d'activités. Le motif de telles mesures n'est pas seulement d'éloigner d'éventuelles nuisances mais de préserver l'illusion d'une maîtrise des événements en empêchant leur contamination à d'autres secteurs de la ville. La diffusion des périmètres de sécurité ne fait donc pas ménage avec l'adaptabilité des espaces. On peut craindre, en effet, que les rues et les places ne servent plus tant à établir des liens qu'à écarter – spatialement et temporellement – des usages et des fonctions devenus incompatibles.

La ville pourrait ainsi devenir une installation fluide, dépourvue de toute attractivité autre que celle générée

par des animations éphémères. Dénonçant, il y a près de vingt ans, les méfaits du gaspillage urbain, Kevin Lynch avait déjà souligné combien le caractère changeant des sites ne provenait plus tant des nécessités de l'agriculture, du développement des grands réseaux d'infrastructure ou de l'exploitation des ressources naturelles que des volontés commerciales et touristiques consistant à générer des panoramas constamment plus neufs et attrayants¹. Avec le développement des produits urbains, le phénomène s'est étendu. C'est toute la ville qui tend à se convertir en une succession d'espaces en attente, relevant de temporalités différentes et d'une capacité de transformation plus ou moins importante selon les secteurs. Le quartier du Carré Sénart a ainsi été conçu comme « une sorte d'écrin ouvert à toute proposition »² tandis qu'un nombre de plus en plus important de projets urbains intègrent, au-delà de la souplesse d'un « plan-guide », une possibilité de transformation à brève échéance de certains « produits urbains »³.

Cette conception délibérément évolutive de l'urbain a d'autant plus de succès qu'elle répond, on l'a vu, aux nouvelles modalités de sécurisation : le renouvellement incessant des modalités d'usage des espaces limite l'appropriation exclusive de certains lieux par quelques personnes tandis que la constitution de cadres à demi-achevés empêche, pour partie, les détournements d'usage. La réduction des lieux potentiels de conflit ne dépend donc pas seulement des fluidités, de la performance des points de contrôle, de la mutabilité des

1. Kevin Lynch, *Wasting Away*, San Francisco, Sierra Club Books, 1991.

2. François Tirot, « Le Carré Sénart », *Urbanisme*, hors-série n° 11, mars 1999, p. 46.

3. Jean Frébault (dir.), *La maîtrise d'œuvre urbaine*, Paris, Éd. du Moniteur, 2005.

espaces et du camouflage des réseaux à risque. La constitution d'un paysage du provisoire, qui amplifie les différences mineures rapidement et aisément mises en œuvre, peut constituer un outil au moins aussi efficace pour y parvenir. Et ce d'autant plus qu'une telle organisation justifie une délégation de l'animation de l'espace public à des prestataires privés. C'est ainsi que de nombreux maîtres d'ouvrage et gestionnaires ont récemment fait le choix de s'appuyer sur des pratiques fortement codifiées, telles que le sport, le commerce, l'art ou la fête, pour garantir, en dehors des réseaux de sociabilité traditionnelle, la présence et le respect d'une règle commune et partagée. De même qu'en ce qui concerne les dispositifs de prévention situationnelle, les relations contractualisées entre les organisateurs et les spectateurs sportifs, entre les commerçants et leurs clients, entre les institutions artistiques et les consommateurs d'art, entre les créateurs d'événements et les participants, compensent la difficulté d'imposer directement un code et une sanction. De la même façon, si un nombre croissant de centres commerciaux périphériques attirent leur clientèle par des activités récréatives, c'est aussi pour pallier une absence de règles de vie en commun, là où aucune autre autorité légitime ne semble à même de s'imposer. Désignés aux États-Unis sous l'expression de « destination entertainment centers », ces centres commerciaux tendent à privilégier le loisir au « shopping »¹.

La fête en tant qu'elle est devenue l'une des pratiques les plus codifiées et les plus contrôlées du monde contemporain, rend ainsi service à la sécurité. Cette

1. Jeremy Rifkin, *L'âge de l'accès. La nouvelle culture du capitalisme*, op. cit., p. 204-205.

conjonction entre le domaine de l'excès et celui de l'ordinaire constitue, selon Gilles Lipovetsky, l'une des caractéristiques principales de notre monde contemporain¹. La fête ne réclame en effet que des aménagements faciles et rapides à réaliser. Il suffit de libérer une rue de la circulation automobile pour créer une ambiance festive. Le principe récréatif peut ainsi se généraliser à l'ensemble de la ville. Le moment précis où l'on passe de la vie quotidienne ordinaire à la participation de chaque individu à un événement qui le dépasse n'est plus perceptible. L'espace public est devenu intrinsèquement événementiel. La fête ne consiste plus à remettre en cause l'organisation quotidienne des lieux urbains mais bien plutôt à diffuser au sein de la ville la distraction comme valeur consensuelle et ordinaire à des fins de sécurité. Cette délégation implicite du contrôle et de la surveillance à des prestataires d'animations modifie peu à peu le statut du domaine public : elle efface, d'une part, la distinction entre lieu dédié et patrimoine collectif et contribue, d'autre part, à instrumentaliser l'espace pour en faire un outil – au même titre que l'ethnicité ou une spiritualité commune – dans la mise en place de règles réciproques et partagées. Les programmes d'animation mis en place par les villes concourent ainsi à organiser le territoire de telle manière que les personnes sans affinités ne soient jamais amenées à se rencontrer, le partage de l'espace public n'étant plus fondé que sur la connivence émotive entre les usagers.

La fête ne fonctionne plus comme un mode alternatif à l'ordinaire, comme une autre architecture de la

ville. Ce qui compte désormais, c'est le contenu et l'organisation des événements, la qualité de l'animation. Le dispositif événementiel est donc, en soi, un dispositif de sécurité. En affaiblissant l'importance du cadre par rapport à l'encadrement, il prépare le territoire à une organisation humaine lisse et performante où les vigiles s'associent aux animateurs pour rappeler aux usagers – devenus visiteurs – les règles à respecter. De même qu'en ce qui concerne le sport et le commerce, la fête permet d'habituer les gens des villes et des banlieues à une externalisation de la gestion de l'espace et à une confusion entre les missions d'animation et de surveillance. Les services, ceux tout particulièrement de la sécurité, ne sont plus, à proprement parler, domiciliés. De la même manière que les entreprises parlent, dans leurs communiqués financiers, de « périmètre constant » ou de « périmètre de consolidation » pour désigner l'ensemble des filiales prises en compte dans leurs résultats, les gestionnaires des espaces publics doivent préciser, à chaque occasion, les limites à prendre en compte dans l'organisation d'un événement. Ce qui fait obstacle au fonctionnement de la fête n'est donc pas tant la prégnance de l'espace du quotidien que le maintien d'une distinction entre des domaines différents (public/privé, intérieur/extérieur, commerce/divertissement...). S'agissant de maintenir une pratique frivole de l'espace, aucun changement de registre ne peut être toléré. Les règles de l'événement perpétuel abrogent les limites cadastrales, topologiques et fonctionnelles sur lesquelles s'était fondée la ville jusque-là. C'est le principal défaut de cette association de la fête à la sécurité : confondre la surveillance avec l'animation et effacer les limites aussi bien que les caractères distinctifs de l'espace public.

1. Gilles Lipovetsky, *Le bonheur paradoxal. Essai sur la société d'hyperconsommation*, Paris, Gallimard, 2006, p. 234-235.

Cette subordination des aménagements à l'éphémère des événements paraît d'autant plus efficace que la seule dimension des opérations change parfois la compréhension que le visiteur peut avoir des espaces qu'il fréquente. Par exemple, l'EPA Marne et Euro Disney Resort Paris disposent d'un domaine de 1 943 ha tandis que le Carré Sénart accueillera, une fois la seconde tranche réalisée, une offre commerciale et de loisirs de 55 000 m². Cette passion dévorante pour des espaces continuellement plus grands et plus étendus conduit les visiteurs à fréquenter les lieux d'une tout autre manière que ses usagers classiques : celle de la découverte. Les habitants et les usagers en effet sont amenés à pratiquer des espaces dont ils savent qu'ils n'épuiseront jamais toutes les potentialités. La dramatisation des potentialités d'un site peut ainsi constituer, en elle-même, une stratégie de sécurité. Soit par une mise en scène de la capacité d'abondance pouvant justifier certaines complexités dans l'aménagement des espaces publics et laisser le champ libre aux responsables de la sécurité. Soit encore par une surcharge d'informations sur les activités à venir qui contribue à maintenir les usagers en éveil.

Des pans entiers du territoire urbain tirent ainsi leur tranquillité de leur hyperactivité et de la permanence des chantiers, convertissant des espaces vides en terrains appropriables à tout moment. Les responsables de l'EPA Marne et d'Euro Disney aussi bien que ceux de l'EPA Sénart montrent qu'ils ont bien compris les avantages de cette faculté de conversion rapide des espaces. Ils ont en effet choisi de démarquer l'étendue de leur territoire avant même la réalisation des premières opérations. Le rond parfait dessiné par le bou-

levard circulaire cernant le site de l'EPA Marne et d'Euro Disney, de même que le grand rideau de tilleuls délimitant un carré de 1,4 km de côté dans l'EPA de Sénart, débordent largement l'emprise des premières opérations. Le choix de ces figures géométriques n'est pas anodin : il contribue à donner à voir les potentialités futures de chacun des sites. Le Carré Sénart tire tout particulièrement les leçons de ce principe du chantier permanent en mettant en scène un cadre territorial très ample, pouvant fonctionner avant même son lotissement. Le paysage du Carré Sénart est ainsi conçu comme une étendue festive. Le carré d'arbres permet tout à la fois de structurer le développement du futur quartier et d'accueillir des « célébrations » dédiées aux aménagements eux-

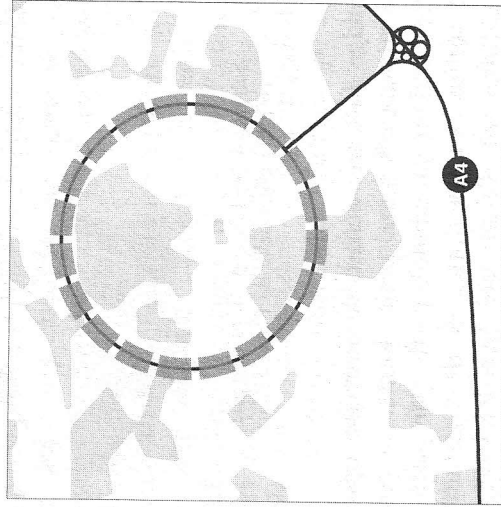


Schéma 3. — Voie circulaire délimitant « au large » le site d'EPA Marne et d'Euro Disney

mêmes. La fête du 14 juillet 2000 a ainsi coïncidé avec la plantation des premiers arbres tandis que, deux ans plus tard, une même fête était organisée pour inaugurer un nouveau canal. La présentation du projet sur une maquette a également constitué un temps fort de ces événements qui ont rassemblé respectivement 25 000 et 30 000 personnes.

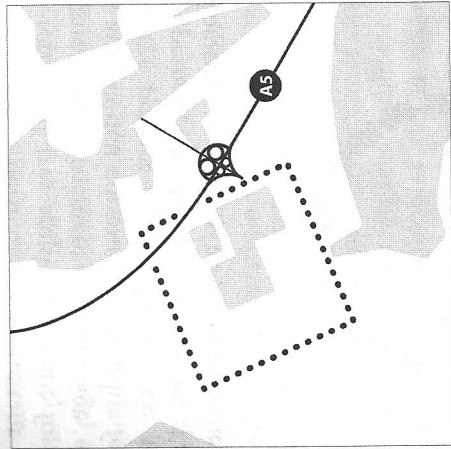


Schéma 4. — Carré d'arbres désignant l'étendue potentielle du Carré Sénart

À l'image du Carré Sénart, de nouvelles opérations s'organisent actuellement pour donner à voir leur croissance et leur mutabilité, partie par partie. Travaillant sur le pôle de loisirs et de commerces de Lyon Confluence, l'architecte Jean-Paul Viguier a conçu en 2006 un vaste velum pouvant abriter une multitude de programmes, du multiplex au mur d'escalade, en passant par un gigantesque bowling, des

salles de musique dédiées au tango, au jazz ou à la techno, ou des hôtels. Cette couverture urbaine constitue le seul élément stable du dispositif. Mise en lumière par Jonathan Speirs, elle contribue à donner une identité visuelle à un univers en perpétuel changement. Cette permanence d'un élément architectonique de couverture au milieu d'un monde de bâtiments convertis en appareils, en automates et autres engins disposant de leurs pièces de rechange avait déjà été mise en œuvre à Disney Village. Du projet d'origine conçu par Franck Gehry, en 1995, ne subsistent plus que les tours recouvertes de panneaux d'acier. Les autres éléments ont tous été changés, modifiés, déplacés ou prolongés plusieurs fois en à peine dix ans. Les dispositifs des chantiers assurant ces évolutions incessantes semblent aujourd'hui faire partie du décor. Ils se fondent avec les contrôles d'accès, les grilles organisant les files d'attente, les portiques magnétiques et les autres agencements assurant la surveillance du site.

La mise en scène des chantiers participe donc bien à la sécurité : elle met l'accent sur la surcapacité des sites. Elle élargit le régime d'usage et d'attention des visiteurs et contribue à faire oublier les dispositifs de contrôle en encourageant l'interchangeabilité des composants du territoire. Mais elle participe aussi, par le même biais, à une dilution de l'espace public, affaiblissant ses capacités à générer l'attention et la vigilance réciproque. Autant de vertus pacificatrices dont les promoteurs de la ville festive dénoncent, paradoxalement, la disparition pour justifier leurs actions. De même qu'avec le développement des sites propres ou du partage spatio-temporel, l'adaptation aux circonstances de la fête et du chantier permanent con-

tribue donc à affecter les espaces urbains selon des usages exclusifs les uns des autres. Dans un contexte déjà fortement marqué par la nouvelle organisation de la sécurité, ces conceptions urbaines ne concourent pas à renforcer l'hospitalité attendue de la ville et de l'espace public.

III

Scénarios

Préserver la vie urbaine tout en répondant aux nouvelles contraintes de la sécurité relève du paradoxe tant les qualités qui font l'attrait de la vie urbaine semblent difficilement séparables d'une certaine dose d'insécurité. Zygmunt Bauman l'a fort bien compris, qui estime que « lorsque l'insécurité disparaît, la spontanéité, la flexibilité, la capacité de surprendre et l'offre d'aventure (ces grands charmes de la vie urbaine) ont de grandes chances de quitter elles aussi les rues des villes »¹. Vaincre la peur sans tomber dans l'ennui constitue donc un défi d'envergure. La difficulté apparaît d'autant mieux lorsque l'on considère les nouvelles formules de sécurisation par la séparation des flux : comment provoquer la rencontre dans des villes conçues pour éviter que les gens ne se croisent ? Plus grave encore : comment faire désirer des espaces urbains conçus pour être indéfiniment transformés ? Y a-t-il un partage collectif possible dans des lieux hiérarchisés en fonction du degré de connaissance de

1. Zygmunt Bauman, *La vie liquide*, Rodez, Le Rouergue-Chambon, 2006.