

Paul Landauer

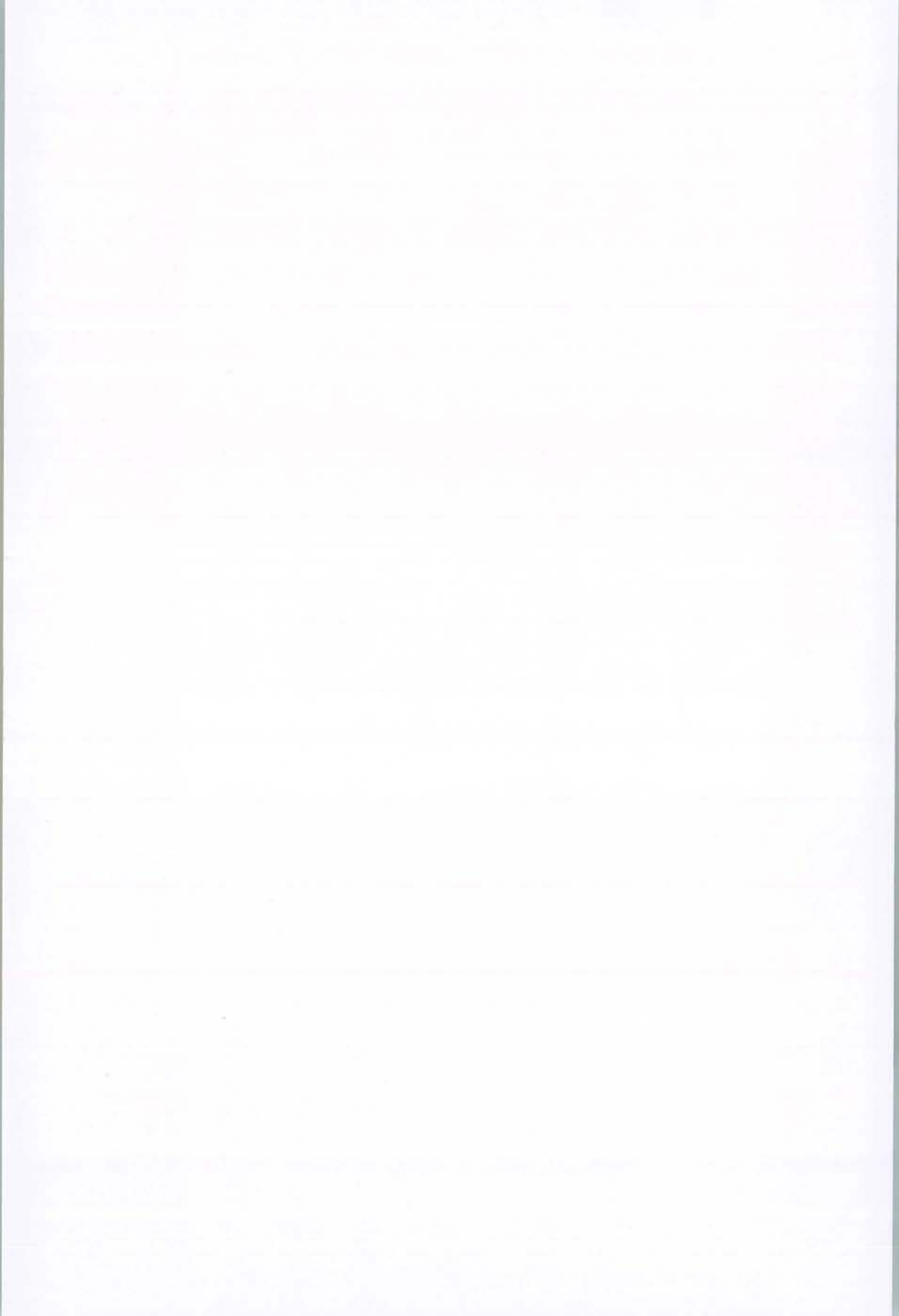
recherche

ICA

# Ordre dispersé

Les nouvelles conceptions  
urbaines de la sûreté





Ordre dispersé  
Les nouvelles conceptions  
urbaines de la sûreté

Paul Landauer

Plan Urbanisme Construction Architecture  
Directeur de la publication : Emmanuel Raoul, p.i.  
Responsable de l'action : Jacques Frenais  
Coordinatrice de la publication : Martine Vernier  
Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables  
PUCA / Grande Arche de la Défense  
Paroi Sud – 92055 La Défense Cedex  
Tél. : 01 40 81 63 82 – Fax : 01 40 81 63 78  
Site PUCA : [www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

Collection "Recherches" du PUCA n° 191  
en vente au CERTU – 9, rue Juliette Récamier – 69456 Lyon Cedex 06  
Tél. : 04 72 74 59 59 – Fax : 04 72 74 57 80  
Site : [www.certu.fr](http://www.certu.fr)

Achévé d'imprimer Belle Page – février 2008  
Dépôt légal n° 71157  
ISBN : n° 978-2-11-097027-5  
ISSN : 0249-8804

# Sommaire

<b>INTRODUCTION</b> .....	5
<b>LES FIGURES IMPOSÉES DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE</b> ....	13
• Le principe de fluidité .....	13
• L'économie de la surveillance .....	26
• Les ajustements du contrôle .....	33
• La contractualisation des usages .....	41
<b>LES RUSES DES CONCEPTEURS</b> .....	55
• Contiguïtés et mises à distance .....	57
• Place publique et dynamique des flux .....	68
• De l'espace modifiable à l'espace disponible .....	75
<b>LE TERRITOIRE DES GESTIONNAIRES</b> .....	81
• Propriété et contrôle .....	81
• Moyens humains ou technologiques ? .....	91
<b>CONCLUSION</b> .....	97
<b>OUVRAGES CITÉS</b> .....	101



## Introduction

À toutes les échelles de la ville, la protection contre la malveillance et les violences urbaines aussi bien que la lutte contre le terrorisme, pèsent sur l'aménagement des lieux. La tragédie du 11 septembre 2001 aux États-Unis, suivie des attentats de Madrid et de Londres, a donné à cette préoccupation une nouvelle légitimité. L'impact de ces événements fut d'autant plus grand qu'ils s'inscrivaient dans un contexte de fracture urbaine déjà largement généralisée. « La ville se défait » écrivait Jacques Donzelot en 1999, prenant acte de la désincorporation de la ville, à la fois sur le plan spatial et politique<sup>1</sup>. Ces divisions concernent, semble-t-il, la planète entière : les villes les plus riches disposent de quartiers de relégation, tandis qu'à l'inverse, la plupart des villes du tiers-monde possèdent leurs quartiers d'affaire *high-tech*. « Partout, les riches se protègent des pauvres », nous disait déjà G. Shabbir Cheema en 1993<sup>2</sup>. L'internationalisation des préoccupations de sûreté n'a fait que se poursuivre depuis. C'est ainsi que l'ensemble des espaces urbains se transforment aujourd'hui selon des principes réservés jusque-là aux lieux les plus exposés – aéroports ou banques. Des dispositifs mis en œuvre pour répondre à des situations exceptionnelles, que ce soit dans le temps ou dans l'espace – codes, sas, double sas ou postes d'inspection-filtrage, ... – se banalisent et conditionnent l'accès à un nombre de plus en plus important de lieux urbains, qu'ils soient publics ou privés. Les infrastructures du tourisme s'organisent partout selon les mêmes modalités de lutte contre le terrorisme ; les espaces de communication et de transport font partout l'objet d'un contrôle et d'une surveillance accrue ; les lieux ouverts au public deviennent, de plus en plus, des espaces protégés. La sûreté est en train d'envahir tous nos paysages 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.

---

1. *Esprit*, n° 258, novembre 1999.

2. G. Shabbir Cheema, *Urban Management : Policies and Innovations in Developing Countries*, Connecticut et Londres, Praeger, Westport, 1993.

Jusqu'à récemment, la sécurisation des lieux reposait sur une dualité : l'accessibilité du domaine public aux forces de l'ordre et la protection de domaines privés. Les villes occidentales sont fondées sur l'idée même d'un partage entre une sécurité assumée par des propriétaires ou leurs représentants et une sécurité publique, à la charge de la collectivité ou de l'État. Notre univers quotidien est tellement lié à cette conception que nous pouvons difficilement imaginer une autre façon d'organiser la sécurité. Qu'il s'agisse de résidentialisation – privatisation des pieds d'immeuble dans les grands ensembles<sup>3</sup> – ou de « gated communities » – quartiers résidentiels fermés réservés à une catégorie aisée de population<sup>4</sup> – la réponse à l'insécurité consiste à renforcer une limite entre un domaine public accessible et un espace privé relevant d'une autre règle de protection. Cette séparation des registres est parfois poussée à l'extrême. C'est ainsi que de nombreux équipements, résidences ou lieux de travail, qui ont fonctionné durant plusieurs décennies sans aucun dispositif de protection, disposent à présent de clôtures et de contrôles d'accès. Des portions entières de territoire, autrefois accessibles au public, sont aujourd'hui privatisées et interdites aux personnes non autorisées.

Que ce soit par nostalgie d'une période plus confiante dans les capacités de la ville à agréger les destinées individuelles ou par revendication pour une ville contemporaine inclusive et circulante, nombreux sont les auteurs qui dénoncent aujourd'hui les conséquences de tels réflexes. Leur crainte est de voir se généraliser des pratiques de solidarisation des habitants au détriment d'un urbanisme dit « ouvert », favorable à une mixité sociale<sup>5</sup>. Pour légitimes qu'elles soient, ces dénonciations de l'urbanisme sécuritaire manquent pour partie leur cible. Car les bouleversements engendrés par la sûreté dépassent largement l'extension du domaine privé sur le domaine public. Depuis quelques années déjà, s'impose en effet dans notre pays une manière d'organiser des communautés qui ne s'appuie sur aucun appareil défensif concret : la carte scolaire, le droit de l'urbanisme ou la programmation des services publics y sont des outils bien plus performants que les clôtures pour créer de l'entre-soi<sup>6</sup>. Il ne s'agit pas seulement d'appliquer à l'espace public les principes de sécurisation de l'espace privé. C'est le principe même d'une distinction entre les deux registres qui est

3. Patrice Dunoyer de Segonzac, Dominique Durand, Christophe Bastide, Christine Lelevrier et Éric Amanou, *De la cité à la résidence. Repère pour la résidentialisation*, PUCA / USH, 2004.

4. Les publications récentes sur le thème des « gated communities » sont nombreuses. Voir notamment Jeremy Rifkin, *L'âge de l'accès, La nouvelle culture du capitalisme*, Paris, La Découverte, 2005 (2000) ou Gérald Billard, Jacques Chevalier et François Madoré, *Ville fermée, ville surveillée. La sécurisation des espaces résidentiels en France et en Amérique du Nord*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2005. Concernant les centres commerciaux forteresses, voir Mike Davis, *City of Quartz. Los Angeles, capitale du futur*, Paris, La Découverte, 2000.

5. Pour ce qui est des ouvrages français les plus récents ayant formalisé cette critique, nous citerons David Mangin, *La ville franchisée. Formes et structures de la ville contemporaine*, Paris, éditions de la Villette, 2004 ; Guy Burgel, *La revanche des villes*, Paris, Hachette Littératures, 2006 ; Thierry Paquot, *Terre urbaine. Cinq défis pour le devenir urbain de la planète*, Paris, La Découverte, 2006.

6. Sur ces aspects, voir Jacques Frenais et Frédéric Ocqueteau (dir.), *Violences, mobilités, territoires, rapport de la Direction générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction*, mars 2002 et Éric Maurin, *Le Ghetto français*, Paris, La République des Idées/Seuil, 2005.



mis en cause. La protection physique des lieux s'affaiblit au profit d'aménagements excluant d'emblée les personnes et les comportements ne répondant pas à la vocation des sites tandis qu'un certain nombre de dispositifs s'attachent à limiter les opportunités de rencontre entre les habitants et/ou les usagers. Conséquence de l'élargissement du champ de la sûreté, depuis la prévention des actes d'incivilité ne relevant pas du domaine pénal jusqu'à la lutte contre les attaques NRBC<sup>7</sup>, la ville perd aujourd'hui ses repères cadastraux. Dans un grand nombre de situations, les limites de propriété sont, en effet, devenues gênantes : le contrôle des voyageurs comme celui de certains habitants ou supporters sportifs réputés dangereux doit pouvoir s'exercer sur leurs parcours, indépendamment du statut des domaines traversés.

Les grilles, éléments indissociables du paysage urbain, ne s'effacent pas pour autant. Leur présence se trouve au contraire renforcée. Mais leur fonction a changé. Destinées, jusqu'à ces dernières années, à séparer des domaines relevant de gestions ou de modes de contrôle différenciés, elles contribuent aujourd'hui, paradoxalement, à organiser des villes fluides et adaptables. Les nouvelles grilles entretiennent ainsi une confusion sur le statut 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. Cette ère nouvelle voit ainsi la différenciation et la spécialisation des parcours se substituer à celle de leur contrôle. Dans tous les domaines, cette logique est devenue le critère d'évaluation de la sûreté. Les places et équipements publics, les centres commerciaux, les théâtres et les stades, les infrastructures de transports, jusqu'aux espaces de travail obéissent à une restructuration en fonction de ce principe séparatif. 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. Si l'attribution implicite de tous les espaces à des flux et à des usages distincts a pu s'infiltrer dans les paysages du quotidien et dans les moindres recoins de la ville sans susciter d'interrogations majeures, c'est que cette évolution a été tellement graduelle qu'elle est passée pour une large part inaperçue. Elle ne laisse pourtant presque aucun espace indemne.

La délinquance, dans l'histoire des villes, aura eu ses acteurs, ses scènes et sa littérature, du réalisme au roman noir. Ce paysage et ces représentations se reconnaissent à peine dans la trame des villes contemporaines. L'insécurité n'est plus le propre de quelques rues désertes ou de quartiers mal famés. Les espaces les plus fréquentés sont aujourd'hui les plus suspectés. De sorte que de nombreux lieux urbains, autrefois réputés les plus sûrs, sont devenus les laboratoires les plus aboutis des nouvelles modalités de sécurisation. Qu'il s'agisse de places de centre-ville, de galeries commerciales, d'équipements sportifs, d'infrastructures de loisir ou de transports publics, de subtils dispositifs destinés à séparer les publics et les usagers ont déjà envahi le champ de la conception des espaces. Le passage d'un urbanisme de l'intervention à celui

---

7. Nucléaire-Bactériologique-Biologique-Chimique.

du renseignement, la transition d'une sécurité duale à une sécurité diffuse, la marginalisation des dispositifs séparatifs, l'essor de mesures conservatoires ou évolutives, l'effacement des aménagements derrière les formes codifiées des usages, sont autant de phénomènes qui affectent la construction comme la pratique des espaces urbains. Ces dispositifs ne sont ni négociés ni discutés par les acteurs de la construction et de la sûreté. Ils fonctionnent aujourd'hui comme des éléments implicites des projets, préfigurant, de fait, la mise en place d'une norme sur la prise en compte de la sûreté dans les projets d'urbanisme, d'aménagement et de construction.

Deux raisons expliquent ce nouvel intérêt pour la conception des espaces dans l'exercice de la sûreté. La première de ces raisons est l'affaiblissement des règles de partage du domaine public. Bien plus qu'une sécurisation accrue de la ville, ce qui apparaît sous nos yeux est l'instrumentalisation des espaces au profit d'un conditionnement des usages. Les partisans des sites propres – attribution d'un couloir spécifique à chaque mode de déplacement – et autres dispositifs dissuasifs destinés à empêcher certains comportements plutôt qu'à les interdire et les sanctionner – poursuivent aujourd'hui cette instrumentalisation. C'est l'espace lui-même et non plus les usagers qui doivent garantir le partage du domaine public. Ce ne sont plus les gestionnaires ou les usagers qui s'adaptent aux variations des pratiques, aux fluctuations des cheminements et aux changements de fréquentation mais les aménagements eux-mêmes qui assument désormais de rôle. C'est ainsi que des ingénieurs étudient à présent 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. Dans le même esprit, certains concepteurs attribuent aux formes de l'espace public une fonction éducative. C'est le cas, par exemple, du paysagiste Michel Courajoud lorsqu'il justifie la mise en place (provisoire) des sites propres :

« On est en train aujourd'hui de discipliner la voiture, ou du moins de lui donner sa juste place dans la ville, en la restreignant. Pour obtenir ce résultat, il semble que l'on ne puisse pas faire autre chose que de produire du mobilier urbain ou des prothèses de toutes natures, et l'on n'a jamais vu s'accumuler sur les trottoirs autant de signes de la présence de la voiture que depuis que l'on essaie de la juguler ! Les protections se multiplient quotidiennement ! Moi-même, à Bordeaux, sur les quais, je passe mon temps à mettre des potelets pour éviter que les voitures stationnent sur les grands trottoirs que nous avons réalisés. On est dans une période intermédiaire et provisoire ; il faut le savoir, et considérer que le mobilier urbain n'a pas de véritable durabilité. Dans le futur, 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. Aujourd'hui, on est presque obligé d'en passer par cette surenchère de mobilier, parce que si on ne le fait pas, la ville explose. »<sup>8</sup>

Mais il existe une seconde raison au développement de l'enjeu spatial dans le domaine de la sûreté. Il s'agit de la généralisation du principe de précaution. Dès

---

8. Entretien de Michel Courajoud et Jean-Pierre Charbonneau avec Simon Texier, *Voies publiques. Histoires et pratiques de l'espace public à Paris*, Paris, Éditions du Pavillon de l' Arsenal et éditions Picard, 2006, p. 262.

les années 1960, les projets d'Archigram en Angleterre, d'Archizoom et Superstudio en Italie ou d'Hans Hollein en Autriche annonçaient la fin d'un modernisme conquérant. Leurs structures urbaines ne visaient plus tant le progrès social qu'une critique de la société de consommation<sup>9</sup>. L'architecture radicale de cette période signait la fin d'une période où l'on pensait pouvoir agir sur le monde. Leurs projets consistaient à faire émerger les appréhensions de la ville contemporaine, appliquant à leur manière ce que Hans Jonas appelait une « heuristique de la peur »<sup>10</sup>. C'est à la même époque qu'émerge, dans les pays anglo-saxons, la notion de prévention situationnelle, faisant de la sûreté un des champs d'action de l'architecte. Bien que relevant de groupes de pensée parfaitement distincts, la concordance entre ces deux champs d'action – révéler les inquiétudes du monde moderne et limiter les opportunités de passage à l'acte des délinquants – n'est pas fortuite. Jusque-là, l'insécurité était un phénomène dont il fallait se prémunir, soit positivement par la mise en place d'une civilité, soit négativement par l'organisation d'un contrôle et d'une coercition. Désormais les actes de malveillance sont traités, au même titre que les agressions de microbes ou de virus, comme un péril issu directement de notre monde prométhéen et dont il s'agit désormais de limiter les effets. L'insécurité n'apparaît plus tant comme un phénomène intrinsèque au fait de vivre ensemble que comme un défaut matériel évitable, susceptible, au moins en principe, de faire l'objet d'un traitement et pouvant être durablement différé<sup>11</sup>. La délinquance, le terrorisme, les maladies et les catastrophes naturelles relèveraient ainsi d'une même rationalité de la peur. Rationalité qui traverse aussi bien les principes du développement durable que ceux de la prévention situationnelle : contribuer à « l'effort de sécurisation de l'individu »<sup>12</sup>.

N'y aurait-il, pour autant, aucune contradiction entre les exigences formulées aujourd'hui par les responsables de la sûreté et les revendications d'une architecture du futur par les avant-gardes d'hier ? Les principes de protection contre les actes de malveillance sont-ils compatibles avec ceux du développement durable<sup>13</sup> ? Rien n'est moins sûr. Car les changements induits par le développement d'une nouvelle sûreté sont tels qu'ils bouleversent aujourd'hui les modes de fabrication, de gestion et d'usage de la ville. Les projets de ville basés sur les flux tels que proposés, dès les années 1950, par les architectes britanniques Alison et Peter Smithson s'appuyaient également sur la présence de points fixes, lieux de rassemblement devant compenser les effets déstabilisants de l'espace converti en réseaux et en fonctions jetables : « un système de points de référence permanents, nécessaire à la stabilité de l'individu »<sup>14</sup>. Rien de tel

9. Dominique Rouillard, *Superarchitecture, le futur de l'architecture 1950-1970*, Éditions de la Villette, Paris, 2004, pp. 324-335.

10. Cité par Alain Finkielkraut, *Nous autres, modernes*, Paris, Ellipse/École Polytechnique, 2005, p. 322.

11. Voir à ce sujet Olivier Hassid, *La gestion des risques*, Paris, Dunod, 2005.

12. Expression empruntée à Frédéric Gros, *États de violence. Essai sur la fin de la guerre*, Paris, Gallimard, NRF Essais, 2006, pp. 235-236.

13. Sur l'héritage moderne des théories de l'écologie urbaine et du développement durable, voir Vincent Berdoulay et Olivier Soubeyran, *L'écologie urbaine et l'urbanisme : aux fondements des enjeux actuels*, Paris, Éditions de la Découverte, 2002.

14. Peter Smithson, cité par Dominique Rouillard, *op. cit.*, p. 34.

dans le monde de la sûreté, où ce qui justifie l'organisation fluide des espaces n'est pas tant la performance des réseaux que la disparition des possibilités de croisement et d'immobilité.

Des architectes, des urbanistes et des paysagistes confrontés à ces nouvelles nécessités de la ville, on attend davantage qu'une révélation du monde existant. La sauvegarde de l'espace public nécessite autre chose qu'une performance urbaine, qu'elle relève de l'art contemporain ou de l'avant-garde architecturale. L'heure est aujourd'hui à la ruse, à la *mêtis* des Grecs. C'est cette intelligence, si bien décrite par Marcel Détiennie et Jean-Pierre Vernant<sup>15</sup>, qu'il s'agit aujourd'hui de déployer pour réussir à maintenir l'ouverture, le partage et le droit à l'immobilité dans la ville alors même que les conditions de la commande contribuent à propager la mise en place de flux et de portions de territoire de plus en plus étanches les uns aux autres. Une intelligence polymorphe dont l'objet n'est plus d'imposer une pensée théorique – une *logos* – sur le réel mais des stratagèmes permettant de détourner à son profit « des réalités mouvantes qui ne se prêtent ni à la mesure précise ni au raisonnement rigoureux. »<sup>16</sup> Il ne suffit plus aujourd'hui de dénoncer ou de donner à voir une réalité du monde contemporain : seule la *mêtis* permet désormais de contourner les motifs que les contre-utopies interprétatives des avant-gardes architecturales avaient déjà mis à jour dans les années 1960.

Face à un champ de contraintes de plus en plus étendu en ce qui concerne la sûreté, un grand nombre d'architectes, d'urbanistes et de paysagistes, développent d'ores et déjà la ruse. Celle-ci ne s'apprécie toutefois que dans leurs projets et leurs réalisations<sup>17</sup>. Il n'y a pas, à notre connaissance, de théorie construite sur ces modes opératoires. Car les dispositifs rusés, les astuces adaptées et efficaces que quelques concepteurs ont mis en œuvre n'ont jamais fait l'objet d'une formulation explicite. La présence de la *mêtis* au sein de l'univers mental des maîtres d'œuvre peut bien être déchiffrée dans les dispositions concrètes des constructions et des aménagements. Elle n'est pas donnée dans un texte ou une réflexion exprimée. Elle reste immergée dans une pratique qui ne se soucie, à aucun moment, alors même qu'elle l'utilise abondamment, d'explicitier sa nature et de justifier sa démarche. Cette discrétion s'explique aisément : l'architecture, l'urbanisme ou le paysage restent fidèles à une certaine image que la profession a donnée d'elle-même, soit un art libéral entièrement dédié à la matérialisation d'idées et de concepts autonomes<sup>18</sup>. Mais elle témoigne également de ce que les maîtres d'œuvre, comme la plupart des maîtres d'ouvrage, n'ont pas encore intégré l'ampleur des transformations qui s'opèrent actuellement dans le champ de la sûreté.

---

15. Marcel Détiennie et Jean-Pierre Vernant, *Les ruses de l'intelligence, La mêtis des Grecs*, Paris, Champs Flammarion, 1975.

16. *Ibid.*, p. 42.

17. Paul Landauer, « Les ruses du jardinier », Simon Texier (dir.) *Les Parcs et Jardins dans l'urbanisme parisien*, Action Artistique de la Ville de Paris, 2002, pp. 230-236.

18. Jean-Pierre Le Dantec, *Dédale le héros*, Paris, Balland, 1992.

Afin de nourrir la réflexion sur le devenir d'une société en proie à l'inquiétude, convaincue de la nécessité de protéger des territoires chaque jour plus nombreux, nous nous attacherons, dans les pages qui suivent, à mettre en avant quelques-unes de ces ruses et à restituer un certain nombre de ses configurations. Toutefois, la mise à jour de ces nouvelles formes de la *mêtis* nécessite de comprendre la manière dont le thème de la sûreté envahit aujourd'hui le domaine de l'architecture et de l'urbanisme : quels sont les moyens préconisés aujourd'hui pour lutter contre la délinquance et le terrorisme ? Et quels impacts sur les espaces ? Quel mode d'organisation de la ville ces moyens dessinent-ils en creux ? Ces aspects feront l'objet de la première partie. Nous aborderons ensuite, dans une seconde partie, une réflexion sur les nouvelles modalités de prise en compte de cette problématique du risque par certains des maîtres d'œuvre (urbaniste, architecte ou paysagiste) les plus inventifs en ce qui concerne l'intégration des dispositifs de sûreté. Il s'agira d'analyser les manières de concilier des modalités spatiales parfois contradictoires : celles qui privilégient la mise en mouvement des personnes, la modificabilité des lieux et la contractualisation des usages et celles qui favorisent, à l'inverse, la rencontre, la permanence et l'ouverture des espaces publics. La troisième partie sera consacrée, quant à elle, aux agencements spécifiques des responsables de la sûreté. Nous chercherons ainsi à révéler la réalité complexe d'un paysage en formation où les stratégies des maîtres d'ouvrage, des maîtres d'œuvre et des gestionnaires marqués par l'enjeu de la sûreté peinent à se coordonner.



## Les figures imposées de la maîtrise d'ouvrage

Les penseurs et les concepteurs de la ville ont longtemps pensé l'insécurité comme un ensemble de faits objectifs contredisant l'ordre public *intérieur* des villes ou des États. Or ce concept d'insécurité échoue à penser les nouvelles formes de ce qu'il est convenu d'appeler aujourd'hui les actes de malveillance. D'une part parce qu'un grand nombre de leurs manifestations s'inscrivent dans une géographie qui dépasse le local (des réseaux d'économie souterraine au terrorisme international). D'autre part parce qu'il arrive que la malveillance relève de phénomènes, généralement qualifiés d'incivilités, qui n'atteignent pas les institutions gardiennes de la loi<sup>19</sup>. Les actes de malveillance se placent donc, pour la plupart, en deçà ou au-delà de la problématique de territoires entièrement accessibles aux forces de l'ordre. Les cibles sont devenues à la fois mouvantes et imprécises. Les stratégies de percée sont désormais inutiles. Il s'agit à présent de favoriser le repère constant et instantané de chaque cible potentielle tout en permettant l'adaptation des interventions au gré des circonstances. Pour démanteler des réseaux et des actions échappant à la géographie économique et politique, le déploiement des forces de l'ordre ne constitue plus une prescription fondamentale. Quatre autres conditions deviennent tout aussi essentielles à la sûreté du domaine public : la maîtrise du mouvement des usagers, l'autonomie des réseaux de surveillance, l'adaptabilité des lieux et la codification des rapports entre les prestataires et les usagers.

---

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

## Le principe de fluidité

Après les infrastructures de transport, des morceaux entiers de ville et de banlieue se convertissent peu à peu en un tapis de trajectoires, disposés de telle manière qu'aucun réseau ne gêne jamais le fonctionnement d'un autre. C'est ainsi que de nombreux équipements ou quartiers récents de forte densité se caractérisent par une surimpression de flux possédant chacun leur logique, leur échelle et leur vocabulaire. À la manière des aéroports ou des grandes gares, les parcours et les comportements n'y relèvent plus tant d'un protocole commun que d'une signalétique (affiche ou écran). L'anthropologue Marc Augé a montré, dans plusieurs de ses ouvrages, combien la fréquentation quasi-quotidienne de ces lieux d'anonymat modifiait les pratiques les plus courantes de la ville<sup>20</sup>. Des usages de plus en plus individualisés des espaces peuvent ainsi se côtoyer, effaçant toute conscience des proximités, même en centre-ville : les passants ignorent les touristes qui gravitent parfois autour d'eux, les joggeurs – munis de leurs *iPod* – oublient les piétons qu'ils dépassent, les utilisateurs du téléphone portable ne prêtent pas attention aux personnes susceptibles d'entendre leurs conversations... La multiplication de ces lieux et de ces pratiques pose de manière inédite la question de la sûreté. Non seulement les relations dites « traditionnelles », fondées sur l'enracinement territorial ou sur une communauté de destin, ne sont plus à même de produire des règles de partage mais la seule relation directe entre un individu et un représentant de la collectivité devient aujourd'hui problématique. L'imposition de règles d'usage sur l'espace public passe par des biais de plus en plus impersonnels. C'est ainsi que les dispositifs de prévention situationnelle sont aujourd'hui bien mieux admis que les moyens physiques de répression. Cette caractéristique se vérifie à tous les niveaux : les dispositifs de ralentissement de véhicules suscitent moins de réprobation que les radars ; les bornes anti-stationnement sont mieux acceptées que les procès-verbaux ; les caméras de surveillance provoquent souvent moins de gêne que les patrouilles policières. Cette disparition du face à face s'inscrit dans le transfert du rapport direct entre surveillants et surveillés sur le rapport de chacun à son espace. Le principe haussmannien d'une maîtrise de l'ensemble à l'aide d'une transformation partielle – percée ou simple traversée – tend à se modifier au profit d'une subordination de l'ensemble des espaces à la différenciation des parcours et des usages. La question n'est plus tant d'amener l'ordre dans la ville existante en « portant la lutte sur le terrain même de son adversaire »<sup>21</sup> que de faire disparaître, purement et simplement, le terrain de l'adversaire. À l'ordonnance continue des espaces de la ville se substitue désormais une limitation des possibilités de croisement et l'établissement de points de passage obligés.

20. Marc Augé, *Non-lieux, Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, La Librairie du XX<sup>e</sup> siècle/Seuil, 1992, mais également *Pour une anthropologie des mondes contemporains*, Paris, Flammarion, 1994.

21. Termes de Michael Darin à propos des percées, cité par Marcel Roncayolo, in *La ville et ses territoires*, Paris, Gallimard, 1990, p. 112.



## L'évitement des foules

Réservé jusqu'à présent aux zones d'activité, voire aux programmes de logements ou de bureaux, le principe de séparation des flux s'applique désormais à l'espace public. Des dispositifs qui consistaient à séparer l'accès au sous-sol de l'accès aux étages, à distinguer les lieux de manutention des lieux de circulation ou à ramener l'ensemble des parcours vers un même accueil s'adaptent à présent aux espaces ouverts au public. L'évolution récente du centre Pompidou à Paris est, à ce titre, un bon exemple. Conçu à l'origine comme un édifice entièrement modulable, libéré des contraintes de la circulation et des réseaux, le centre s'organise aujourd'hui selon un principe de séparation absolue entre les éléments de programme. C'est ainsi que le parcours des usagers de la médiathèque ne croise plus celui des visiteurs des expositions, que l'accès aux galeries ne peut plus se faire qu'au travers de portiques de filtrage placés sur la façade du côté parvis élargi et que le grand escalator offert à la vue de Paris n'est plus pratiqué que par les visiteurs munis de billets. Renzo Piano, co-auteur avec Richard Rogers du premier projet et chargé, quinze ans plus tard, de sa restructuration, tirait ainsi les conclusions des nouvelles contraintes de sûreté. La fluidité spatiale qui avait fait événement le jour de son inauguration laissait la place à un dispositif séparatif qui se répercute bien au-delà des aménagements intérieurs de l'édifice, les personnes attendant patiemment l'ouverture de la médiathèque rue Rambuteau n'étant plus amenées à rencontrer les visiteurs du musée faisant la queue sur le parvis.

Qu'il s'agisse d'espace privé ou d'espace public, la différenciation des flux constitue un moyen simple et économique d'éviter l'émergence d'un accident ou d'un conflit : plutôt que de codifier puis de surveiller des usages réputés antagoniques, on empêche simplement leur croisement. La politique de requalification des espaces publics de plusieurs villes françaises et européennes en témoigne. Pionnière dans ce domaine, la ville de Lyon fut une des premières à prendre en compte de manière conjointe les notions de sûreté et de maîtrise des flux, vérifiant ainsi l'impact des dispositifs de gestion et de séparation des cheminements dans l'exercice de la sûreté. Dès le lancement du concours de la place des Terreaux en 1992, le programme mentionnait la nécessité de limiter les opportunités de croisements et d'arrêts de véhicules. L'enjeu d'une telle contrainte était considérable : deuxième place majeure de la ville de Lyon, cette place accueillait un trafic très important de taxis, voitures et bus (près de 3 000 véhicules par jour). Il était donc nécessaire, au-delà de la construction d'un parking souterrain, de planifier les déplacements des personnes susceptibles de déambuler sur la place. C'est la raison pour laquelle la requalification du site s'est accompagnée d'une réorganisation du réseau des transports en commun et du sens de circulation au sein de la Presqu'île, permettant ainsi de limiter les opportunités d'arrêt et de rencontre au cœur de la place<sup>22</sup>.

---

22. Objectif repris dans le Plan des déplacements urbains de l'agglomération lyonnaise (PDU), 1997.



Les terrasses de café d'un côté de la place des Terreaux ...



... et de l'autre, la mise en scène des flux de déplacement.

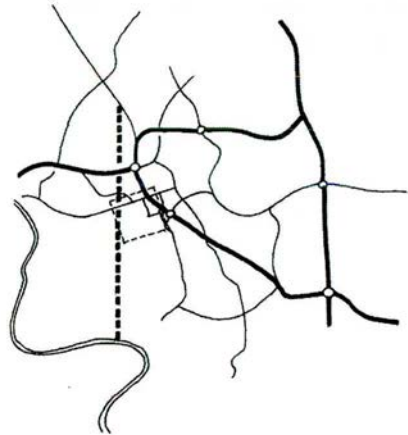
Le programme de requalification de la place des Terreaux impliquait donc davantage qu'une mise en cohérence des architectures différenciées qui la bordent. Il s'agissait d'une mise en ordre des flux générés par l'Hôtel de Ville, le musée Saint-Pierre (ancien couvent), les cafés et les commerces de l'immeuble des Terreaux, les bâtiments populaires du quartier de la Croix-Rousse ou le futur parking. De manière à ce qu'il y ait le moins de confusion possible dans les cheminements à emprunter, chaque fonction devait pouvoir disposer d'un accès le plus exclusif et le plus direct possible. Les lauréats du concours Daniel Buren et Christian Drevet l'ont bien compris : leur projet constitue un subtil montage entre homogénéisation et sectorisation de sa surface, réussissant ainsi à réduire les temps de traversée – à pied comme en voiture – à leur plus strict nécessaire<sup>23</sup>.

La transformation de la rue de la République, comme l'aménagement des rues voisines et de la place des Célestins ont également été fondés sur un plan très précis de répartition des piétons, les surfaces ne recevant aucun flux étant consacrées à des plantations ou des plans d'eau. Ces préceptes ont été depuis déclinés par la ville de Lyon dans le cadre d'une Commission consultative

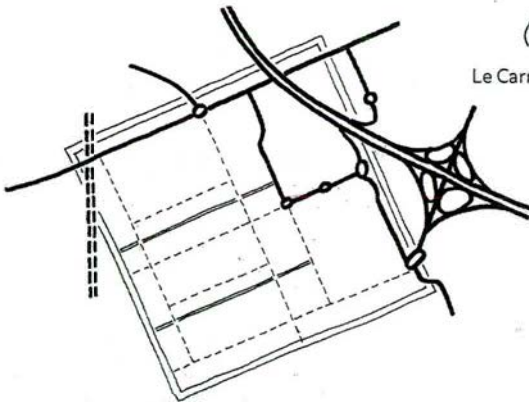
23. Daniel Buren, « Lyon, la place des Terreaux », *Au sujet de...*, entretiens avec Jérôme Sans, Paris, Flammarion, 1998.

communale de prévention situationnelle, créée par arrêté municipal en mars 2002. Au-delà des préceptes anglo-saxons de prévention situationnelle relatifs à la visibilité des usagers et à la disparition des coins sombres, les élus et les responsables tiraient ainsi parti de l'expérience acquise au cours des opérations des années précédentes concernant la maîtrise des flux. Ce principe de fluidité s'est répandu depuis dans la plupart des projets d'espaces ouverts au public. Dans les centres commerciaux ou dans les bases de loisirs, au cœur des places publiques ou au sein des équipements, les lieux destinés à l'immobilité sont désormais cantonnés à quelques terrasses de café ou de restaurants. En dehors de ces lieux, où il faut payer pour s'asseoir, les espaces sont le plus souvent pensés de manière à forcer le déplacement des visiteurs.

La question de l'écoulement des flux de circulation est ainsi devenue prédominante : au même titre que les flux de marchandises ou les flux d'informations, les flux des usagers ou des visiteurs sont conçus de manière à ce qu'ils ne puissent être ni ralentis ni empêchés par d'autres. Qu'elle soit privée ou publique, la sûreté des lieux n'est plus assurée depuis un poste de contrôle ou la loge d'un « garant des lieux ». Elle dépend des capacités des gestionnaires à réguler la continuité des déplacements, le poste de contrôle n'étant qu'un pôle de sécurisation parmi d'autres. Au-delà de la performance des réseaux territoriaux, c'est bien la question de l'évitement des foules qui est posée. Il s'agit tout à la fois d'empêcher un afflux



Le Carré-Sénart dans le territoire ...



... et les axes du territoire traversant le Carré-Sénart.

trop important de visiteurs en un même lieu et de limiter – 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, de contraindre les flux et d'empêcher leur agrégation.

Destiné à accueillir tous les équipements et activités communs aux dix municipalités de la Ville Nouvelle de Sénart, Carré-Sénart, centre-ville créé *ex nihilo* à partir de 2000, a été imaginé à partir d'un réseau de desserte optimisé. La question de l'accessibilité étant plus fondamentale que le plan fondateur des rues, le projet n'a stabilisé, dans un premier temps, que les connexions du site au territoire alentour, le maillage des voies internes étant susceptible d'évoluer selon l'implantation des programmes. Accessible par la Francilienne, l'autoroute A5a et la N446, le Carré-Sénart est également desservi par des lignes de bus reliant les dix communes, Melun et Evry puis, bientôt, par un tramway reliant une gare de la ligne D du RER. Mais ce qui fait l'originalité du dispositif, c'est que la fluidité de ce réseau territorial se prolonge à l'intérieur du Carré-Sénart.

Nous retrouvons ici, à l'échelle de l'automobile, le principe lyonnais de raccourcissement des itinéraires : bien que parfaitement inscrit dans la géométrie du carré, le centre commercial est en relation directe avec l'échangeur de l'A5, limitant de fait la circulation au sein de l'enceinte du Carré. Le carré est traversé par l'autoroute A5, par la D402 ainsi que par l'Allée royale dont les tracés ignorent la géométrie imposée par l'enceinte végétale du carré. La grille régulière des rues qui ordonne le quartier n'est ici qu'une trame secondaire, appuyée par des canaux.

Les moyens à mettre en œuvre pour assurer la sûreté tiennent désormais davantage aux réseaux, aux conduits, aux moyens de transport, aux véhicules qu'aux protections périmétriques. Cette importance accordée aux connexions et aux modes de locomotion modifie radicalement les rapports entre les équipements et leur territoire. C'est ainsi que certains programmes sont spécifiquement constitués pour animer les réseaux de circulation. De véritables stratégies de dispersion sont désormais mises en œuvre pour garantir l'activité et la continuité des déplacements. Cette évolution est particulièrement sensible en ce qui concerne Disney-Village à Marne-la-Vallée. Le principe d'origine de ce complexe – baptisé à l'origine Festival Disney – était de rassembler les activités ludiques et commerciales desservant l'immense complexe hôtelier de 10 000 chambres situé à proximité. Le regroupement des restaurants, commerces, boîtes de nuit habituellement placés dans les hôtels eux-mêmes, contribuait à fabriquer un monde qui répondait à ses propres règles de sécurité. Conçu en 1992 par l'architecte Franck Gehry, Disney-Village s'apparentait, à l'origine, à une bulle au milieu d'un vaste parvis desservant les autres animations, les parkings et les stations de transports en commun. Comme pour signifier davantage encore cette exclusion, le ciel de ce complexe était lui-même artificiel : la rue centrale était encadrée de tours recouvertes de panneaux d'acier entre lesquelles était tendu un maillage étoilé (3 500 lampes au total). Les commerces et les restaurants s'ouvraient sur un univers saturé de signes, véritable enclave dont l'accès était rigoureusement contrôlé par des grilles. Franck Gehry était



Vue de l'extérieur grillagé de Disney-Village.



Vue de l'intérieur protégé de Disney-Village.

alors considéré comme l'architecte emblématique des espaces dissuasifs, opposant un extérieur tourné vers un univers peu attrayant à un intérieur opulent<sup>24</sup>.

Ce dispositif d'introversion sécuritaire n'a pas fonctionné comme prévu. La fréquentation, en dehors des touristes, d'un grand nombre d'habitants de la région attirés par les activités nocturnes du site – quelques groupes de jeunes notamment – ont, dans un premier temps, généré un certain nombre de conflits<sup>25</sup>. Les responsables du parc Disney ont ainsi été amenés à penser autrement la sûreté du site : non plus sous la forme de la protection mais, bien au contraire, sous la forme d'une dispersion de la foule. D'enclave protégée, Disney-Village est devenu un espace de flux. Fort de son succès commercial, le groupe ajouta plusieurs restaurants et divertissements aux franges de l'installation originelle, contribuant ainsi à désenclaver le site et à diluer la présence des visiteurs. En 1995, l'ajout de Planet Hollywood à l'entrée du Buffalo Bill Wild West Show puis, peu de temps après, la construction mitoyenne du cinéma Gaumont (18 salles) achevèrent de diluer les limites de

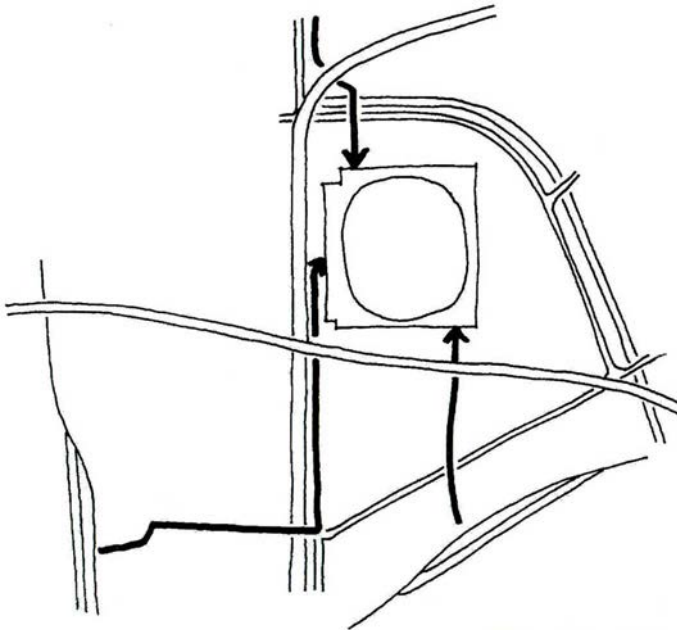
24. Voir les pages que Mike Davis consacre à Franck Gehry in *City of Quartz, ..., op. cit.*, pp. 216-222.

25. 45 % des visiteurs viennent actuellement de la région. Voir à ce sujet l'encadré de Bertrand Ousset, « Disney Village », Ariella Masboungi et Alain Bourdin (dir.), *Un urbanisme des modes de vie*, Paris, Éditions du Moniteur, p. 32.

Disney-Village. En décembre 2005, le ciel étoilé tendu par les colonnes centrales a été retiré tandis que la butte qui isolait le Village du parc des hôtels a été arasée.

### La répartition des usagers

Le principe de fluidité, jusque-là réservé au domaine de l'automobile, est aujourd'hui attribué aux piétons. Comme les voitures autrefois, les piétons disposent désormais d'allées suffisamment larges pour assurer la fluidité de leurs déplacements et d'intersections suffisamment éloignées pour éviter les bousculades, voire les arrêts ou les attentes. Cette nouvelle contrainte de fluidité posée en amont de la plupart des projets d'équipements et d'espaces publics récents est à l'origine d'une véritable révolution par rapport aux doctrines des architectes de l'après-guerre. L'opposition entre la linéarité des circulations automobiles et la sinuosité des cheminements piétons, qui constitue un des thèmes de prédilection des plans-masses de l'époque des Trente Glorieuses, n'a définitivement plus court. L'écoulement des flux de visiteurs et d'usagers se traduit par une organisation radioconcentrique des cheminements piétons permettant une diffusion homogène et un recul suffisant des points d'accès. Un des premiers sites à avoir mis en place un tel dispositif est le quartier du Stade de France<sup>26</sup>. Présenté lors de sa construction en 1998 comme un modèle d'équipement sécurisé, le stade inaugurerait un nouveau mode de contrôle des visiteurs qui influe largement sur



Stations de transport et cheminements dispersés autour du Stade de France.

26. 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 direction de Jean-Charles Basson, Paris, IHESI, La Documentation Française, 2001, pp. 189-205.

l'organisation du quartier. La sûreté n'y repose plus sur la séparation des registres de l'extérieur et de l'intérieur, mais sur l'organisation d'une surveillance continue des visiteurs depuis les rues, les stations de transport et les parkings jusqu'à leurs places assises dans les tribunes. Les trois gares de RER et de métro ont ainsi été judicieusement réparties en périphérie du stade tandis que trois axes de circulation piétonne amènent directement, sans opportunité de croisement, vers les tribunes du stade. Les stations de transports s'apparentent ainsi à de véritables croisements routiers tandis que les mails piétons se transforment en voies rapides.



Allée en pente douce menant au stade, dans la continuité de la rampe d'accès à la gare RER La Plaine Stade de France.

La forme même des espaces publics en périphérie du Stade de France montre à quel point les piétons sont désormais considérés comme des voitures. Ainsi, la passerelle piétonne enjambant le canal de Saint-Denis depuis la station de métro Porte de Paris (ligne 13) a-elle été conçue comme un élément d'infrastructure routière tandis que l'allée reliant les tribunes à la station de RER La Plaine Stade de France (ligne B) s'est transformée en un véritable *parkway* pour piétons, sans bancs ni recoins, avec une largeur suffisante pour assurer le déplacement fluide des foules les jours de match. La gare du RER elle-même s'organise sous la forme d'un échangeur routier avec rampes d'accès et quais aérien se croisant en surplomb.

Le Stade de France préfigure, à ce titre, un nouveau champ de contraintes liant l'architecture des équipements et l'urbanisme du loisir et des activités autour de ce qui s'apparente à de véritables axes de fluidité. Ses effets se font sentir jusque dans les centres-villes. Soucieuse d'éviter les lieux d'agrégation et d'assurer la fluidité des piétons, de nombreuses communes s'attachent en effet, depuis peu, à multiplier les lignes de déplacement. L'encouragement aux nouveaux modes de déplacement – tramway mais aussi circulations douces tels les vélos, les trottinettes, etc. – participe de cette dispersion. Celle-ci se matérialise 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 automobilistes »<sup>27</sup>, cette pratique génère la mise en

27. Termes employés par Christiane Blancot pour défendre les principes récents des aménagements parisiens, in « L'espace public parisien, ou l'éclatement du modèle », *Voies publiques, Histoires et pratiques de l'espace public parisien, op cit.*, p. 310.



Site propre de la ligne C du tramway, longeant le futur stade de Grenoble.

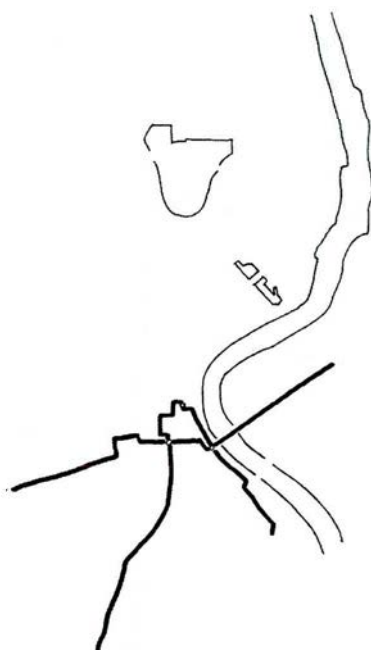
place de tout un tas de mobiliers de défense de type bornes, potelets, chasse-routes ou barrières dont une des conséquences est certainement la limitation des points de traversée et le maintien de vitesses constantes dans chacun des couloirs de circulation. De fait, l'organisation des transports subit aujourd'hui une transformation radicale : il ne s'agit plus tant d'aménager et de dimensionner les infrastructures pour accueillir des flux d'usagers que de maîtriser les parcours empruntés par ces mêmes usagers afin de réduire les lieux de station et de croisement. L'opposition, propre à la sécurité routière, entre un mode de sécurisation de l'espace fondé sur la vigilance et un principe de protection fondé sur l'affectation des lieux à un usage et à une vitesse spécifiques n'y change rien. Sites propres ou partage attentif des espaces publics ne remettent pas en cause le principe de sûreté consistant à assurer le mouvement continu des usagers. Que l'on favorise un système de séparation – comme à Paris, Bordeaux ou Grenoble – ou un système de mise en alerte généralisée – comme à Graz en Autriche – l'essentiel consiste bien à organiser une fluidité des modes de déplacement de manière à ce que les rues, les places et les espaces verts ne soient pas détournés de leurs vocations circulatoires.

La plupart des villes ayant récemment fondé une nouvelle cohérence urbaine autour du tramway se sont attachées à répartir et diffuser la présence des usagers et des visiteurs autour des zones à desservir. Une des seules villes échappant à la règle est la ville de Strasbourg (première ligne mise en service en 1994) : les quatre lignes de tramway se rejoignent en un même lieu, place de l'Homme de Fer, devenu le nouveau pôle de centralité de la ville. Les nombreux problèmes d'insécurité générés par ce dispositif de croisement unique et central a encouragé les autres villes adoptant le tramway à multiplier les nœuds de connection. La ville de Bordeaux (première ligne mise en service en 2003) a pris soin, quant à elle, de croiser deux à deux les trois lignes de son tramway. Les points de correspondance sont ainsi 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 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.





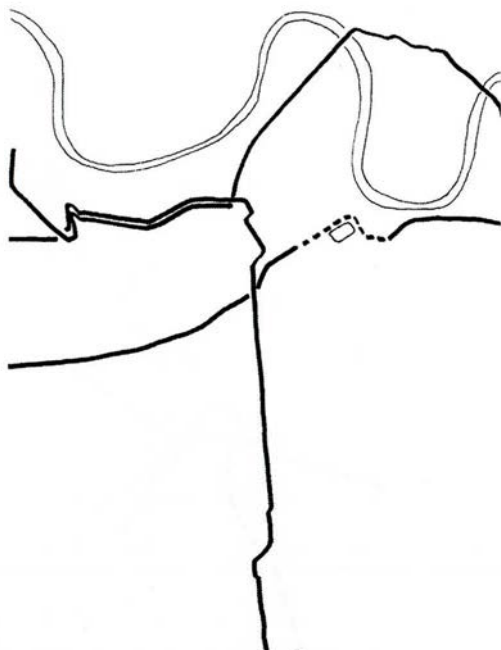
Plan du tramway de Strasbourg avec deux lignes se croisant place de l'Homme de Fer



Plan du tramway de Bordeaux avec trois lignes se croisant deux à deux autour du centre-ville.



Plan du tramway de Montpellier avec deux lignes se croisant en trois points autour des centres historique et contemporain.



Plan du tramway de Grenoble avec les deux lignes se rejoignant en plusieurs points au travers du centre ville et la troisième s'interrompant les jours de match de part et d'autre du stade.

À Grenoble, le principe de répartition des lignes de tramway s'est combiné à une distribution des accès autour du nouveau stade. Les modalités de transport ont été étudiées de manière à ce que le nombre de visiteurs soit à peu près équivalent sur chacun des points d'entrée. Placé à l'intersection des lignes de tramway A et B, le stade est également desservi par une nouvelle ligne, la ligne C, réalisée de manière concomitante. L'éloignement des stations de tramway permet ensuite de diluer la présence des visiteurs. De manière à fluidifier les entrées et les sorties du stade, celles-ci sont situées à environ 250 mètres de part et d'autre de l'enceinte des tribunes – en face du Rectorat et à l'intersection du boulevard Clemenceau et de l'avenue de Valmy. Cette organisation inscrit de manière définitive le dispositif provisoire mis en œuvre lors des Jeux olympiques d'Athènes en août 2004 : les routes accédant au site étaient fermées aux voitures non accréditées et les stations de transport placées à l'écart ; les spectateurs munis de billets devaient se rendre à pied depuis la ville jusqu'au site et passer à travers des portiques détecteurs de métaux.

Le recul des stations ne se justifie toutefois pas seulement par la crainte d'une agrégation de foule<sup>28</sup>. La multiplication et l'éloignement des points d'accès s'inscrivent également dans un souci de pacification : éviter les conflits en donnant à chacun une trajectoire sans intersection. L'organisation de cheminements différenciés pour les spectateurs, les sportifs, les médias, les fournisseurs et le personnel de sécurité a été un des éléments déterminants du choix de l'emplacement où devait être construit le stade<sup>29</sup>. La seule nécessité d'éviter les intersections entre le parcours des supporters grenoblois et celui des supporters de l'équipe adverse a pesé considérablement sur l'organisation de tout le secteur. Ainsi, la ville de Grenoble et la SMTC, maître d'ouvrage du tramway, ont-elles décidé d'interrompre, lors des rencontres sportives à risques, la ligne C longeant le stade au nord et à l'est de manière à limiter les opportunités de croisement entre les spectateurs.

Le moment du parcours des supporters visiteurs lors de leurs entrées dans les tribunes et leurs départs étant devenus des moments très sensibles, il a été nécessaire d'adapter les lieux et les abords des stades de manière à réduire, voire supprimer, les risques d'affrontement. Depuis la réalisation du Stade de France à Saint-Denis en 1998, les maîtres d'ouvrage imposent la mise en place de cheminements séparés et d'un compartimentage des tribunes, de manière à ce que les supporters visiteurs et les supporters de l'équipe du stade ne puissent ni se croiser ni même se voir<sup>30</sup>. Chaque entrée devra desservir spécifiquement un compartiment ou un groupe de compartiments desti-

---

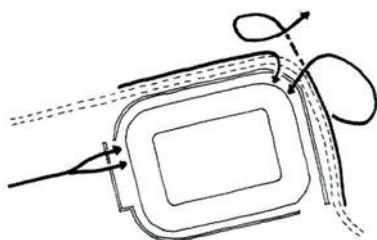
28. La crainte de voir se reproduire la tragédie du Heysel en Belgique, qui fit 39 morts en 1985, a précédé la crainte du terrorisme.

29. De nombreux débats ont porté sur ce sujet, en particulier celui opposant la municipalité avec le paysagiste Alexandre Chemetoff, chargé du réaménagement du parc Paul Mistral au sein duquel se trouve le stade.

30. Paul Landauer « La sécurisation des grandes enceintes sportives : la part de l'architecture. L'exemple du stade de France », *op. cit.*

nés à une même catégorie de public. La solution retenue à Saint-Denis consiste à relier, par un couloir protégé, un parking distant et un espace d'accueil distinct et sécurisé à l'intérieur de l'enceinte. Concernant le stade de Grenoble, la proximité du tramway au nord et à l'est obligea la communauté d'agglomération à mettre en place une voie carrossable supplémentaire longeant l'enceinte et branchée sur le boulevard Jean Pain et l'avenue de Valmy. De même qu'à Saint-Denis, les tribunes sont divisées en secteurs étanches, possédant chacun ses circulations, ses services et ses équipements sanitaires. De manière à éviter le passage impromptu d'un secteur à un autre, le public est orienté dès les stations de transport et les parkings.

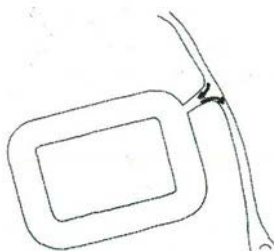
La justification sécuritaire d'une telle organisation n'est pas donc pas seulement la fluidité mais la performance des réseaux face au risque de rassemblement. En termes de protection contre les risques de malveillance, la difficulté ne se mesure donc pas tant à la dimension des sites qu'au nombre de leurs connexions. Peu importe les fonctions assumées par les édifices, l'essentiel est aujourd'hui que l'organisation du territoire conserve sa cohésion circulatoire. Le stade de Grenoble n'a pas été conçu comme un objet spectaculaire du parc Paul Mistral, à la manière du Palais des Sports voisin, structure surdimensionnée réalisée à l'occasion des Jeux Olympiques de 1968. Sa contemporanéité tient essentiellement au fait qu'il ait été conçu comme un ouvrage en état de siège. La poliorcétique a ainsi pris le pas sur l'art des fortifications : la figure de l'ordre social n'appartient plus à la scénographie de l'espace ; c'est davantage la fluidité des circulations, associant la sûreté des équipements à celle des transports qui assume aujourd'hui ce rôle.



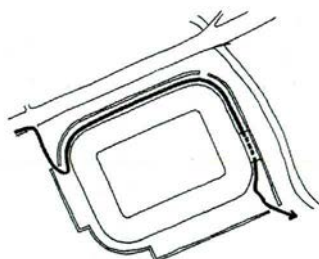
Accès des piétons au stade de Grenoble



Accès des joueurs et des journalistes



Accès des automobilistes au parking souterrain



Accès en bus des supporters invités

## L'économie de la surveillance

La contrainte de fluidité remet en cause la distinction de registres entre la protection de domaines privés et l'accessibilité du domaine public. Cette remise en cause affecte l'espace de trois manières.

Il y a d'abord la mise en place d'un nouveau partage des missions relevant de l'ordre public. Le développement de sociétés de gardiennage génère un nouveau partage du sol, souvent étranger, voire indifférent au découpage cadastral et à la trame continue des espaces publics. Une multitude de statuts intermédiaires apparaissent : des espaces semi-privés – qualifiés de “defensible space” par Oscar Newman<sup>31</sup> – aux lieux publics confiés à la vigilance d'entreprises privées.

Ce découpage de l'espace public s'accompagne d'une seconde transformation, bien plus radicale encore. Il s'agit de son adaptabilité. Les déménagements de plus en plus fréquents des habitants ou des entreprises – dans le cadre, notamment, d'un marché du travail plus mobile – ainsi que la mise en concurrence régulière des sociétés prestataires en sûreté génèrent un renouvellement de plus en plus rapide des pratiques de l'espace. La stabilité des aménagements apparaît dès lors comme un signe de vulnérabilité. Cette vulnérabilité concerne aussi bien l'attraction des sites que leur sûreté. Pour apparaître à la fois attrayant et sûr, un espace doit afficher sa flexibilité. Dans les aéroports, devenus vitrines des nouveaux dispositifs de sûreté, des moyens considérables sont mis en œuvre pour permettre une adaptation souple aux changements des organisations et des personnels. Des lieux comme les postes d'inspection-filtrage font l'objet de recherches et d'innovations pour permettre leur adaptation et leur évolution aux conditions les plus improbables de terrorisme tandis qu'à l'écart des passagers, la protection des pistes reste assurée par un arsenal hérité directement de l'art des fortifications (talus, fossé, mur, ...). 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 sûreté. Les performances de Roissy II et le futur Roissy III reposent davantage sur l'interconnexion des terminaux et la multiplication des trajectoires possibles, permettant aux gestionnaires de l'aéroport comme aux compagnies aériennes d'adapter, voire d'improviser en cas de besoin, leurs modes opératoires. Cette capacité de réorganisation n'est plus fondée, comme c'était le cas dans les années 1960 et 1970, sur la modularité des espaces ou des lieux mais sur la modularité des flux.

---

31. Oscar Newman, *Defensible Space. Crime Prevention Through Urban Design*, New York, Macmillan, 1972.

La mise au point des nouvelles technologies de surveillance détermine une troisième incidence sur l'espace. La vidéosurveillance et surtout la transmission instantanée des images filmées via les réseaux à haut débit, permettent de disposer, depuis n'importe quel lieu, d'une connaissance instantanée de ce qui se passe dans un espace donné. Cette connaissance peut aboutir directement et instantanément à un poste de commandement sans être passée par la médiation et l'interprétation des agents de terrain, comme c'était le cas dans la chaîne de commandement de la sûreté traditionnelle. Ainsi, lors de matchs-événements au Stade de France à Saint-Denis, les forces de l'ordre s'organisent en fonction des images qu'elles reçoivent des caméras de vidéosurveillance, que ce soit dans le métro ou le RER, sur l'espace public ou à l'intérieur du stade. Un même agent peut suivre à distance un individu depuis la station Châtelet jusqu'à sa place dans les tribunes. Grâce aux nouveaux outils informatiques, il est également possible de connaître en temps réel le taux de remplissage du stade. Ces capacités des technologies modifient la place de l'équipement dans le territoire : l'organisation hiérarchique des lieux de contrôle laisse la place à une nouvelle forme de centralisation. Le poste central de commandement (PCC), relié directement à l'ensemble des réseaux routiers et d'information, devient le seul point névralgique du Stade de France. Il doit faire appel à des moyens de défense développés tandis que tout autour, l'espace se doit d'être le plus homogène possible afin d'assurer la performance des dispositifs technologiques.

Ces trois nouveaux aspects de la sûreté que sont le partage des missions, la capacité de réorganisation des sites ou la centralisation du commandement ont une incidence directe sur la conception des espaces. Sans disparaître pour autant, les modes traditionnels de protection sont remis en cause ou utilisés à d'autres fins. Nous proposons d'étudier ici deux dispositifs en particulier, devenus problématiques dans la nouvelle économie de la sûreté : il s'agit des points de contrôle et de l'organisation des vues.

### Les points de contrôle

Le système panoptique décrit par Michel Foucault et imaginé au début du XIX<sup>e</sup> siècle par Jeremy Bentham, ne représente plus le nouvel espace de la sécurité. Il ne s'agit plus de développer un dispositif permettant une surveillance totale – des détenus d'une prison comme des citoyens – mais de déployer en certains lieux stratégiques une série de points de contrôle. L'organisation actuelle s'attache ainsi à dissoudre la « mégalomanie de l'inspecteur et la paranoïa de l'inspecté » généré par le *Panopticon* de Jeremy Bentham<sup>32</sup>. Dans la nouvelle économie de la sûreté, il n'est plus question de *tout voir* mais de *bien voir* le peu qui est vu. La sûreté d'une aéro-gare repose

---

32. L'expression est empruntée à l'ouvrage de Bruno Latour, *Changer de société, refaire de la sociologie*, Paris, La Découverte, 2006, p. 265 où il décrit le *Panopticon* comme une utopie ayant « surtout servi à nourrir la double pathologie de la paranoïa totale et de la mégalomanie absolue ». Dans ce même ouvrage, l'auteur définit la notion d'oligoptique, soit d'étroites fenêtres qui permettent, à l'inverse du panoptique, de prélever certains aspects seulement des êtres (humains et non humains) qui composent la ville.

ainsi presque entièrement sur la performance des postes d'inspection-filtrage. L'ingéniosité des dispositifs et la qualité du contrôle en ces points précis constitue le principal garant de la tranquillité de ce que l'on appelle la « zone réservée ». Les prouesses du filtre l'emportent désormais sur les capacités de surveillance à l'intérieur de la zone. Les postes d'inspection-filtrage disposent ainsi d'une vue parfaite mais étroite de la partie protégée des aéro-gares. La connaissance intime et individuelle de chacun des usagers, que permet leur passage obligé en certains points précis, remplace désormais l'organisation complexe des vues depuis un poste central de contrôle.

Après 2001, les efforts en ce qui concerne la sûreté 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. La suppression des recoins, l'intégration du mobilier de manière à éviter les caches ou la mise en place de rondes et de fouilles dans les aéro-gares ont généré considérablement moins 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. Un autre programme – intitulé Capps (*Computer Assisted Passenger Pre-Screening System 2*) – développe 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 représenter<sup>33</sup>.

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 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. De fait, les inspecteurs et les inspectés ne se 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 sûreté. Car ce qui garantit l'efficacité d'un système de vidéosurveillance n'est pas tant l'étendue du champ recouvert par les caméras que l'inviolabilité des images et des transmissions. La multiplication des codes secrets sur les réseaux informatiques remplace désormais la certification, par une autorité, de la validité des papiers d'identité. De même, 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

---

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

directe<sup>34</sup>. Ces évolutions sont particulièrement sensibles au Stade de France à Saint-Denis. L'immunisation des informations et des images de vidéosurveillance mises en commun par la RATP, la SNCF et les organisateurs des matchs a nécessité au moins autant d'effort que l'établissement des continuités spatiales permettant le suivi d'un spectateur au travers de tous ces domaines.

L'efficacité du filtrage et de sa conséquence directe qu'est le cryptage dépend, pour une large part, de la mise en place de périmètres de sécurité. Ceux-ci permettent tout à la fois de répartir les postes de contrôle en amont des zones à sécuriser et de coordonner les actions entre les responsables du maintien de l'ordre. La constitution de ces périmètres est d'ailleurs obligatoire en ce qui concerne les stades. Une circulaire de 1994 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. »<sup>35</sup> Ce règlement précède la prescription de 1998 consistant à maintenir fermé, sur la périphérie des stades, un espace libre de 0,5 mètres carrés par spectateur, afin d'éviter tout risque de bousculade lors de la sortie des spectateurs<sup>36</sup>. Un tel périmètre de sécurité permet tout à la fois de préserver une zone tactique d'intervention et d'organiser l'évacuation rapide et sans heurts des tribunes. Mais il constitue également un espace intermédiaire au sein duquel peut s'organiser un véritable partage de la mission de sûreté entre les institutions publiques et les organisateurs privés. La Police peut ainsi obliger les organisateurs des rencontres sportives à installer, sur ce périmètre, « des dispositifs matériels d'interdiction et de pré-filtrage sur les points prévus par le directeur du service d'ordre »<sup>37</sup>. Aidés des stadiers, des fonctionnaires de police y auront pour mission de ne laisser pénétrer que les personnes en possession de billets, d'orienter le public en fonction des billets détenus, de procéder à des palpations de sécurité et de refouler les personnes indésirables. Derrière ces points, 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.

Bien qu'étant un des seuls domaines où des normes de sécurité s'appliquent à la conception des lieux, l'architecture des stades ne constitue pas pour autant une

---

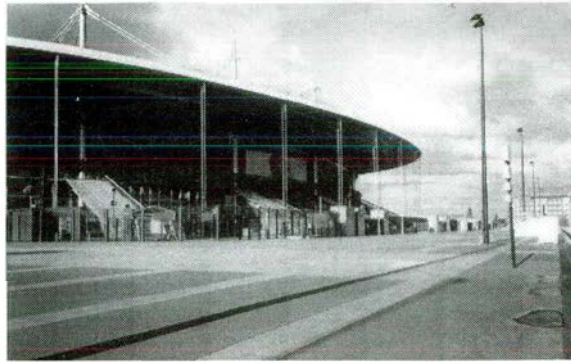
34. Voir à ce sujet Thierry Leterre, « Le repérage par la trace électronique », Xavier Crettiez et Pierre Piazza (dir.), *Du papier à la biométrie. Identifier les individus*, Paris, Les Presses de Sciences-Po, 2006, pp. 283-302.

35. Il s'agit de la circulaire NOR/INT/C/94/00311C du 9 décembre 1994.

36. Cahier des charges relatif à la sécurité dans la conception et l'équipement des stades élaboré pour la Coupe du Monde de Football de 1998.

37. Article 7 de la Convention relative aux services d'ordre mis en place lors des rencontres de football entre l'État, la Fédération Française de Football et Ligue Nationale de Football du 29 octobre 1999.





Périmètre de sécurité autour du Stade de France.

exception. De nombreux périmètres de sécurité, placés entre un intérieur clos – dont la sûreté relève exclusivement des organisateurs ou des gestionnaires – et un extérieur ouvert – où la sécurité est assumée sans partage par la Police – voient aujourd'hui le jour. C'est le cas, par exemple, du parvis public devant les gares TGV, RER et bus de Disneyland Resort Paris qui constitue à la fois un espace-tampon où se fondent les registres du transport et du loisir et une zone de filtrage entre le public-clientèle des parcs d'attraction et des hôtels et le public-riverain se rendant à Disney-Village. Cette nouvelle vocation modifie les caractères de l'espace public puisqu'il devient une sorte d'extension commune entre des domaines spécifiques ou privés.

Qu'il s'agisse d'infrastructures de transports – aéroports, gares, croisements multimodaux – ou d'activités – commerces, loisirs ou bureaux – la préservation de vides urbains périphériques permet de simplifier les missions de sûreté des institutions publiques et des gestionnaires privés. Les avantages de ces espaces-tampons sont nombreux. Ils permettent tout à la fois de limiter la présence du public aux seuls clients des transports ou des activités, de faciliter les chemins de ronde, de fluidifier les flux piétons en cas d'évacuation et d'organiser une intervention concertée des forces de l'ordre et des responsables de la sûreté. C'est ainsi qu'une différenciation de plus en plus précise entre trois types d'espace – indifférents aux limites cadastrales – est en train de se généraliser : une zone ouverte, sans distinction, au public, une zone contrôlée nécessitant une vérification d'identité ou un accompagnement, enfin une zone réservée aux détenteurs d'autorisation, d'habilitation ou de billet d'entrée. Le contrôle ne s'organise plus aux limites entre ces zones mais le long de lignes traversant indifféremment ces différents types d'espace. Ces lignes sont aménagées de manière explicite autour des équipements considérés à risque tels les grands stades ou les aéroports internationaux. Elles sont induites dans les programmes plus banals, 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 usages possibles en périphérie des équipements.



Parvis piétons devant les gares de Disneyland Resort Paris.

## Visibilité et invisibilité

Aristote définissait le territoire de la cité comme devant être « facile à défendre » et « facile à embrasser d'un seul regard ». L'haussmannisme s'inscrit dans cet idéal sécuritaire. C'est encore le cas de la prévention situationnelle des années 1960-1990, pour laquelle il s'agit surtout d'organiser les vues<sup>38</sup>. Pour Jane Jacobs, auteur du premier ouvrage sur le sujet<sup>39</sup>, la sûreté des espaces urbains ne relève pas, en premier lieu, des forces de l'ordre mais de la fréquentation et de la surveillance naturelle exercée par les habitants eux-mêmes. La délinquance n'y apparaît pas tant comme le signe d'une défaillance de la prévention sociale ou des forces de l'ordre que comme le signe d'un abandon, d'un déficit de solidarité entre usagers ou voisins. Elle prône, de fait, la continuité et la diffusion des espaces publics. Pour l'architecte Oscar Newman, ce qui caractérise la forme d'un espace public sûr c'est sa capacité à être observé par les habitants qui sont autour. Son ouvrage *Defensible space*<sup>40</sup> établit une nouvelle hiérarchie des espaces extérieurs résidentiels en fonction du niveau de surveillance exercé par les résidents, des espaces privés aux espaces publics en passant par les espaces semi-privés – sous surveillance directe des habitants – et les espaces-semi-publics – sous surveillance indirecte.

Avec le développement de la vidéosurveillance, en particulier en Grande-Bretagne, le regard du privé sur le public n'a plus la même valeur. La visibilité reste un enjeu. Mais cet enjeu s'est déplacé. Les vues n'ont plus besoin d'être aménagées de manière constante. 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. Une fois 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

38. Voir à ce sujet le chapitre « Un regard sur quarante années de débats et de pratiques » du *Guide des études de sûreté et de sécurité publique dans les opérations d'urbanisme, d'aménagement et de construction*, DGUHC, DGPN et DIV, La Documentation Française, 2007.

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

40. Oscar Newman, *Defensible Space. Crime Prevention Through Urban Design*, *op. cit.*

ce sens. Les exemples ne manquent pas : de nombreux centres commerciaux et parkings sont équipés de puissants systèmes d'éclairage pouvant être actionnés par simple manipulation d'un commutateur depuis un poste de contrôle ; les caméras de plusieurs sites vidéosurveillés 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...

Ce qui caractérise ce regard sélectif de la technologie est également son invisibilité. De nombreux dispositifs électroniques sont à présent immatériels – les barrières infra-rouges, les détecteurs anti-intrusion, les contacts de feuillure installés dans les ouvrants... – tandis que les postes de commandements des grands équipements publics à risque, tels les stades, sont 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 sûreté. A la fois discrets et défendus par des dispositifs de protection renforcés, ces postes relèvent tous des mêmes caractéristiques : inaccessibles de l'extérieur, sans baies vitrées, équipés de sas d'accès type sas de banque, sans lien direct avec d'autres parties des équipements ou des sites (disjoncteur électrique et lignes téléphoniques indépendantes, arrivées d'air non accessibles, ...).

Mais le principe d'invisibilité peut prendre d'autres formes. Certains cheminements réservés aux instances de la sûreté se dérober ainsi à la vue des usagers. L'exemple de la construction des stades est, une fois de plus, éclairant à ce sujet. Le Stade de France à Saint-Denis dispose ainsi d'une voie de desserte intérieure (VDI) parfaitement invisible de l'extérieur. Cette voie souterraine d'un kilomètre de long, connectée directement sur l'autoroute A1, 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.

Le principe d'une circulation dérobée redoublant les cheminements des visiteurs caractérise également l'organisation des tribunes. Ainsi, à chaque niveau, une galerie périphérique 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 déambulateur assure un positionnement dominant des stadiers ou des forces de l'ordre par rapport aux tribunes. Accessibilité et visibilité restent donc les maîtres-mots des responsables de la sûreté des tribunes. Mais la performance de leurs actions est désormais condi-

tionnée par l'immunité des espaces qui leur sont dédiés : les modes de surveillance et les modalités d'intervention doivent rester imperceptibles des spectateurs.

La contrainte d'invisibilité qui accompagne cette sectorisation des cheminements caractérise également 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 inclus dans les volumes bâtis. Leurs entrées, discrètes, sont alors fermées et équipées d'un système de surveillance vidéo et d'un interphone. Lorsque des livraisons arrivent, les portes sont actionnées 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 sûreté. Ce qui a changé ce n'est pas tant le principe de surveillance et de protection des accès que la différenciation entre un domaine où les usagers sont anonymes et un domaine où les usagers sont connus. Cette différenciation se généralise à tous les programmes, des équipements ouverts au public – qui disposent d'accès de service distincts et contrôlés par badges – aux aéroports – où les postes d'inspection filtrage établissent une hiérarchie en fonction du degré de connaissance des voyageurs et de leurs bagages. Les clés électroniques, les codes ou les portails magnétiques se chargent ainsi d'identifier celles et ceux qui ne sont plus repérés par le tissu social. L'espace réservé qu'ils délimitent doit rester invisible du domaine public anonyme.

### Les ajustements du contrôle

Des incivilités au terrorisme, en passant par les agressions, les violences urbaines ou le hooliganisme, les actes auxquels sont confrontées les forces de l'ordre se produisent selon des schémas de plus en plus instables<sup>41</sup>. La police comme les instances de sécurité privée doivent aujourd'hui s'adapter à une délinquance de plus en plus mouvante et volatile. Ainsi que l'exprimait récemment un officier de CRS à propos des débordements lors des manifestations anti-CPE d'avril 2006 :

« Aujourd'hui, on nous demande d'épouser la mobilité des groupes qui sont dans la rue. On a vécu une première adaptation rapide de nos méthodes en novembre 2005. Les manifestations anti-CPE sont la suite des émeutes en terme de technicité. Aujourd'hui, le maintien de l'ordre en terme statique régresse, notre travail s'apparente à une forme de lutte contre la guérilla urbaine ».<sup>42</sup>

Des éléments urbains, tels les percées, les boulevards, les chemins de ronde ou les grilles isolant certaines portions de territoire, pouvaient constituer de bons moyens pour lutter contre les mouvements insurrectionnels ou le contrôle des

41. Lire à ce sujet l'ouvrage de Sébastien Roché, *Tolérance zéro ? Incivilités et insécurité*, op. cit., en particulier le chapitre « Incivilités et mutations de l'insécurité ». Sur les mouvements et les déplacements de la délinquance, voir également Alain Bauer, Stéphane Quéré et Jean-Luc Besson, *Géographie de la France criminelle*, Paris, Odile Jacob, 2006.

42. *Libération*, mardi 11 avril 2006.

« classes laborieuses »<sup>43</sup>. Ces mêmes éléments de l'urbanisme sécuritaire sont inutiles lorsque les populations censées être contrôlées deviennent indistinctes et mobiles. Surtout si celles-ci bougent plus vite que les forces de l'ordre et si leurs mouvements, imprévisibles, s'attachent à annuler les modes d'intervention de la police et des instances privées de sécurité. Il faut alors recourir à un urbanisme « intelligent » – comme on parle de technologie « intelligente » – capable de modifier ses aménagements au gré des circonstances, de permettre le repère instantané du mouvement des populations dangereuses et de s'adapter à l'intervention des 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 l'ensemble des espaces et des équipements ouverts au public qui doivent s'équiper d'une capacité d'adaptation, et d'adaptation rapide, à tous les contextes d'insécurité.

### L'adaptation aux situations d'urgence

Le déploiement, depuis quelques années, des barrières Vauban<sup>44</sup> a amorcé une première mutation 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 Vigipirate<sup>45</sup>. 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, à la suite de 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 ces mesures, la pose de barrières Vauban devant les écoles, les marchés, les bibliothèques et les mairies pour empêcher le stationnement de véhicules – éventuellement piégés – inaugure certainement une nouvelle manière de contrôler l'espace public. Il ne s'agit plus, ici, 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'implantation 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 différent.

La volonté de se prémunir contre d'éventuels attentats ayant pris le pas sur la prévention du risque insurrectionnel, la mise en place éphémère de nouvelles grilles devient un mode opératoire de plus en plus banal. L'inscription dans le paysage des barrières Vauban a ainsi succédé à l'habitude de leur présence lors de l'activation du plan Vigipirate. Le modèle des barrières a lui-même évolué au cours de ces dernières années. Le premier modèle ne disposait que d'un seul pied, la stabilité de la barrière étant assurée par la barrière voisine. Le modèle

43. Louis Chevallier, *Classes laborieuses et classes dangereuses à Paris pendant la première partie du XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Librairie générale française, 1978 (1958).

44. Barrière en acier galvanisée d'un mètre de haut et deux mètres de long. Elle est composée de deux tubes de 4 cm de diamètre qui en forment le cadre et de 19 tubes verticaux de 1 cm de diamètre et espacés de 10 cm. Deux crochets de chaque côté permettent d'assembler les barrières les unes aux autres.

45. Voir à ce sujet 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.

plus récent est constitué de deux pieds décalés du cadre, permettant tout à la fois un assemblage plus souple – il est désormais inutile de caler la dernière barrière par un pavé particulier – et un stockage d'emprise réduite. Il n'est pas rare de voir aujourd'hui entreposé, au cœur d'un espace public très fréquenté, un ensemble de barrières prêtes à l'emploi au point, parfois, de devenir des éléments indissociables du paysage urbain. Cette gestion de l'espace « en direct » n'épargne désormais aucun des domaines de la ville : chaque fragment de l'espace public peut ainsi être réquisitionné.



Barrières Vauban stockées en attente d'événements sur les Champs-Élysées.

Le positionnement des barrières Vauban est entièrement du ressort des responsables du maintien de l'ordre. Il s'agit d'orienter les circulations, de trier 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. La fonction de ces nouvelles grilles du paysage urbain n'est donc plus de fixer ou de marquer un territoire mais, bien au contraire, d'agrandir le territoire de la sécurité. Certaines limites entre des espaces de statuts différents se trouvent, de fait, régulièrement déplacées. Les mêmes barrières Vauban font ainsi de la place du Carrousel, devant le Louvre à Paris, un espace changeant selon l'afflux de visiteurs, la météorologie ou le niveau de la menace terroriste<sup>46</sup>.

Dès l'origine et malgré une nouvelle organisation fondée sur la fluidité et la multiplicité des accès, les gestionnaires du Louvre ont été contraints de ralentir les flux. La plupart des visiteurs se dirigeant, quelques minutes après avoir pris leurs billets, vers la *Joconde* ou la *Venus de Milo*, il est devenu nécessaire de limiter le nombre de personnes entrant dans le musée. Un grand nombre de guichets restent fermés tandis qu'aucun dispositif ne dissuade l'affluence des entrées par la cour Napoléon III. Les accès par le passage Richelieu, le centre commercial, le parking ou plus récemment la porte des Lions restent pour la plupart inconnus des touristes. Ces derniers attendent, généralement, devant la pyramide, dont le parvis est devenu, en quelque sorte, une extension de la salle d'accueil. Cette

46. Voir à ce sujet Paul Landauer, « Les nouvelles fonctions de la grille », *Voies publiques. Histoires et pratiques de l'espace public à Paris*, op. cit., pp. 279-285.

extension est organisée par des barrières Vauban, en fonction de l'affluence du public. La place du Carrousel est ainsi annexée, dans des proportions variables, au musée. Les grilles provisoires organisent ainsi différents dispositifs selon les périodes et les saisons : limite entre parvis et voie de circulation avec deux passages symétriques – ouverts ou fermés – de part et d'autre de l'axe historique, couloirs dans l'axe des traversées de la place du Carrousel ou « baïonnettes » augmentant le linéaire piéton. Le point commun entre ces dispositifs est qu'ils contredisent l'organisation induite par l'implantation de bassins autour de la pyramide : ils instaurent un écart entre le musée et la ville là où l'architecte I.M. Pei avait organisé des passages directs et continus et une disparition des seuils.



Barrières Vauban isolant les abords de la pyramide de la place du Carrousel.

Improvisé au Louvre, ce principe d'adaptation des grilles au flux des visiteurs, a constitué un des éléments du programme du stade de Grenoble. La Police Nationale souhaitait en effet que le périmètre de sécurité autour du stade soit matérialisé physiquement par une clôture. La municipalité de Grenoble s'inquiétait, de son côté, de voir se constituer une grille permanente au cœur du parc Paul Mistral, confisquant de fait une partie des aménagements paysagers aux habitants de la ville. Il a donc été décidé d'établir une enceinte amovible. La conception d'un tel élément constitue à lui seul un défi technique : en position fermée, la barrière doit être à même de résister aux pressions de la foule ; en position ouverte, elle doit pouvoir disparaître complètement de manière à restituer au parc la surface temporairement ceinte lors des rencontres sportives ou autres manifestations à risque. Cette modularité constitue une avancée par rapport aux grilles permanentes mises en place autour du Stade de France. Seuls quelques portails escamotables, placés entre les axes d'accès au stade et commandés à distance depuis le poste central de commandement, y permettent des décompressions en cas de mouvement de foule.

L'enceinte amovible de Grenoble aussi bien que les grilles télécommandées de Saint-Denis rendent aléatoires le fonctionnement des sites. Ils permettent non seulement de programmer les aménagements selon les événements mais également d'improviser une reconfiguration des installations en fonction des mouvements de foule. Il ne s'agit donc pas seulement de réserver un espace



Portails commandés à distance entre les secteurs des tribunes du Stade de France.



Grilles protégeant les abords des tribunes, levées les jours de match de manière à préserver la fluidité des parcours.

adapté à l'intervention des responsables de la sécurité mais de constituer un espace matriciel, un territoire capable d'une infinie variété de formes selon les circonstances et le degré de risque auquel les usagers ou les visiteurs sont exposés.

La position mobile de la grille est déterminée par une analyse au jour le jour, voire heure par heure, de la manière dont les problèmes pourraient survenir. Il s'agit ensuite de les délimiter dans des bornes acceptables. L'espace urbain n'est donc pas tant organisé sous la forme de l'interdiction – interdiction de franchir une limite, interdiction de passage ou interdiction de stationner – que sous la forme d'une adaptation souple à toutes les situations. Les grilles amovibles ne cherchent pas à isoler un espace relevant d'un mode spécifique de contrôle, à la manière des grilles de la résidentialisation ou des « gated communities ». Elles servent au contraire à dilater le champ d'action des responsables de la sécurité. Il ne s'agit plus de distinguer un espace relevant d'une règle particulière mais, bien au contraire, de dissoudre les limites entre les domaines du privé et du public. Ainsi que l'écrit Michel Foucault à propos de l'art de gouverner et du traitement de l'aleatoire, l'objet de la grille n'est pas d'interdire les phénomènes mais de parvenir à « une annulation progres-



sive des phénomènes par les phénomènes eux-mêmes »<sup>47</sup>. La sûreté, en tant qu'état de protection et de confiance, a perdu de son sens. Elle est devenue un état de vigilance.

Le plan Vigipirate contient lui-même, dans son principe de graduation des risques – du jaune à l'écarlate, en passant par l'orange et le rouge – une possibilité de transformation de l'espace. Elle peut impliquer, par exemple, la mise en place de portiques détecteurs de métaux dans les lieux publics comme les mairies ou musées. Dans certains programmes récents d'espaces publics, les conséquences d'un niveau élevé de risque ont été d'emblée intégrées. C'est le cas, par exemple, de l'opération Seine-Arche à Nanterre pour laquelle l'EPASA a souhaité que les vastes espaces publics des « Terrasses », dessinées pour accueillir de grands événements, soient à même de faire face à d'éventuels débordements. Il s'agissait donc, dès le stade du programme, de permettre le rétablissement des flux éventuellement coupés, la modification de certains mouvements, la reconfiguration des réseaux. Certaines rues pourront ainsi être réquisitionnées pour le parcage 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 été envisagé en cas de fermeture d'un boulevard<sup>48</sup>.

À défaut de maîtrise, du maîtrisable ! Tel pourrait être la devise des nouveaux responsables de la sûreté. Ce qui ne peut être contrôlé en amont le sera en aval : les grilles ne les intéressent pas tant pour leur faculté à clôturer 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'est stable, tout est susceptible d'être modifié en fonction de l'évolution des connaissances et des risques à venir ou à découvrir. Le risque connu, comme le risque incendie, génère des fonctions fixes, statiques : résistance au feu des matériaux, emplacement déterminé des issues de secours, ... Cette stabilité est nécessaire à la cohésion des modes d'intervention des pompiers. Avec le risque mouvant de l'insécurité, tout change. La stabilité n'est 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, tel qu'il est demandé aujourd'hui par les maîtres d'ouvrage, est donc l'inverse de la prévention situationnelle : un espace qui n'est plus organisé pour déterminer des comportements ou favoriser une prise en charge de la sécurité par les habitants ou les usagers, mais un espace adaptable à toutes les situations, même celles sur lesquelles la société n'a plus de prise.

Cette performance flexible des équipements de loisir et d'activité n'est toutefois possible qu'en raison du contrôle de l'ensemble par un poste central de commandement. À mesure que l'espace devient modifiable, le pouvoir décision-

47. Michel Foucault, *Sécurité, territoire, population. Cours au Collège de France. 1977-1978*, coll. Hautes Études, Paris, Seuil/Callimard, 2004, p. 68.

48. Éric Chalumeau, Florence Imbert et Philippe Roux, « L'irruption de la sûreté dans les pratiques d'urbanisme et de construction », PUCA, 2007, p. 55.

naire se concentre. Le poste central devient à la fois un centre d'information et une unité d'injonction ; c'est lui qui analyse la situation, définit les mesures préventives et fixe les éventuelles modalités d'intervention. De plus en plus de villes pourraient bientôt disposer de leurs centres de sécurité. Celui de New York, mis en place après les attentats du 11 septembre 2001, laisse imaginer ce à quoi ils pourraient ressembler. Les compétences de ce centre, baptisé « Office of Emergency Management » concerne les catastrophes naturelles ou accidentelles et les actes de terrorisme susceptibles de frapper la ville. Ses responsabilités s'étendent aux espaces et aux équipements ouverts au public, qu'il s'agisse des transports, des bâtiments gouvernementaux, des monuments historiques, des secteurs financiers, des services publics, des lieux de loisirs ou des lieux de culte. Voici la description qu'en font Éric Denécé et Sabine Meyer :

« Au centre de la cellule de crise, se trouvent des rangées de consoles informatiques, certaines reliées directement aux autorités, d'autres retransmettant en direct des images satellites provenant des principaux points névralgiques du globe (Tel-Aviv, Jérusalem, Bagdad, Kaboul, Moscou, Londres), des émissions en direct d'Al Jazira, et autres chaînes de télévision sensibles. Des unités de travail, regroupant des équipes spécialisées dans la recherche de renseignements, ont accès à des banques de données fournissant des informations récentes sur les principaux terroristes recherchés dans le monde et sont reliées à des caméras transmettant des images satellites des quartiers de New York dans les moindres détails. »<sup>49</sup>

### L'adaptation aux transformations d'usage

Il existe toutefois une manière plus indirecte de préparer les espaces et les équipements ouverts au public aux conditions d'exercice de la sûreté. Il s'agit d'organiser les moyens d'une déstabilisation continue en renouvelant sans cesse les modalités d'usage des espaces. Disney-Village constitue certainement l'emblème de ce procédé. Depuis son ouverture en avril 1992, cette zone commerciale et de divertissements n'a cessé d'être transformée. L'ajout et le remplacement de plusieurs restaurants, boutiques et autres activités ont servi de prétexte pour modifier la disposition et les éléments décoratifs du site. Le nom même du site – et son logo – ont été changés en 2002, passant de Festival Disney à Disney-Village. Changements de couleurs – les toitures sont passées du bleu au rouge –, changements d'usage des mêmes objets – les colonnes lumineuses d'origine sont devenues un temps des comptoirs de nourriture – voire modification complète des espaces – l'esplanade du Buffalo Bill West Show occupée depuis 1995 par Planet Hollywood et le cinéma Gaumont – constituent le quotidien de Disney-Village. Disneyland Resort Paris publie chaque semaine un calendrier des événements où sont notamment présentées les animations extérieures – concerts exceptionnels, Disney Village Circus, spectacles à heures fixes, ... – qui impliquent une adaptation des espaces. La rue n'est plus un élément fixe du paysage urbain, doté de caractéristiques immuables. Elle devient ici le support de toutes sortes d'améliorations potentielles et de services. Le centre commercial du Carré-Sénart et ses abords se transforment eux-mêmes à dates régulières en théâtres d'animations à l'attention des familles et des

49. Éric Denécé et Sabine Meyer, *op. cit.*, p. 91.

enfants : fête des enfants en avril, fête de la musique en juin, fête du Carré en juillet, l'été du Carré en août, festivités équestres en septembre, ... Les aménagements sont, ici, intimement liés à l'éphémère des événements.

Ces performances évolutives ont une importance dans l'organisation de la sûreté : l'hyperactivité du site le convertit en terrain appropriable à tout moment par les organisateurs, préparant implicitement les visiteurs à l'éventualité d'une intervention possible des services de sécurité. La contradiction avec le principe de sectorisation des cheminements – un couloir pour chaque mode de déplacement – n'est ici qu'apparente : les dispositifs séparatifs des sites propres peuvent également servir à la transformation des lieux. C'est le cas, par exemple, du terre-plein central sur lequel s'implantent les stations du tramway de Grenoble et qui devient un mail piéton élargi lors d'événements à risque dans le stade. Mais cet espace du zapping a également une autre fonction : il s'agit d'affaiblir les possibilités d'appropriation illégitime et durable. L'objectif commercial de faire circuler les visiteurs en multipliant les lieux d'attraction peut donc aussi accompagner un objectif de dispersion, réduisant les capacités de rassemblement de la foule.

La conversion des espaces publics en espaces de circulation, qui caractérise aujourd'hui un grand nombre de situations urbaines, ne constitue donc pas la seule manière de mettre en mouvement les usagers, habitants ou visiteurs. La tactique des produits urbains à vies multiples, consistant à modifier sans cesse l'espace suivant les usages, contribue en effet à empêcher une occupation sédentaire, voire une appropriation prolongée dans le temps de certains lieux urbains. Cette nouvelle adaptabilité des espaces publics est en train d'imprimer sa marque sur les nouveaux aménagements parisiens. Chaque usager ou plutôt 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 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. Ainsi que l'exprime 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. L'espace est contraint, il sera de plus en plus utilisé au maximum. Tel ou tel service urbain ne fonctionne pas la nuit, il est certain que bientôt un groupe d'usagers trouvera une pratique de substitution à l'espace qui lui est dévolu. Déjà aujourd'hui, en plein centre de Paris, des ponts sont le lieu de démonstrations pour virtuoses du patin à roulettes ou orchestres de jazz, et il est sûr que, sans qu'on y prenne garde, dans plusieurs quartiers de Paris, des rues deviennent certains jours des espaces tout à fait différents, pas toutes les rues mais quelques-unes. De la capacité à les repérer et à leur permettre de se multiplier, nous pourrions imaginer une nouvelle méthode de fabrication des projets d'espace public, plus souple et plus adaptée au temps de la vie moderne. »<sup>50</sup>

Le partage spatio-temporel se présente ainsi comme une alternative séduisante à la multiplication des lieux consacrés à une seule fonction, notamment

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

à la circulation automobile, qui a caractérisé l'urbanisme des années 1960. Mais comment ne pas voir que, derrière la générosité de ce nouveau partage, se cache également un souci de contraindre les usages déviants, ceux qui, dans le vocabulaire politiquement correct de ces dernières années, sont souvent qualifiés 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 être inscrit dans un groupe qui s'en est déjà chargé.

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, au même titre que l'action sociale et politique, porter assistance aux individus. Avec le partage spatio-temporel, il semble que les valeurs mobilisées par la solidarité envers les usagers 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. « L'espace public est à tout le monde » signifie aujourd'hui que chacun y a sa place réservée. La neutralité a laissé 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 : il en est devenu utilisateur. La spécialisation des espaces public 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...).

### La contractualisation des usages

La réduction des lieux potentiels de conflits ne dépend pas seulement du déploiement des fluidités, du camouflage des réseaux à risque et de la mutabilité des espaces. L'animation de l'espace public peut constituer un outil au moins aussi essentiel pour y parvenir. C'est ainsi que de nombreux maîtres d'ouvrage et gestionnaires ont récemment fait le choix de s'appuyer sur des pratiques fortement codifiées, tels 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 à ces événements compensent la difficulté d'imposer directement un code et une sanction. L'événement public ne constitue donc plus une fin en soi. Il s'agit, pour l'essentiel, d'un moyen destiné à compenser une absence de règle de vie en commun, là où aucune autre autorité légitime ne semble à même d'assurer un partage civil. Cette délégation de la sûreté 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 la communion spirituelle – dans la mise en place de règles réciproques et partagées. Les programmes d'animation organisent le territoire de manière à ce que des personnes sans affinités ne soient jamais amenées à se rencontrer. Cette organisation permet davantage que le simple désamorçage des conflits. Il s'agit de faire apparaître tout croisement inopportun comme une transgression du code de conduite mis en place par les prestataires.

## Le sport

Ainsi que le rappelle Gilles Lipovetsky, « l'esprit performantiel » des grandes compétitions s'imisce désormais dans un nombre croissant d'activités de loisirs<sup>51</sup>. Des rencontres sportives ont régulièrement lieu à Disney-Village, au même titre que les animations culturelles ou commerciales. Un nombre croissant de centres commerciaux périphériques attirent désormais leur clientèle par le sport. C'est le cas, par exemple, des Arcades de Noisy à Marne-la-Vallée qui proposent une piste de ski. Certains équipements sportifs deviennent eux-mêmes des lieux de vie particulièrement vivants, ainsi qu'en témoigne la piscine de Montpellier conçue par Ricardo Bofill qui accueille, au-delà des bassins, de nombreuses autres activités de loisir, permettant notamment à certains usagers d'y passer la journée.

Cette incursion du sport dans l'espace public va jusqu'à déterminer le choix d'aménagements a priori plus banals. De nombreuses activités dites « de quartier » impriment désormais leurs marques dans la ville. La pratique du football, du basket ou des sports de glisse dans les quartiers d'habitat – en particulier social – motive l'installation de plus en plus fréquente de terrains grillagés et de pistes courbes tandis que la demande en gymnases et en terrains de sport ne cesse d'augmenter. Le sport devient un élément récurrent de programmation des espaces publics. Il n'est pas rare de voir des tremplins VTT, des pistes de patinage ou de simples paniers de basket meubler des lieux restés jusque-là sans affectation particulière. Nous pourrions aller jusqu'à nous demander si ce goût prononcé des maîtres d'ouvrage publics et des maîtres d'œuvre pour les dispositifs favorables aux pratiques sportives ne participe pas également de cette diffusion des valeurs de l'effort corporel jusqu'au cœur des villes et des quartiers. En augmentant la performance des circulations dites « douces » – tels que vélos, trottinettes, rollers ou skate-board – ces aménagements participent d'une mise en scène de la pratique du sport. Mais un sport de loisir et d'évasion, où les performances et les valeurs compétitives contribuent à générer, au sein de l'espace public, des communautés d'affinités, les praticiens de la glisse pouvant, par exemple, se retrouver, à certaines heures, en quelques lieux ou axes spécifiques de circulation.

---

51. Gilles Lipovetsky, *Le bonheur paradoxal. Essai sur la société d'hyperconsommation*, Paris, Gallimard, 2006, pp. 249-251.

Il arrive parfois que ces deux valeurs du sport – prouesse et distraction – en viennent à se confondre. Les débats autour de l'emplacement du stade de Grenoble illustrent très clairement cette volonté de rapprocher les vertus du sport-spectacle des loisirs de la ville. De manière à dégager la vue du parc Paul Mistral sur l'Isère, le paysagiste Alexandre Chemetoff avait proposé à la Ville de placer le nouveau stade le long du boulevard Clemenceau, à l'arrière-plan d'un programme de logements et de bureaux. Soucieuse de ne pas bouleverser la configuration du site, la municipalité avait toutefois préféré construire le nouveau stade sur l'emplacement de l'ancien, le stade Charles Berty. Mais ce choix reposait également sur une volonté, clairement affichée, de mettre en scène le spectacle sportif au cœur d'un des principaux parcs de la ville. D'autant que le boulevard Jean Pain, le long duquel est placé le stade, constitue un axe de circulation particulièrement stratégique puisqu'il reçoit le flux des véhicules sortant de l'autoroute A41 et traversant l'Isère en direction du centre ville de Grenoble. La décision d'un tel emplacement allait pourtant à l'encontre des prescriptions en termes de sûreté puisqu'elle empêche, littéralement, la mise en place d'un périmètre de sécurité homogène sur la périphérie du stade<sup>52</sup>. C'est dire à quel point la Ville a misé sur la diffusion des valeurs du sport pour pacifier ce secteur.

La présence du stade *dans* la ville et non plus à l'écart ou en périphérie relève de la notion de puissance. Les capacités du stade excèdent en effet les besoins. L'équipement s'affirme ainsi comme une promesse d'extension des capacités sportives de la ville. Peu importe que l'équipe de Grenoble ne soit pas en première division : elle pourrait l'être un jour. Il en est de même aujourd'hui du Stade de France qui reste à la fois le témoin d'une performance passée (la Coupe du Monde 1998) et le révélateur d'une nouvelle puissance à venir. Cette identification du visiteur avec la surcapacité des équipements sportifs constitue un des attraits principaux de ces objets urbains : le désir n'est plus limité à ses capacités. Cette mobilisation de l'appétit de puissance permet, en théorie, de dissuader toute tentative d'affirmation individuelle tels que tags, dégradations ou autre détournement d'usage<sup>53</sup>.

À peine l'inégalité entre les accédants à l'espace public a été abolie que le sport en instaure une nouvelle, d'un autre ordre. Car ce qui distingue aujourd'hui l'inscription des terrains de sport dans la ville par rapport aux pratiques plus anciennes, c'est que le principe de compétition n'est plus cantonné au sein de lieu clos. Les valeurs et l'organisation du stade se diffusent à l'ensemble de l'espace public. Le rapport de force entre les gestionnaires de l'espace public et les organisateurs de rencontres sportives s'est inversé. Les organisateurs ne se soumettent plus aux exigences de l'espace public. À présent que leur rôle dans l'animation mais aussi dans la sécurisation des villes est devenu essentiel, ils sont en mesure d'imposer leurs propres dispositifs aux collectivités territoriales.

52. SCET/ISC, « Projet de stade d'agglomération. Synthèse des études de pré-faisabilité », rapport pour Grenoble Alpes Metropole, avril 2001.

53. À propos de la valorisation du potentiel au détriment des capacités, voir Ulrich Beck, *La société du risque*, Paris, Aubier, 2001 (Londres, 1992).

C'est ainsi que les contraintes d'organisation des événements sportifs – à Saint-Denis comme à Grenoble – sont à même de déterminer la composition urbaine de tout le secteur.

Cette préséance du sport sur l'organisation des villes témoigne d'une profonde rupture. L'apparition du sport au début du XIX<sup>e</sup> en Angleterre s'inscrivait en effet dans un processus de civilisation fondé sur le refoulement progressif de la violence et le remplacement de l'autorité extérieure par un dispositif intériorisé de censure<sup>54</sup>. La pratique codifiée du football était supposée discipliner une jeunesse agitée, voire turbulente. Il n'en est plus de même aujourd'hui. Le sport dans la ville n'est plus un lieu de contrainte, placé à l'écart des éventuelles déviances de la rue. Les grillages placés autour des terrains de jeu ne délimitent pas tant des domaines affranchis du reste de la ville qu'une scène sur laquelle se déroule, au vu de tous les passants, une nouvelle forme de ferveur collective. La clôture n'est pas là pour isoler un secteur relevant d'une règle du jeu distincte et autonome mais, bien au contraire, pour diffuser les valeurs du sport dans les autres sphères de la vie sociale. Les terrains de sport font ainsi l'objet de mises en scènes de plus en plus perfectionnées au sein des quartiers résidentiels : placement en entrée de ville, création de promontoires ou de parvis, éclairages spécifiques, ...

En tant que lieu d'une libération contrôlée des émotions, la pratique du sport réclamait, jusqu'à récemment, une autonomie par rapport aux usages du quotidien. Ainsi que l'écrivait Norbert Elias :

« (Les rencontres sportives) fournissent, dans certaines limites, des occasions d'éprouver des expériences émotionnelles qui sont exclues des moments très routiniers de la vie : dans une société où la plupart des activités se routinisent en fonction d'une interdépendance irrésistible entre de grands nombres d'individus et en fonction d'objectifs, personnels et impersonnels, qui nécessitent une subordination élevée des besoins immédiats par rapport aux autres ou par rapport à une tâche impersonnelle, les activités de loisirs représentent une classe d'activités où, plus que nulle part ailleurs, on peut – jusqu'à un certain point – relâcher, publiquement et avec l'approbation de tous, la contrainte routinière des émotions. »<sup>55</sup>

L'architecture des stades était très imprégnée de cette volonté de séparer le spectacle sportif de la coercition sociale propre aux autres sphères de la vie. Le Parc des Princes, construit par l'architecte Roger Taillibert en 1968-1972, en est un bon exemple : couvert par un monumental auvent en forme d'œuf, il tourne le dos au périphérique parisien, protégeant ainsi les 50 000 places assises de l'agitation des réseaux du monde contemporain. Désormais considérée comme dangereuse et inquiétante, une telle forme en coque est aujourd'hui proscrite. Les maîtres d'ouvrage et les maîtres d'œuvre préfèrent généralement lui opposer l'image d'un stade ouvert sur son environnement. Les

54. Voir à ce sujet le chapitre « La question des limites » de l'ouvrage d'Alain Finkelkraut, *Nous autres, modernes, op. cit.*

55. Norbert Elias et Eric Dunning, *Sport et civilisation, la violence maîtrisée*, Fayard, Paris, 1994 (1986), p. 134.

spectateurs comme les forces de sécurité, doivent pouvoir accéder aux tribunes et en sortir sans heurts. À la différenciation des régimes – favorable a priori aux débordements de supporters – s’est substitué un contrôle social qui s’exerce désormais avec la même intensité à l’intérieur qu’à l’extérieur de l’enceinte sportive. D’autant que l’implantation de périmètres de sécurité autour des stades contribue à fondre les deux registres du loisir et du quotidien au sein d’un même espace-tampon. Les deux vecteurs de pénétration des forces de l’ordre depuis l’extérieur et d’expulsion des spectateurs depuis l’intérieur se neutralisent désormais en un même lieu : il est difficile de dire si le périmètre de sécurité appartient à la ville ou au stade. Aucune distinction ne sépare plus le dedans du dehors : la coercition sociale peut désormais s’exercer jusqu’au siège des spectateurs...

### Le commerce

Concomitamment à l’envahissement du sport dans les espaces publics, la pratique du « shopping » s’est greffée sur une multitude de fonctions desquelles elle était, sinon exclue, du moins marginalisée. C’est le cas, par exemple, des musées ou des lieux de loisir<sup>56</sup>. Les gares, les aéroports et les autres lieux de transit ressemblent de plus en plus à des centres commerciaux. La gare Saint-Lazare à Paris accueillera, dès 2008, 10 000 mètres carrés de boutiques tandis que la gare de Leipzig en compte déjà 30 000 sur trois étages, répartis en 140 magasins<sup>57</sup>. Le chiffre d’affaires au mètre carré de ces surfaces est souvent supérieur à celui des commerces de centre-ville. Des espaces de vente sont intégrés à la plupart des espaces recevant un flux important de public. C’est le cas, par exemple, des stations-service, des multiplexes – comme le MK2 de la Grande Bibliothèque à Paris qui n’accueille pas seulement des salles de cinéma mais également des boutiques et des restaurants – d’hôtels – comme le Hi de Nice ou l’hôtel conçu par Jean Nouvel à Lucerne – ou de nouveaux pôles urbains – comme l’Odysseum de Montpellier qui associe commerces, loisirs et équipements publics.

Le « shopping » est devenu fondateur d’un grand nombre de nouvelles villes ou de nouveaux quartiers. L’EPA Sénart a fait le choix de réaliser un centre commercial pour fonder une identité partagée par les dix communes de la ville nouvelle. L’objectif premier était ainsi de concilier le dynamisme du commerce en périphérie avec les formes traditionnelles de la proximité d’un centre-ville. Cet objectif s’est polarisé sur la création d’un véritable « shopping mall », comme si la vitalité des périphéries provenait exclusivement de l’essor des magasins d’usines, multiplexes ou autres très grandes surfaces. L’urbanisme commercial apparaît de fait comme le vecteur positif sur lequel s’appuyer pour donner vie à un nouveau quartier.

---

56. Voir à ce sujet le chapitre « Shopping » de l’ouvrage issu du Rem Koolhaas et Harvard Design School Project on the City, Stefano Boeri & Multiplicity, Sanford Kwinter et Daniela Fabricius, Hans Ulrich Obrist et Nadia Tazi, *Mutations*, Bordeaux, ACTAR Arc-en-Rêve centre d’architecture, 2000, pp. 124-184.

57. Gilles Lipovetsky, *op. cit.*, p. 96.



Il en est de même en termes de sûreté : les mécanismes et les espaces du shopping contribuent à combler un partage déficient des espaces publics. Au-delà de l'activité et des bénéfices qu'il génère, le rapport marchand devient l'instrument d'une codification des rapports entre les habitants ou les usagers. L'importance accordée aux surfaces de vente dans le développement de la centralité du Carré-Sénart, aussi bien que l'attachement à la restructuration du centre commercial de la Tour Leclerc à La Courneuve dans le cadre de la restructuration du quartier des 4000, témoignent d'une nostalgie du modèle villageois que seul le commerce semble aujourd'hui en mesure de raviver.

La dynamique d'Euralille, qui consiste à amener au cœur de la ville un centre commercial de périphérie, répond également à une volonté de disposer d'un espace de partage entre les habitants du Vieux Lille, des faubourgs et des villes voisines. La vertu du commerce dépasse donc largement le seul profit financier. Il devient un outil de pacification, un élément-clé d'une réconciliation entre des populations qui s'ignorent ou qui se craignent. Sa mise en scène dans un nombre croissant de projets urbains ou territoriaux participe de cette recherche de cohésion. Que ce soit à Roubaix avec le centre Mac Arthur Glen ou à Saint-Nazaire avec le projet ville-port, l'archétype du commerce périphérique permet tout à la fois de redynamiser les centres-villes et d'importer un modèle de comportement compris aisément par tous les usagers, quel que soit le quartier où ils résident.

À une échelle plus réduite, de nombreuses villes n'hésitent pas à faire venir une grande enseigne de *fast food* pour tenter de pacifier certains secteurs à problème, dont les usages sont parfois détournés au profit d'une économie souterraine. L'implantation d'un Mac Donald's à l'entrée du centre commercial des Flanades à Sarcelles impose un mode codifié des échanges qui se diffuse à tout le secteur. La reconnaissance partagée par un grand nombre d'habitants de différentes origines et de différentes générations des pratiques commerciales et alimentaires des « fast foods » pallie le défaut d'une urbanité partagée. Sans compter qu'un grand nombre de ces enseignes n'hésitent pas à exploiter les structures hiérarchiques déjà implantées dans certains quartiers d'habitat social en employant certains caïds comme serveurs ou vigiles.

Le commerce constitue également un moteur du déplacement dans la ville. La présence d'infrastructures bien organisées et justement dimensionnées ne suffit pas toujours. Ce sont souvent les espaces de vente qui permettent la mise en mouvement. Les exemples ne manquent pas où la fluidité des déplacements et la répartition des usagers est organisée par le commerce : des galeries du Louvre reliant les stations de métro au musée jusqu'au centre commercial de la Porte Jeune à Mulhouse qui assure une continuité entre la station centrale du tram-train, une cité des années 1960 et les rues piétonnes de la ville ancienne, la juste répartition des boutiques est devenue un moyen d'assurer le mouvement continu des piétons. Qu'il s'agisse de simples galeries ou de vastes espaces de vente, les opérateurs s'attachent aujourd'hui à multiplier les lieux d'attraction et à diffuser les polarités. C'est là un second atout du shopping. Du

point de vue de la sûreté, cela signifie que la garantie de fluidité peut également reposer sur une connivence entre prestataires et usagers, induisant de fait une sélection des publics et une codification des pratiques. Le « shopping » s'inscrit dès lors dans un procédé séparatif ou de mise à distance de certaines populations indésirables. La sélection du public qui fréquente Bercy-Village à Paris est ainsi assurée par le choix des enseignes moyen-haut de gamme – et plutôt branchées – qui composent le secteur mais également par la politique de programmation des films du multiplexe UGC – films en version originale – et par le système « à péage » du Club Med World.

René Péron a montré comment certains centres-villes pouvaient associer des boutiques de luxe avec des points de ventes de produits à bas prix de manière à ce que la clientèle des quartiers populaires ne soit ni exclue ni « trop chez elle », comme elle aurait pu l'être dans les mails des centres commerciaux ou dans les nouvelles zones de loisirs<sup>58</sup>. Cette exploitation des valeurs distinctives du commerce a également été mise en œuvre au Carré-Sénart. Les commerces situés face au parking se différencient ainsi des commerces accessibles depuis le futur tramway. Les premiers, adressés à une clientèle plus familiale et huppée, forment une galerie de petites boutiques de mode et autres équipements à la personne tandis que les seconds, destinés à une population plus jeune, sont groupés autour du cinéma multiplexe. Le centre répond ainsi par avance à l'inquiétude liée généralement à l'ouverture d'une ligne de tramway ou de métro rendant certains centres accessibles depuis la périphérie. Car l'appropriation par des jeunes des quartiers populaires de lieux fréquentés également par la bourgeoisie des centres-villes a, parfois, suscité des affrontements violents (exemples de la Part-Dieu à Lyon et de La Défense à Paris).

Mais il existe un troisième domaine où les conditions du commerce se superposent aux modalités de la sûreté. Il s'agit de la connaissance des usagers. Le suivi des déplacements et des comportements, de même que l'identification précise de chacun des citoyens intéressent aussi bien les spécialistes du « shopping » que les responsables de la sûreté. Les informations sur l'activité d'achat provenant des bases de données des compagnies de cartes de crédit, de même que les récentes techniques de biométrie, constituent autant de moyens de mieux cibler les actions des campagnes commerciales ou des actions de police. Sur bien des plans toutefois, les techniques de surveillance des lieux du commerce ont pris une longueur d'avance sur celles des autres espaces. Surtout l'argument de la vente justifie, comme pour le spectacle sportif, la mise en place de dispositifs qu'aucune instance ne pourrait assumer sur un espace public non affecté. Codem Retail décrit ainsi son système « tracker », consistant à équiper les caddies des supermarchés de transmetteurs infrarouges :

« Lorsque l'acheteur pousse son caddie dans une allée, une grille de récepteurs placée au plafond capte les transmissions particulières du caddie. Cette grille est reliée à un ordinateur qui enregistre l'emplacement du caddie à chaque seconde. En

---

58. René Péron, *Les boîtes. Les grandes surfaces dans la ville*, Nantes, L'Atalante, 2004, p. 200.

mettant en corrélation ces données avec les informations de la caisse, on peut en déduire ce qui suit : le réel trajet de l'acheteur, les véritables achats, l'argent dépensé, le temps passé dans la queue de caisse, le temps passé en face de produits ou d'étalages particuliers. Le système peut produire une carte thermique des ventes sur un niveau, révélant ainsi les points chauds et les points froids. »<sup>59</sup>

Les informations dont disposent les acteurs du shopping permettent aujourd'hui de réduire le champ d'action des responsables de la sûreté. La connaissance en direct des pratiques des consommateurs permet en effet de repérer instantanément d'éventuels comportements à risque. L'art de l'aménageur consiste désormais à exploiter la légitimité du commerce pour établir une surveillance à distance des usagers de l'espace public. D'où la propension actuelle à convertir les périphéries des villes au shopping et élargir, dans les centres-villes, les surfaces dédiées au commerce. La stratégie de Carré-Sénart – mais aussi du Val d'Europe à Marne-la-Vallée, de Lyon Confluence, du Carré de la Soie à Vaulx-en-Velin et de la plupart des quartiers récents réalisés de toutes pièces – consiste à inclure dans une même proximité commerciale des lieux qui caractérisent ailleurs les espaces publics : rues, parkings, voies de desserte, aires de livraison mais aussi jardins, squares, aires de jeux et autres espaces de convivialité. Les centres ainsi créés restent toutefois tronqués, cantonnés aux formes de sociabilité propres aux espaces commerciaux.

### La fête

Un nombre croissant de centres commerciaux accordent aux activités récréatives un rôle essentiel. Désignés aux États-Unis sous le terme de « destination entertainment center », ces sites tendent parfois à privilégier le loisir aux dépens du « shopping »<sup>60</sup>. La fête s'associe ainsi à une des pratiques les plus codifiées et les plus contrôlées du monde contemporain. Cette concordance entre les domaines de l'excès et de l'ordinaire constitue une caractéristique de notre monde contemporain. Ainsi que le rappelle Gilles Lipovetsky :

« Nos sociétés ont cessé de passer d'un extrême à l'autre ; nulle part n'y sont abolis les usages et les règles en vigueur dans la vie ordinaire. La fête hypermoderne n'inverse plus rien, n'abolit plus ni règle ni tabou, désormais ce sont les principes même de la vie quotidienne (sécurité, santé, hygiène de vie, respect des personnes, convivialité, politesse, pudeur) qui structurent les réjouissances collectives. Nous sommes au-delà de la transgression, des inversions et autres dilapidations : voici le temps de la fête lisse et propre, la fête *light* s'alignant sur les valeurs de fond de l'ordre quotidien. »<sup>61</sup>

La fête se satisfait aujourd'hui des aménagements les plus courants. Il suffit de libérer une rue de la circulation automobile pour créer une ambiance festive. Le principe récréatif se généralise ainsi à l'ensemble de la ville. Il ne transcende plus l'espace public. Le moment précis où l'on passe de la vie quoti-

59. Cité par Rem Koolhaas et Harvard Design School Project on the City et alii., *op. cit.*, p. 178.

60. Ils sont notamment décrits par Jeremy Rifkin, *L'âge de l'accès, La nouvelle culture du capitalisme*, Paris, La Découverte, 2005, p. 204-205.

61. Gilles Lipovetsky, *op. cit.*, p. 234-235.

dienne 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 espaces publics mais, bien davantage, à diffuser au sein de la ville une valeur consensuelle, celle de la distraction. Certaines villes tirent aujourd'hui une bonne part de leur identité des festivals qui s'y déroulent – Francofolies à La Rochelle, Festival d'Avignon ou Folles Journées de Nantes.

Certains grands événements sportifs contribuent également à forger l'identité de certains quartiers. Le Stade de France à Saint-Denis symbolise aujourd'hui bien mieux le secteur dans lequel il est implanté que, par exemple, la cité des Francs-Moisins toute proche. Les vertus festives du stade sont ensuite censées valoriser les futures activités et habitations du site. Il en est de même à Grenoble où le stade préfigure la reconquête de ce secteur de la ville avec, notamment, le réaménagement du parc Paul Mistral et son extension jusqu'à l'Isère. Le caractère fondateur de la fête n'est toutefois pas une nouveauté. La Tour Eiffel, construite à l'occasion de l'Exposition Universelle de 1889, a également précédé l'aménagement du champ de Mars et la construction du Trocadéro. Mais ce qui différencie les centres commercialo-ludiques de la dernière génération, c'est l'adhérence de la fête aux particularités du territoire. À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, l'événement pouvait encore absorber l'espace public. À tel point que, par une sorte d'illusion d'optique, on considérait parfois qu'il le créait. La seule dimension de la tour Eiffel efface ainsi le tissu urbain qui l'entoure. Ce qui advient sous nos yeux, c'est la disparition du trompe-l'œil. L'espace public ne s'efface plus sous le poids de l'événement. Dans la rue de Disney Village, les décorations festives peinent à effacer la masse des bâtiments : les sphères lumineuses et les rutilantes vitrines ne cherchent même plus à masquer les volumes imposants des boutiques, restaurants et autres divertissements. Ce qui importe désormais, c'est le contenu et l'organisation des événements. La fête ne se donne plus tant à voir par son architecture que par la qualité de son animation. Le dispositif événementiel est donc, en soi, un dispositif de sûreté. 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 également d'habituer les gens des villes et des banlieues à une externalisation de la gestion de l'espace. Les services, en particulier ceux de la sûreté, 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. À titre d'exemple, les limites d'intendance des organisateurs de match changent selon qu'il s'agit de football ou de rugby. Concernant le stade de Grenoble, le périmètre de sécurité est susceptible de varier selon qu'il s'agit de l'un ou de l'autre. À Disney-Village, certaines animations peuvent étendre le territoire de la

zone de divertissement jusqu'au lac autour duquel se trouve les hôtels ou la res-treindre au parvis devant le Planet Hollywood. Ce qui fait obstacle au fonc-tionnement 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, com-merce/divertissement, terre/eau...). 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 immuables sur lesquelles s'était fon-dée la ville jusque-là. C'est le principal service que rend la fête à la sûreté : confondre la surveillance avec l'animation et permettre l'extension de son champ d'action selon les contextes et les niveaux de risque.

## L'art

L'économie des loisirs, dans laquelle s'inscrit le déploiement de la fête, bénéficie de trois facteurs : l'augmentation du temps libre, due notamment au vieillisse-ment de la population, la mobilité acquise par les progrès des transports et l'élar-gissement des bassins des grandes villes qui augmente le besoin d'évasion<sup>62</sup>. Les villes sont aujourd'hui contraintes de développer des stratégies pour attirer les visi-teurs. Un nouvel élément de programmation est ainsi apparu dans l'espace public : l'installation d'œuvres artistiques. Depuis les années 1980, des artistes ont été sollicités pour réfléchir à la transformation de certaines places et non plus seu-lement à l'érection d'une sculpture<sup>63</sup>. Certains d'entre eux, tels Richard Serra, Daniel Buren, François Morellet ou Dani Karavan ont ainsi commencé à explo-rer un nouveau champ d'actions. Leurs créations concernent autant le lieu où l'œuvre s'établit que son contenu. Ainsi que l'exprime Daniel Buren lui-même :

« Il y a plus de cent ans, on s'intéressait essentiellement à l'œuvre en tant qu'objet et à celui-ci en tant que résultat par rapport à ce qui avait été demandé. Le lieu où se trouverait l'œuvre avait si peu d'importance qu'il était fort difficile parfois d'en trouver un seul qui convienne et les anecdotes relatant les pérégrinations des com-mandes publiques d'une place à une autre, voire d'une ville à une autre, avant de trouver un point d'ancrage toujours éphémère, sont légion. Aujourd'hui, c'est plu-tôt le lieu même qu'il s'agit « d'aménager », de « transformer » ou de « décorer » qui induit la commande d'une œuvre, c'est-à-dire sa demande. »<sup>64</sup>

Le réaménagement de la place des Terreaux à Lyon génère, de fait, un rap-port nouveau à l'espace public. De même qu'en ce qui concerne les symboles de la fête, l'art n'y est plus contenu dans l'écrin d'une place mais diffus, pré-sent dans chacun de ses pavés. La participation de Daniel Buren à l'architec-ture de Christian Drevet a suffi à modifier la perception du lieu. Les auteurs affirmaient ainsi leur volonté de faire valoir la dimension artistique des amé-nagements eux-mêmes. Dès lors que l'espace public acquiert la même valeur qu'une œuvre accrochée dans un musée, celui-ci relève ainsi du même inter-dit que celui qui prévaut dans les lieux d'exposition, celui de ne pas toucher.

62. Jean Viard, *Le sacre du temps libre. La société des 35 heures*, Paris, Éditions de l'Aube, 2002.

63. Ariella Masbouni (dir.), *Penser la ville par l'art contemporain*, Paris, Éditions de la Villette, 2003.

64. Daniel Buren, *À force de descendre dans la rue, l'art peut-il enfin y monter ?*, Paris, Éditions Sens et Tonka, 1998, p. 20.

L'art dans l'espace public place les usagers dans une position d'extériorité, c'est-à-dire dans une situation de spectateur. Ce faisant, il annihile d'emblée toute tentative d'appropriation individuelle ou illégitime. C'est le cas, notamment, des tags, signatures personnelles ou stylisées qui, sur un support transformé en œuvre d'art, apparaîtraient comme un véritable blasphème. Ce mode de protection indirect contre les risques de dégradation s'est généralisé à un grand nombre de lieux et d'équipements de transport, ainsi qu'en témoignent la station de métro Arts-et-Métiers réalisée par François Schuiten et Benoît Peeters ou les nouvelles lignes de tramway de Paris, Lyon et Montpellier le long desquels s'implantent aujourd'hui de nombreuses œuvres d'art. L'interprétation des sites que proposent les artistes au travers de leurs interventions contribue à générer, auprès des passants, une mise à distance de leurs propres usages. Qu'il s'agisse de révélations des caractères des lieux – suggérés, par exemple, par les jeux de transparence et de reflet dans l'espace très traversé de la Porte de Versailles à Paris – ou d'animations sonores – telles les confessions amoureuses des étudiants de tous les pays murmurées devant la Cité Universitaire Internationale – les œuvres contribuent à déposséder les usagers de toute possibilité d'appropriation pour les introduire dans un univers auquel ils doivent, *a minima*, considération.

Cette occupation du domaine public par l'art est aujourd'hui en cours de généralisation. Même les grilles du Jardin du Luxembourg à Paris sont devenues les supports réguliers d'expositions de photographies. Les traditions et les réflexes du musée agissent ici en tant que talismans pour tout à la fois imposer un respect des aménagements et générer une connivence émotive entre les usagers de l'espace public. L'art s'associe ainsi volontiers aux événements sportifs, culturels ou commerciaux pour assurer la codification des pratiques. L'espace public n'est désormais plus neutre mais modelé sur la singularité et habité par les émotions : émotion du spectacle sportif, émotion du shopping, émotion de la fête ou émotion artistique. La sûreté consiste aujourd'hui à encadrer ces émotions, à éviter qu'elles ne débordent.

Cette assimilation de la ville à une œuvre d'art, entièrement habitée par l'émotion, n'est pas sans poser de problème. Ainsi que le précise le philosophe Benoît Goetz :

« Contrairement à un des préjugés les plus répandus, la ville n'est, en aucun des sens reçus de cette expression, une œuvre d'art. Et c'est d'ailleurs en la traitant de la sorte que ceux à qui on accorde compétence pour décider de son sort, parviennent, aujourd'hui, à l'expurger de ce qu'elle contenait encore de dimensions et de matériaux hétérogènes, dans une vaste entreprise de nettoyage dont le but est de parvenir à une urbanité dépourvue de toute « citadinité », c'est-à-dire à une installation fluide où l'usager-«habitant» ne trouve plus jamais aucune occasion d'arrêt, de distraction, ni de séduction dans la routine qui le mène de son domicile à son lieu de travail, si tant est qu'il ait encore à sortir pour s'acquitter de son service social (et si tant est qu'il dispose encore d'un domicile et d'un travail). »<sup>65</sup>

65. Pour une critique de cette approche, voir le chapitre « La ville n'est pas une œuvre d'art » dans l'ouvrage de Benoît Goetz, *La dislocation, architecture et philosophie*, Paris, Les éditions de la Passion, 2001, pp. 139-144.



« From Boullée to Eternity », œuvre de Dan Graham, Porte de Versailles à Paris.

Un débat et un procès qui ont agité les Lyonnais au sujet de la place des Terreaux sont, à ce titre, éclairants. En juin 2001, un certain nombre de collectifs et d'associations se sont mobilisé pour protester contre la mise en place d'un vaste réseau de vidéosurveillance dans les quartiers de La Duchère et de la Presqu'île, une vingtaine de caméras étant disposées sur la seule place des Terreaux<sup>66</sup>. Le collectif « Non à *Big Brother* » considérait cette mesure comme une « atteinte aux libertés individuelles et publiques » qui est « à replacer dans une logique d'urbanisme qui vise à aseptiser la ville »<sup>67</sup>. Dans le même temps, se déroulait l'appel du procès engagé par Daniel Buren et Christian Drevet contre quatre éditeurs de cartes postales pour leur interdire de publier les photographies de la place des Terreaux sans leur reverser des royalties et sans mentionner leurs noms. Le 4 avril 2000, un jugement en première instance du Tribunal de Grande Instance de Lyon avait débouté les plaignants, au motif que si « l'aménagement d'une ancienne place est bien une œuvre artistique et architecturale (...) relevant des droits d'auteur (...) l'intrication entre patrimoine historique et aménagement moderne est telle qu'elle interdit en pratique de distinguer les deux éléments. »<sup>68</sup> La Cour d'Appel confirma ce jugement le 20 mars 2003, ainsi que la Cour de Cassation, le 15 mars 2005<sup>69</sup>.

La concomitance entre ces deux affaires est-elle suffisante pour affirmer qu'elles relèvent d'une même problématique, celle du droit à l'image ? Certainement pas. Mais la revendication de droits pour les clichés de la place alors même que celle-ci est filmée en permanence depuis les caméras de vidéosurveillance ne peut que poser question. Qu'il s'agisse d'une gestion de la rareté – politique d'auteur revendiquée par Daniel Buren et Christian

66. Les signataires de cette manifestation étaient : Non à Big Brother, SOS Vidéosurveillance, la Ligue des Droits de l'Homme, Casseur de pub, la Fédération anarchiste, les Jeunesses Communistes Révolutionnaires, La Gauche Autrement, l'Union départementale CNT et l'association Dessine-moi le 1<sup>er</sup>.

67. Collectif « Non à Big Brother », « Dix raisons d'être contre la vidéosurveillance », consultable sur le site internet <http://chez.com/nonabigbrother>.

68. *Télérama*, n° 2 641 du 23 septembre 2000.

69. *Le Monde*, du 18 mars 2005.

Drevet – ou d’une gestion de la surabondance des images – problème posé aux responsables de la sûreté exploitant les retransmissions – l’intention reste la même : intensifier une appartenance pour faire de la place, sinon un objet identitaire, du moins un outil éducatif à l’attention de ses habitants. Les caméras, aussi bien que la transformation de la place en œuvre d’art, modélisent les comportements<sup>70</sup>. Tout cela ne serait donc qu’un banal conflit de copropriétaire, chaque acteur de la ville, qu’il soit concepteur, responsable de la sûreté ou habitant militant pour la liberté d’expression dans l’espace public, revendiquant la jouissance exclusive de la place.

---

70. Sur la dimension « totalitaire » de l’art contemporain, voir Paul Virilio, *L’Art à perte de vue*, Paris, Galilée, 2005.



## Les ruses des concepteurs

Les quatre grands thèmes étudiés en première partie bouleversent les conditions dans lesquelles se réalisent ou se transforment aujourd'hui les espaces et les équipements ouverts au public. Comment les concepteurs des projets s'accommoient-ils des prescriptions en termes de fluidité, d'économie de la surveillance, de mutabilité des espaces et de contractualisation des usages ? Quelle conscience les architectes, urbanistes et paysagistes ont-ils de ces nouveaux agencements et de leurs motivations sécuritaires ?

La plupart des concepteurs cherchent, sinon à masquer, du moins à confiner les dispositifs de protection et de tranquillité dans le domaine strict de la contingence. Rares sont en effet les architectes en France qui revendiquent la sûreté comme le thème principal ou l'objectif de leur travail. Même quand les dispositifs mis en œuvre apparaissent comme des éléments incontournables du programme, la sûreté reste à l'écart et n'interfère que rarement avec les véritables motifs des projets. Il semble que Franck Gehry soit un des seuls architectes qui trouve une source d'inspiration dans le thème de la sûreté. Mike Davis écrit à son propos :

« Avec une acuité parfois saisissante, il traduit sur le plan architectural des rapports sous-jacents de répression, de surveillance et d'exclusion qui caractérisent la spatialité fragmentée et paranoïde à laquelle Los Angeles semble aspirer. »<sup>71</sup>

Au-delà de la critique du domaine sécuritaire – et de l'importance qu'il a acquis dans la ville de Los Angeles – l'auteur pose ici une question essentielle dont doit s'emparer aujourd'hui les professionnels de la maîtrise d'œuvre : quelle intelligence déployer face aux contraintes de sûreté ? Suffit-il, comme certains architectes contemporains le font, d'afficher de belles perspectives d'espaces

---

71. Mike Davis, *City of Quartz*, *op. cit.* p. 216.

publics où une population dense semble prendre plaisir à se retrouver ? Les mêmes mettent souvent en œuvre de subtils dispositifs censés limiter les possibilités de ces mêmes rencontres – tels l'inconfort des bancs ou la légère inclinaison des places empêchant le maintien de la position statique ? Ou s'agit-il de prendre la mesure du nouvel espace qu'esquisse aujourd'hui la sûreté pour développer une véritable stratégie destinée à préserver les lieux de paix et de confrontation qui caractérisent historiquement la ville ? Zygmunt Bauman décrit avec clairvoyance le devenir d'une telle démarche :

« 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. L'alternative à l'insécurité n'est pas la béatitude de la tranquillité mais la malédiction de l'ennui. Est-il possible de vaincre la peur sans tomber dans l'ennui ? On peut soupçonner qu'il s'agit du principal dilemme auquel urbanistes et architectes sont confrontés ; dilemme auquel aucune solution convaincante, satisfaisante et incontestée n'a pour l'instant été trouvée ; la question continuera donc (et peut-être pour cette raison même) à pousser les architectes et les urbanistes vers des expérimentations toujours plus débridées et des inventions toujours plus audacieuses. »<sup>72</sup>

La principale difficulté à laquelle se trouvent désormais confrontés les maîtres d'œuvre, c'est la subtilité et le caractère mouvant de la sûreté. Loin de se cantonner à la mise en œuvre de quelques clôtures ou contrôles d'accès, la demande de protection et de tranquillité s'exprime aujourd'hui au travers d'agencements qui, il y a encore quelques décennies, incarnaient la découverte, la rupture ou la rencontre fortuite. Lorsque la sûreté se confond avec la flexibilité, le divertissement et la culture, il devient difficile de l'isoler comme un élément de cahier des charges appelant des réponses simplement techniques ou organisationnelles. L'expérimentation que Zygmunt Bauman appelle de ses vœux, c'est donc, aujourd'hui plus que jamais, la ruse. Ainsi que le rappellent Marcel Destienne et Jean-Pierre Vernant, la *mêtis*, détenue par quelques dieux grecs, peut également se déployer dans le monde des hommes :

« Engagée dans le devenir, l'intelligence rusée se trouve sans cesse confrontée à des événements inédits, à des situations ambiguës ; guettée par l'imprévisible, elle doit être assez vigilante et polymorphe pour renverser ou dévier à son avantage les puissances rusées qui méditent de retourner contre elle ses pièges et ses filets. »<sup>73</sup>

Les réalisations étudiées dans cette partie s'attaquent toutes à une rude réalité. La sûreté n'y apparaît pas sous la forme d'une contrainte supplémentaire à prendre en compte dans les projets mais bien comme un programme à part entière qui induit un nouveau mode de fabrication des espaces publics. Les ruses que déploient ici les concepteurs visent à contrebalancer ce programme sans revenir pour autant à l'illusion d'un espace public entièrement dédié au partage et à l'identification. Elles constituent, à ce titre, les signes avant-coureurs d'une nouvelle spatialité à explorer.

72. Zygmunt Bauman, *La vie liquide*, Rodez, Le Rouergue/Chambon, 2006.

73. Marcel Destienne et Jean-Pierre Vernant, *op. cit.*, pp. 293-294.

## Contiguïtés et mises à distance

Réservés dans au premier temps aux aéroports, aux cités olympiques puis aux grands stades, les périmètres de sécurité sont en train de se généraliser à la ville entière. 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 sûreté. De même, 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. Le renfort des clôtures et autres dispositifs de protection avait déjà réduit le domaine public à l'espace qui reste entre les enclos sécurisés. Avec les périmètres de sécurité, celui-ci disparaît entièrement. Les rues et les places n'établissent plus de lien, elles contribuent seulement à écarter des usages et des fonctions rendues incompatibles. Dans son ouvrage *L'espace critique*, Paul Virilio citait une déclaration du maire de Philadelphie des années 1960, affirmant, en pleine révolte des ghettos noirs, que « les frontières de l'État passent désormais à l'intérieur des villes »<sup>74</sup>. Près de quarante ans plus tard, les frontières ont laissé place à de vastes zones protectrices, le domaine public tendant à devenir un territoire non plus divisé mais élastique et flexible, adapté aux variations des mises à distances qu'imposent la gestion des flux et la performance des interventions policières. C'est donc bien la relation des espaces ou des équipements avec la ville ou le quartier qui est à repenser. Deux attitudes sont possibles : donner forme aux vides (l'affectation des glacis) ou recréer de nouvelles limites de manière à instaurer de nouvelles proximités ou contiguïtés entre des lieux isolés (les poupees russes).

### L'affectation des glacis

Construit en 1998 à l'occasion de la Coupe du monde de football, le Stade de France inaugurerait un nouveau rapport avec son environnement qui n'a cessé, depuis, d'être décliné dans des opérations de plus faible importance. La conversion du traditionnel parvis en périmètre de sécurité – ou, pour reprendre le terme employé par les architectes du Stade de France eux-mêmes, en « glacis »<sup>75</sup> – a généré un espace vide, sans affectation possible, qui subsiste encore malgré le développement du quartier. Soucieux de ne pas reproduire un tel phénomène, les architectes Philippe Chaix et Jean-Paul Morel, lauréats du concours pour le stade de Grenoble en 2003, ont choisi de délimiter le périmètre de sécurité par des barrières amovibles et de le faire disparaître en dehors des jours de match. 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, ils ont mis

74. Paul Virilio, *L'espace critique*, Paris, Christian Bourgeois éditeur, 1984, p. 9.

75. Voir Frédérique de Gravelaine, *Le Stade de France*, Le Moniteur, Paris, 1997. Les architectes du Stade de France sont Michel Macary, Aymeric Zublena, Michel Regembal et Claude Costantini.

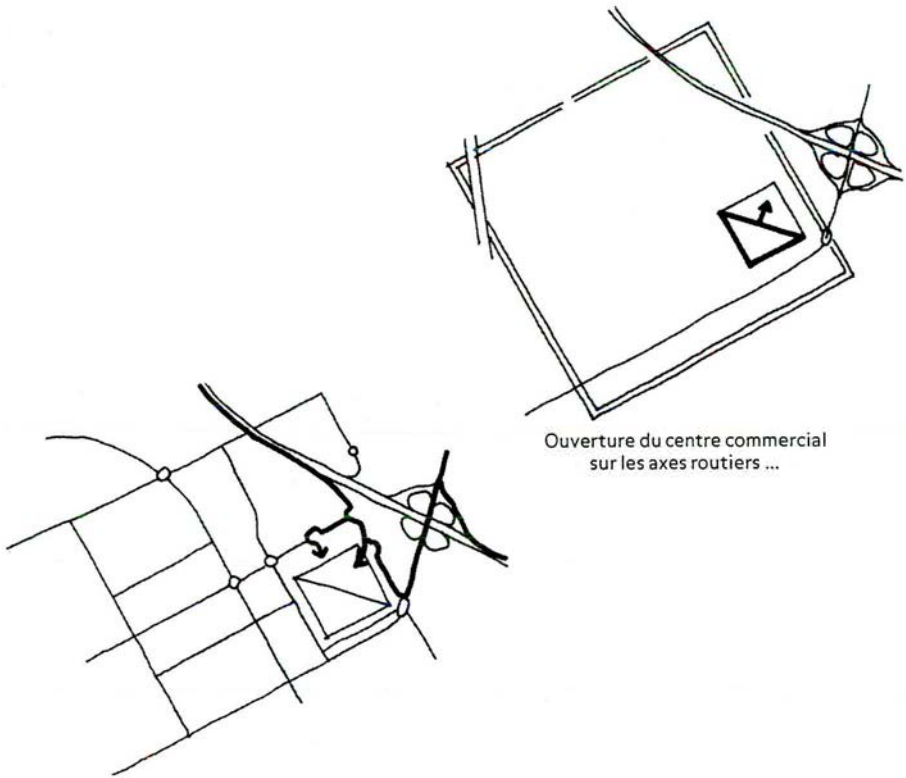
au point une pergola continue qui comprend des grilles pouvant être abaissées les jours de match. La résistance de cette enceinte aux éventuelles pressions de la foule est ici masquée dans un dispositif paysagé, censé se fondre parmi les aménagements du parc.

La résolution du paradoxe entre les conditions de la sûreté et les volontés d'ouverture ne s'est toutefois pas réduite au seul dispositif de pergola. Le projet prévoit en effet une galerie couverte à l'air libre sur toute la périphérie du stade. Cette galerie doit distribuer des commerces et des animations placées dans l'épaisseur des façades. Le principe de continuité des façades répond ainsi à deux objectifs distincts selon que le stade héberge des matchs ou accueille une activité plus quotidienne : dans le premier cas, il favorise une répartition homogène du public tout autour du stade, réduisant ainsi les possibilités de croisement et de rencontre entre les spectateurs ; dans le second cas, il permet d'étendre la présence du parc jusqu'à la périphérie creusée de l'édifice. Tout l'art (ou la ruse) de Philippe Chaix et Jean-Paul Morel a ensuite consisté à concilier l'organisation concentrique induite par cette promenade circulaire avec un dispositif rayonnant des accès. L'organisation du stade est, de fait, étroitement liée à l'aménagement des espaces publics alentour.

C'est l'architecture qui impose désormais ses contraintes à la ville et non plus l'inverse. Le paysagiste Alexandre Chemetoff, lauréat la même année du marché de définition consacré à la requalification du parc Paul Mistral, hérite ainsi une mission délicate : effacer la capacité du parc à se transformer en véritable terrain d'opérations et maintenir l'illusion d'un stade ouvert de plain-pied sur la ville et ses espaces verts. Les allées piétonnes situées autour du stade sont donc organisées et dimensionnées de manière à accueillir un flux continu et régulier de visiteurs. Rien ne distingue pourtant ces allées de celles du parc. Qu'il s'agisse des pergolas ou des aménagements paysagers, tout est ici organisé pour faire oublier la potentielle dévolution d'une surface de 13 000 mètres carrés au pré-filtrage, à l'accès des forces de l'ordre et à l'évacuation des tribunes.

Le défi auquel s'est confronté l'architecte Jean-Paul Viguier au Carré-Sénart n'est pas très différent. La nécessaire mise à distance du centre commercial – pour des raisons qui, on l'a vu, tiennent autant à la facilité de surveillance qu'à l'accessibilité des forces de l'ordre – s'est opposée d'emblée à la volonté exprimée par l'EPA Sénart de constituer un élément urbain, fondateur du futur quartier. Cette contradiction a été levée par un dispositif original : il s'agit de la mise à profit de l'échangeur routier de l'A5. Plutôt que d'aménager une voie de desserte branchée sur une voie rapide, l'architecte a intégré l'organisation des entrées et des sorties de l'autoroute dans la composition de son plan-masse.

Les cinq ronds-points sur lesquels débouchent les accès à l'échangeur encadrent ainsi le parking en ouvrage du centre commercial. Ils constituent un premier niveau d'orientation qui garantit une répartition régulière des véhicules autour du parking. En assurant un premier pré-filtrage des visiteurs par



Ouverture du centre commercial  
sur les axes routiers ...

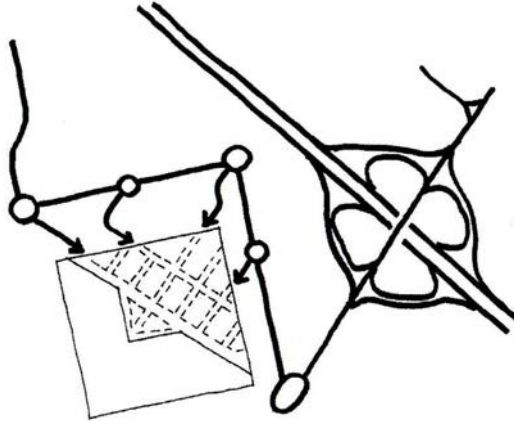
...et connexions directes du centre à l'échangeur.

des barrières amovibles et une signalétique appropriée, les ronds-points délimitent, de manière subtile, un véritable périmètre de sécurité : ils circonscrivent un espace intermédiaire où peut s'organiser le partage des missions de sûreté tout en assurant la fluidité de la circulation lors des heures de grande affluence. La présence de barrières au niveau de ces ronds-points, qui délimitent, la nuit, un territoire de surveillance étendu, sous le regard attentif de caméras et de vigiles, disparaît ainsi dans la continuité du flux routier.

Jean-Paul Viguier a rapporté la difficulté qu'il a eu d'imposer aux services de sécurité un parking sur deux niveaux en vis-à-vis des commerces<sup>76</sup>. Ne s'agissant pas d'une aire de stationnements en surface, avec allées dégagées facilitant la surveillance, ces derniers souhaitaient pouvoir cloisonner les stationnements en petites unités. Parce qu'il était opposé à toute interruption dans la promenade des visiteurs – pour des raisons qui tenaient à la fois au souci de modernité architecturale et à la performance des commerces – l'architecte a dû inventer un dispositif original. Il a choisi de diviser le carré de 365 mètres de côté attribué au centre commercial dans le sens de la diagonale. Le tri-

76. Jean-Paul Viguier, « Architecture et centre commercial », *Urbanisme*, hors-série, n° 11, mars 1999, pp. 48-51.

angle au nord est consacré aux stationnements tandis que son symétrique, au sud, est dévolu aux galeries piétonnes et aux boutiques. Lorsque les barrières sont fermées, les deux triangles forment un ensemble solidaire et défendu. Lorsqu'elles sont ouvertes, les limites disparaissent : la forme carrée du bâti s'efface derrière la continuité des voies depuis l'échangeur de l'A5 tandis qu'à l'intérieur du parking, de grandes failles plantées d'arbres de haute tige, traversent les niveaux et guident les visiteurs jusqu'aux galeries commerciales.



Prolongement des axes de circulation  
dans le carré du centre commercial

Par la division du carré dans la diagonale, Jean-Paul Viguier traduit sa volonté d'équilibre entre insertion urbaine et isolement sécuritaire. Le centre commercial s'inscrit ainsi parfaitement dans la trame orthogonale et urbaine du Carré-Sénart tout en ouvrant sa façade principale du côté de l'échangeur routier et de l'infrastructure des ronds-points, parallèlement au tracé de l'A5. Les flux de véhicules sont ainsi dirigés directement vers le centre commercial, limitant leur présence dans les autres secteurs de Carré-Sénart, ce qui facilite leur contrôle. Seules les deux façades secondaires du triangle des commerces disposent d'accès directs depuis les rues. L'architecte a pris soin d'y placer, côté sud-est, un hypermarché avec aire de livraison et parking du personnel, l'un et l'autre protégés et masqués derrière un mur. Côté sud-ouest par contre, c'est une véritable façade urbaine, dessinée par l'urbaniste du Carré-Sénart François Tirot, qui a été réalisée. Des terrasses sous l'auvent de la toiture y sont encadrées par la façade-affiche du complexe de cinéma et par les façades vitrées de grands magasins. De manière à sécuriser ces activités, ouvertes directement sur rue, les concepteurs ont pris soin de placer deux accès possibles de part et d'autre de l'axe du premier canal réalisé au Carré-Sénart. La présence de l'eau limite ainsi la densité et les possibilités de croisement. D'autant que les accès relient les galeries commerciales intérieures en deux points stratégiques : au milieu d'une galerie courbe pour l'un et dans l'axe de la seule galerie linéaire du centre pour l'autre. Les parcours intérieurs et extérieurs se croisent ici en un seul point d'intersection, conçu comme un lieu large, ouvert et lumineux. Un lieu de repère, mais aussi un lieu de surveillance panoptique, que ce soit pour les vigiles ou pour les caméras.

L'utilisation des plans d'eau artificiels pour protéger la périphérie des édifices et répartir les flux des visiteurs n'est pas une spécificité du Carré-Sénart. Ce même principe a été mis en œuvre dans un grand nombre de projets récents. Qu'il s'agisse de petits équipements de proximité – telle la maison de jeunes de Grande-Synthe réalisée par l'architecte lilloise Isabelle Colas – ou de grands équipements culturels – comme le musée des Arts Premiers à Paris, conçu par l'architecte Jean Nouvel et le paysagiste Gilles Clément ou le Centre Pompidou de Metz conçu par le japonais Shigeru Ban – les édifices exploitent très souvent les qualités des bassins pour mettre à distance la ville alentour. Sans compter que ces mêmes bassins peuvent également contribuer à mettre en scène l'équipement tout en répondant à certaines préoccupations du développement durable, tel le recueil des eaux pluviales ou le rafraîchissement naturel de l'air. Cette liquidation – au sens propre – du périmètre de sécurité a été exploitée à plein régime par les concepteurs du parc Eurodisney. Les deux hectares du lac Disney, sur lequel débouche la rue de Disney-Village, permettent en effet d'isoler plusieurs segments de territoire, relevant chacun d'un mode de gestion spécifique, tout en maintenant l'illusion d'un espace ouvert et continu. Ce vaste plan d'eau et ses extensions séparent ainsi le quartier des hôtels (5 700 chambres), le centre des congrès (5 500 mètres carrés), le golf de 27 trous et les parkings. Il constitue, à ce titre, un élément bien plus structurant dans l'aménagement du site que le réseau des rues et autres voies d'accès.

Place des Terreaux à Lyon, l'usage de l'eau constitue une autre réponse à la nécessité d'assurer un écart entre des fonctions radicalement distinctes – ici l'Hôtel de ville, le musée Saint-Pierre, la galerie marchande des Terreaux et les immeubles du quartier populaire de la Croix-Rousse. C'est ainsi que le vaste tapis tramé qui compose le cœur de la place peut être converti à tout moment en scène quasi-inaccessible. Un double dispositif de jets d'eau assure en effet la conversion du domaine public, favorable à la déambulation, en une véritable mécanique de dispersion des piétons : des carrés décaissés de quelques centimètres peuvent se recouvrir d'eau tandis que 69 fontaines réglées par ordinateur peuvent surgir du sol et occuper, en un court instant, la surface de la place. Ce dispositif est notamment comparable aux « bumproofs », ces bancs en forme de tonneaux équipés de



Le vaste plan d'eau au cœur du secteur Disney.

combinés d'arrosage et destinés à chasser les rôdeurs dans les parcs municipaux de Los Angeles. Sauf qu'ici le glacis se transforme en lieu d'événement, l'usager de la place devenant spectateur de sa propre mise en mouvement.

### Les poupées russes

Comment concilier la libre déambulation – ce que Walter Benjamin appelle la « flânerie » – avec la crainte des agrégations de la foule ? Cette question n'est pas neuve. En son temps, le baron Haussmann avait déjà distingué le service des Promenades et des Plantations, confié à Jean-Charles Alphand de celui de la voirie, dirigé par l'architecte Eugène Deschamps. Chacun des domaines de la promenade et de la circulation relève de son propre registre de sûreté : contrôle strict des accès pour le premier, contrôle des mouvements pour le second. L'aménagement des itinéraires de déambulation répond au besoin de limiter les actions possibles dans les lieux que l'on ne peut *tenir à l'œil* tandis que l'organisation des grands axes de circulation s'attache à garantir la continuité des déplacements<sup>77</sup>. Le principe de la *ronde* – satellisation des éléments d'un secteur autour d'un chemin de ronde – s'oppose ainsi à celui du *défilé* – atomisation de postes d'observation privilégiés devant lesquels défilent, de près ou de loin, un grand nombre de flux.



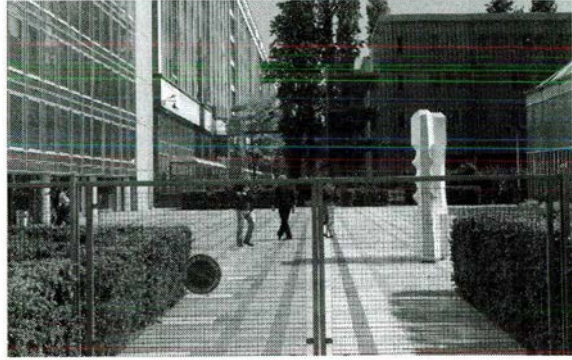
Clôture du Jardin du Luxembourg habilement dissimulée dans l'ordonnement végétal.

Aux lendemains de la Révolution, la Commission des artistes avait déjà élaboré quelques ruses pour résoudre cette contradiction du continu et du divisé. C'est ainsi que le Jardin clos du Luxembourg se prolonge, aujourd'hui encore, par le square longitudinal entre les deux voies parallèles de l'avenue de l'Observatoire. Le lien physique et visuel entre la symbolique astronomique de la méridienne tracée dans l'axe de l'édifice de Perrault et la dimension politique du Palais du Luxembourg, si déterminant dans les projets successifs établis sur ce secteur entre 1811 et 1816<sup>78</sup>, traverse si bien la clôture du

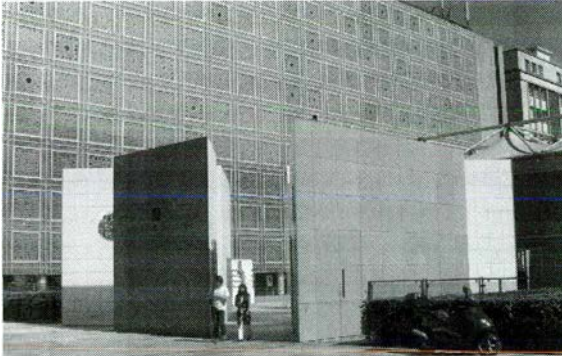
77. Vincent Sainte-Marie-Gauthier, « Pratique et théorie du système », *Les Parcs et Jardins dans l'urbanisme parisien, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, Simon Texier (dir.), Paris, Action Artistique de la Ville de Paris, 2001, pp. 78-86.

78. Pour une description des projets de l'avenue de l'Observatoire, voir Pierre Pinon, *Paris, biographie d'une capitale*, Paris, Hazan, 1999, pp. 152-153.





Clôture isolant le parvis de l'Institut du Monde Arabe à Paris.



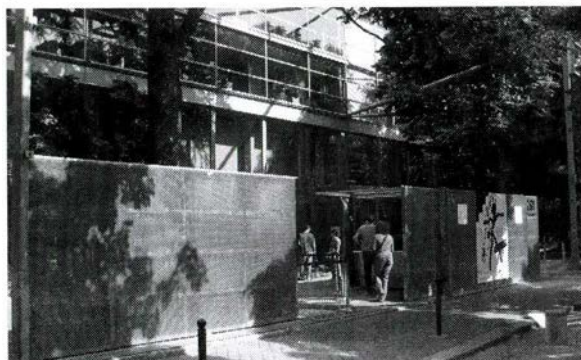
Stèles sculpturales contre lesquelles s'appuient les grilles du parvis.

parc qu'il est devenu difficile de distinguer où commence le domaine de la flânerie et où s'arrête celui de la ville circulante.

L'architecte Jean Nouvel est passé maître dans l'invention et la mise en pratique de ruses visant à masquer le contrôle et la protection des espaces privés mais ouverts au public. Dès 1981, lors de la conception de l'Institut du Monde Arabe (en collaboration avec Architecture Studio), l'architecte jouait de l'existence d'un faux parvis public : le vaste espace ménagé entre l'accès principal et la façade de l'Université de Jussieu est habilement clôturé par un grillage masqué dans un massif végétal qu'interrompent de hautes stèles blanches qui paraissent se tenir seules, comme les éléments d'une sculpture contre lesquels s'appuient les grilles en position ouverte. Cet élément sculptural à l'entrée du parvis prolonge le principe de dissociation des deux volumes parallélépipédiques et en proue entre lesquels s'insère une faille en pente douce, continue avec le trottoir, mais fermée par une barrière transparente. L'apparence d'un prolongement de l'espace public jusqu'au cœur de l'édifice y est ainsi préservée alors même que l'Institut s'ouvre, de tous côtés, sur un enclos entièrement privé et vidéosurveillé.

Depuis la Fondation Cartier, la transparence constitue une opportunité formidable pour transformer la clôture en un élément actif du contrôle des flux. Il ne

s'agit plus tant de masquer la grille que de lui faire jouer un rôle dans l'organisation de la sûreté. La réalisation, en 1994, de la Fondation Cartier à Paris, constitue une première étape dans cette évolution. Les panneaux en verre qui s'alignent sur rue se confondent avec les façades transparentes du bâtiment. L'édicule de billetterie est, quant à lui, masqué derrière une grille. En effaçant toute clôture de protection et en remplaçant la fonction de parvis par la « publicité » d'un jardin privé visible depuis le trottoir du boulevard Raspail, la Fondation acquiert le statut d'édifice public entièrement accessible. Il a suffi de donner à voir aux passants les limites du fond de la parcelle pour que s'efface la conscience du contrôle des entrées sur rue. Après la conquête des grands espaces ouverts de la modernité, l'architecture urbaine doit se contenter, depuis quelques années, d'une expression plus réduite, moins ample, cantonnée volontairement à l'intérieur de la parcelle. Si beaucoup de concepteurs revendiquent cette modestie, d'autres ont choisi d'assumer ce manque d'ampleur pour reculer les limites de leurs œuvres. C'est ainsi que Jean Nouvel met en scène les limites de son terrain dans une vision complexe où les façades du bâtiment et les clôtures du site se confondent dans une même clarté. Il ne s'agit plus d'effacer les limites entre dehors et dedans – à la manière de la Maison des Sciences de l'Homme, autre manifeste de la transparence réalisé en 1968 par les architectes Henri Beauclair, Paul Depondt et Marcel Lods et situé un peu plus bas sur le même boulevard Raspail – mais de faire croire que l'architecture peut désormais « occuper » la totalité de la parcelle.



Édicule de billetterie de la Fondation Cartier habilement dissimulé entre les parois vitrées le long du boulevard Raspail.

Ce choix de la transparence acquiert une nouvelle dimension avec la réalisation, en 2006, du Musée des Arts Premiers à Paris. Associés à la libération du sol par la mise sur pilotis de l'édifice, les panneaux vitrés alignés sur le quai Branly contribuent à étendre le contrôle qu'exerce l'architecture sur son territoire. La propagation des végétaux, mise en scène par le paysagiste Gilles Clément, efface aussi bien les façades du bâtiment que les clôtures du site. Le visiteur perd ainsi la conscience du moment où il passe de la rue au jardin du musée puis du jardin au domaine contraint du parcours muséographique. Que ce soit au travers d'un portail-affiche pivotant rue de l'Université ou en se glissant entre deux parois vitrées quai Branly, la conscience des seuils s'efface. Cet effacement se prolonge ensuite à l'intérieur de l'édifice : la grande

rampe menant à la galerie d'exposition prolonge un parvis incliné, faisant oublier le passage des visiteurs au travers de la borne de filtrage tandis que les départements thématiques du musée sont fondus les uns dans les autres au sein d'un même tube opaque, faisant disparaître les limites entre la lumière et l'obscurité. La conquête du sol par la mise sur pilotis du bâtiment n'est plus là, comme dans l'œuvre de Le Corbusier, pour constituer une structure diaphane et rendre le sol à la liberté des circulations. Il s'agit, bien au contraire, de contraindre les cheminements et de faciliter leur répartition. La ruse de Jean Nouvel n'est définitivement plus celle du camouflage des dispositifs de clôture. Depuis la prédominance des notions de fluidité sur celle de protection ou de « défendabilité », le vocabulaire libérateur de la modernité architecturale participe lui-même à l'extension du domaine du contrôle et de la surveillance.



Portail-affiche pivotant assurant la continuité de la promenade entre la rue et les jardins du Musée.



Étendue d'eau protégeant discrètement l'enceinte du Musée des Arts Premiers.

La performance de tels dispositifs n'est toutefois pas réservée aux programmes parisiens d'exception. Une autre version de la ruse consistant à fusionner des espaces qui par ailleurs restent séparés a été proposée au centre commercial du Carré-Sénart. Cette première pierre du futur centre de la Ville Nouvelle de Melun-Sénart devait, nous l'avons vu, concilier deux volontés contradictoires : le débordement de l'animation commerciale sur les autres lieux du quartier et la maîtrise de cette même animation au sein d'une enveloppe

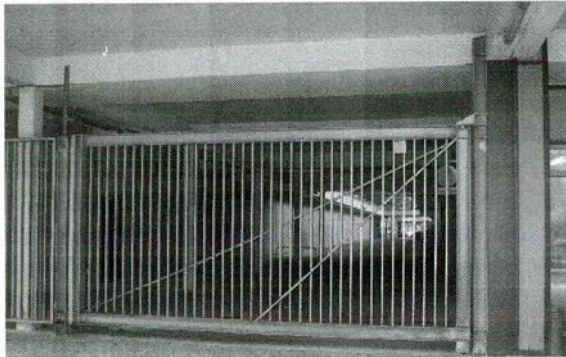
introvertie. Au-delà de l'affectation du glacis, la difficulté à laquelle s'est confronté l'architecte Jean-Paul Viguier a donc été de concilier la fermeture et les protections périmétriques imposées par l'opérateur Espace Expansion avec les volontés d'ouverture du projet urbain, conçu par l'urbaniste François Sirot. Le dispositif mis en œuvre a consisté à prolonger, à l'intérieur de l'emprise du centre commercial, le principe d'emboîtement du Carré-Sénart : les arbres délimitent artificiellement une entité plus large que celles des canaux, canaux qui enserrent ensuite subtilement le carré du centre commercial. Le fait d'encadrer d'emblée la clôture du premier programme réalisé sur ce site par d'autres clôtures, permet d'éviter un passage trop abrupt entre une zone protégée et une zone sans protection. Le centre commercial du Carré-Sénart s'organise ainsi suivant une série de séquences intermédiaires censées habituer le visiteur aux agencements de la sûreté. De même que les aérogares organisent une progression des niveaux de contrôle – de l'enregistrement au contrôle avant l'accès aux avions en passant par le contrôle douanier et l'inspection filtrage – le centre étire dans l'espace et dans le temps le processus de surveillance, depuis les ronds-points d'accès jusqu'aux galeries commerciales.

Ce principe d'emboîtement caractérise également le centre commercial de la Tour à La Courneuve. Situé au cœur du quartier d'habitat social des 4000, ce centre a fait l'objet d'une restructuration, terminée en 2004, faisant suite à l'aménagement d'une place traversante et d'un mail planté. Évoquée dès le stade du programme, la question de la sûreté a fait l'objet de quelques débats au sein de la maîtrise d'ouvrage et avec la maîtrise d'œuvre. Fallait-il construire une citadelle au milieu de ce quartier réputé « difficile » ou au contraire accentuer la continuité de l'espace public et intégrer autant que possible l'organisation du centre commercial au réseau des voies du quartier ? En d'autres termes, fallait-il privilégier le point de vue des commerçants (et de leurs compagnies d'assurance) généralement favorables à un renforcement des dispositifs de protection, ou celui des forces de l'ordre et des responsables publics de la sûreté, plus concernés par la maîtrise des flux au sein du centre commercial ? Si la première hypothèse n'a pas été retenue telle quelle – pour des raisons qui tenaient à la fois de l'idéologie et de la présence de la Police Nationale dès l'élaboration du programme – la seconde n'a pu être mise en pratique de manière littérale. La maîtrise complète des déplacements piétons et voitures de l'extérieur jusqu'à l'intérieur du centre ne pouvait en effet être garantie dans le cadre d'un équipement de proximité accueillant des activités aussi diverses qu'une douzaine de commerces, une pépinière d'entreprises, un centre de ressources, une école de la seconde chance et des locaux d'animation. Dès lors, l'équipe en charge de l'opération a fait le choix d'organiser une mise en commun des moyens du contrôle et de la surveillance. La sûreté n'y apparaît plus tant sous la forme d'un contrôle des déplacements que sous la forme d'un isolement par rapport à des groupes ou des individus « indésirables ». Dans ce cas précis, c'est la densité des flux qui assure cet isolement. Le maintien d'une présence continue de visiteurs à toute heure du jour et de la nuit sur toute la périphérie du centre commercial a donc constitué un objectif constant dans l'élaboration du projet.

Comment concilier l'animation urbaine et commerciale d'un cœur de quartier avec le maintien d'une circulation fluide ? La place traversante, constituée d'un plateau se prolongeant de part et d'autre de l'avenue du général Leclerc (RD30) constitue un premier dispositif pour résoudre cette contradiction. Elle permet de préserver la continuité des déplacements entre l'A1 et l'A86 tout en établissant une synergie entre les fonctions urbaines situées de part et d'autre de cette même avenue (centre culturel Jean Houdemont à l'est et services publics à l'ouest). Mais c'est certainement la clôture qui répond le mieux au problème posé : il s'agit, de même qu'au Jardin du Luxembourg, d'associer des registres de sûreté distincts. Sauf qu'à La Courneuve, ces registres sont beaucoup plus nombreux. A l'avenue et au square public s'ajoutent en effet les commerces, les équipements, la tour d'habitation (IGH), les parkings et les aires de livraison, chacun disposant de ses propres limites et contrôles d'accès. Les clôtures sont donc ici nombreuses, de la grille limitant l'accès à la voie pompier le long du pôle d'équipement, aux barrières enfermant la zone de livraison du centre commercial.



Voie de desserte du pôle d'équipement à La Courneuve



Cour de service et de livraison du centre commercial de la Tour à La Courneuve.

Ces clôtures sont en quelque sorte masquées par la prégnance d'un élément architectural de liaison : une galerie continue bordant la périphérie et l'intérieur du centre commercial. Cette galerie n'est pas partout couverte : la traversée entre la place centrale et le mail de Fontenay dispose d'une toiture en

caillebotis, limitant ainsi les possibilités de regroupement au plus près des boutiques. Le rôle de la galerie n'est donc pas tant de protéger les usagers contre les intempéries que de tisser des liens entre les périmètres de sécurité propres à chacune des fonctions du secteur. C'est elle qui donne une identité à l'ensemble de l'îlot, évitant la conversion des espaces extérieurs en simples zones de protection.



Galerie périphérique se poursuivant à l'intérieur du centre commercial de la Tour, entre parking et pôle d'équipement.

### Places publiques et dynamique des flux

L'utilité sécuritaire de conceptions urbaines fondant ailleurs leur légitimité n'est pas une nouveauté. Il n'est que de citer la fonction militaire des percées haussmanniennes. Ouvrir l'accès aux quartiers qui s'étaient avérés turbulents en 1830 et en 1848<sup>79</sup> ne constitue pas, en effet, la seule raison d'être du nouveau tracé des boulevards. Il s'agissait également de fluidifier les déplacements de manière à maintenir les noyaux d'activités en certains lieux stratégiques<sup>80</sup>. Si le boulevard de Sébastopol traversait certains quartiers populaires, ce n'était pas seulement pour réduire les foyers traditionnels de l'insurrection : il s'agissait, pour l'essentiel, de contribuer au développement d'un grand centre actif et concentré autour de la place du Châtelet en y amenant, le plus directement possible, les usagers et les visiteurs débarquant gare de l'Est et gare du Nord. À ce titre, l'urbanisme haussmannien constitue à la fois un formidable outil de dynamisation économique et un redoutable instrument d'intervention et de contrôle des usages de la ville. Une telle efficacité nécessite aujourd'hui un renouvellement des dispositifs de la ruse. L'augmentation considérable du nombre des déplacements aussi bien que les nouvelles organisations de la sûreté – fondées sur le déploiement des périmètres de sécurité, le camouflage des réseaux à risque et la capacité de mutation des espaces – impliquent en effet davantage qu'une maîtrise des réseaux.

79. Le boulevard du Prince-Eugène (aujourd'hui boulevard Voltaire) constituait une liaison entre la caserne d'infanterie du Château d'Eau et la caserne de cavalerie de Vincennes, cernant ainsi un des foyers de révolte populaire de l'époque.

80. Pierre Francastel, « Paris, un héritage culturel et monumental », *La Documentation française*, Paris, 1968, cité par Marcel Roncayolo et Thierry Paquot (dir.), *Villes et civilisation urbaine*, Paris, Larousse, 1992, p. 136.

La ville et le territoire se préparent ainsi peu à peu à rendre possible, au quotidien, le cheminement séparé des forces de l'ordre et des populations « à risques ». 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 à Saint-Denis laisse imaginer ce que les aménagements urbains devront bientôt permettre : 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. Dans un tel contexte de dispersion des parcours, la préservation d'un espace commun *entre* les hommes devient une gageure. Cet espace est pourtant nécessaire à la sûreté elle-même, car elle seule garantit l'existence d'un partage et d'une juste distance entre les usagers, les habitants, les citoyens ou les visiteurs. Un espace simplement support aux pratiques codifiées du sport, du commerce, de l'art ou de la fête ne peut suffire pour donner place à une rencontre entre des êtres libres et égaux. Ainsi que le rappelle Hannah Arendt à propos de la nécessité de disposer d'un véritable domaine public :

« Vivre ensemble dans le monde : c'est dire essentiellement qu'un monde d'objets se tient entre ceux qui l'ont en commun, comme une table est située entre ceux qui s'assoient autour d'elle ; le monde, comme tout entre-deux, relie et sépare en même temps les hommes. Le domaine public, monde commun, nous rassemble mais aussi nous empêche, pour ainsi dire, de tomber les uns sur les autres. Ce qui rend la société de masse si difficile à supporter, ce n'est pas, principalement du moins, le nombre de gens ; c'est que le monde qui est entre eux n'a plus le pouvoir de les rassembler, de les relier, ni de les séparer. »<sup>81</sup>

Concilier mise en mouvement et ouverture d'un espace public commun et accessible requiert aujourd'hui l'intelligence de la *métis*. Les quelques ruses déjà esquissées pour tenter d'y parvenir semblent s'appuyer sur deux facteurs : la mise en concordance des vitesses attribuées à chacun des flux et le détournement des fonctions séparatives du mobilier urbain.

### Le réglage des vitesses

A Grenoble, la distinction des cheminements – vers les parkings, les vestiaires, les tribunes de l'équipe grenobloise ou de l'équipe adverse – s'est rapidement trouvée en contradiction avec la vocation publique du parc Mistral, également accessible à tous les habitants et visiteurs de la ville. Cette contradiction entre la gestion du stade et celle de l'espace vert a d'ailleurs fait l'objet de nombreux débats parmi les maîtres d'œuvre et les maîtres d'ouvrage (Ville de Grenoble, SMTC et Communauté d'agglomération). La proximité du stade avec le boulevard Jean Pain et l'avenue de Valmy ne permettait pas de distribuer les accès de manière homogène : seul l'angle sud-est – à proximité du Palais des Sports – et le côté nord-ouest – en face de l'Hôtel de Ville – disposaient de l'espace utile à l'aménagement d'entrées principales. Branché sur l'avenue de Valmy, le premier accès pouvait accueillir les officiels, les VIP et les supporters des équipes invitées dans

81. Hannah Arendt, *Condition de l'homme moderne*, traduit de l'anglais par Georges Fradier, Paris, Calmann-Lévy, 1983 (1961).

un parcours distinct. L'afflux massif des spectateurs grenoblois a donc été ramené du côté du boulevard Jean Pain. La première mesure mise en place a été le dégagement d'une large et longue allée dans l'axe du boulevard Maréchal Joffre, traversant le parc dans sa grande longueur. Cette percée paysagère permet d'assurer la fluidité des parcours lors des matchs importants tout en limitant les opportunités de croisement. Cette mesure n'est pas sans conséquence. Elle génère la mise en place d'une limite forte sur le boulevard Jean Pain. Celle-ci est notamment assurée par l'aménagement du site propre du tramway qui longe le parc et assure, en dehors d'une traversée au droit de l'entrée sud-ouest du stade, une véritable frontière avec la circulation du boulevard Jean Pain.

Mais c'est certainement l'intelligence rusée du paysagiste Alexandre Chemetoff qui contribue le plus efficacement à la fluidité du site. Au cours de l'élaboration de son projet pour l'extension du parc Paul Mistral jusqu'aux rives de l'Isère, il eut l'idée de transformer l'échangeur routier des Sablons, qui occupait le site de l'extension, pour en faire un élément d'infrastructure piéton ou cyclable<sup>82</sup>. Au-delà de l'économie et de l'avantage qu'elle présente pour les amateurs de sport de glisse, une telle proposition est emblématique du nouveau sort désormais réservé à la promenade. Celle-ci doit en effet posséder les mêmes vertus que celles autrefois réservées à la circulation automobile : la fluidité et l'évitement des croisements. L'échangeur est ainsi transformé en carrefour simple tandis que les voies en boucle, s'esquivant les unes des autres, sont transformées en allées du parc. Cette transformation se révèle tout à fait propice à la gestion des flux les jours de match : elle permet tout à la fois d'étendre le linéaire réservé au piéton – limitant ainsi le risque de bousculade – et d'organiser des cheminements différenciés selon les publics et les accès dans les tribunes. Cette affectation aux piétons d'un ouvrage de la modernité des réseaux marque donc un changement radical dans la vocation de cette partie du parc : c'est le secteur entier qui est désormais réglé sur la vitesse de marche. Mais une marche qui peut aussi devenir promenade, à la différence de la marche « forcée » qu'induisent les dispositifs parfois subtils – telle la légère inclinaison de la surface d'un parvis – d'un nombre de plus en plus important d'équipements ou de bureaux.

Place des Terreaux, Daniel Buren s'est attaché à mettre en scène la symbolique de la circulation pour tout à la fois révéler et organiser la mise en mouvement des piétons. Les rayures qui constituent la marque de fabrique de l'artiste se confondent ici avec le dessin des passages piétons. La trame de granit noir et de granit blanc, qui compose la place et s'étend dans les rues adjacentes, côtoie, dans une même composition, des parties de trame peinte. Ce dispositif permet d'intégrer la signalétique routière – au même titre que les feux tricolores ou les panneaux de sens interdits qui ont été redessinés pour l'occasion – et d'inscrire le mouvement continu de la marche dans l'aménagement de la place. Les lieux de station ou de repos sont ainsi limités aux terrasses de café

82. Ce projet a été réalisé en 2004 dans le cadre d'un marché de définition lancé par la Ville. Les autres équipes de paysagistes participant à ce marché de définition étaient l'agence Laverne et Hyl paysagistes.



et aux rebords de la fontaine. Tout célèbre ici la locomotion du piéton, jusqu'au déplacement de la célèbre fontaine réalisée par le sculpteur Bartoldi qui constitue un élément fort du projet de Daniel Buren et Christian Drevet et dont les raisons tiennent, pour l'essentiel, à la fluidité des itinéraires<sup>83</sup>. Il n'y a pas de bancs et les deux rangées de plots surgissant de la trame sont trop éloignées pour servir de sièges. Contrairement au projet réalisé par le même Daniel Buren dans la cour du Palais Royal à Paris, l'émergence de colonnes au-delà de la surface du sol ne constitue pas le thème principal de la place. La rangée de hauts piliers dressés devant la Croix Rousse n'offre aucun usage possible. Sa fonction est d'ordre visuel : établir une limite entre la surface composée de la place et l'assemblage hétérogène des façades et des commerces.



La symbolique des passages cloutés intégrés aux aménagements de la place.

La disparition des obstacles prend un sens particulier dans l'histoire récente de la sculpture. Dès les années 1960, de nombreux artistes cherchent, en effet, à débarrasser leurs œuvres des implications d'un espace interne : ils s'attachent ainsi à compenser la perte d'immobilité du monde contemporain par l'acquisition d'une expérience émotionnelle au cours même du déplacement<sup>84</sup>. Si le spectateur n'est plus statique – comme dans un musée –, l'œuvre doit devenir un support stable pour l'accueillir. Cette démarche a été poursuivie par de nombreux artistes qui ont sorti les œuvres des galeries pour les placer dans l'espace public ou le paysage. C'est le cas, avant Daniel Buren, de Richard Serra, Carl Andre, Donald Judd, Sol LeWitt ou des auteurs du Land Art, tels que Michael Heizer ou Robert Smithson. Ces recherches ont également influencé le domaine de l'architecture avec le développement de ce que Bernardo Secchi a appelé les « projets de sol »<sup>85</sup>. Ces travaux sont d'autant plus légitimes qu'ils s'inscrivent le plus souvent dans des espaces urbains qui s'organisent sur le modèle des campus ou des zones industrielles, soit des objets bâtis posés librement sur un espace étendu. L'intervention de Paul Chemetov dans le grand ensemble des

83. Daniel Buren, « Lyon, place des Terreaux », *op. cit.*

84. Rosalind Krauss, *Passages. Une histoire de la sculpture de Rodin à Smithson*, traduit de l'américain par Claire Brunet, Paris, éditions Macula, 1997, pp. 251-296.

85. Bernardo Secchi, *Première leçon d'urbanisme*, traduit de l'italien par Patrizia Ingallina, Marseille, Parenthèses, 2006.

4000 à La Courneuve, s'inscrit parfaitement dans cette démarche. Le projet définit, en bas de la tour Leclerc et de la barre Fontenay – les derniers immeubles-colosses encore debout depuis que les longues barres Renoir, Ravel et Pressov ont été démolies – un terrain de manœuvre ayant ses qualités et ses caractéristiques propres<sup>86</sup>. La surface du sol acquiert, de fait, une fonctionnalité autrefois assumée par d'autres dispositifs. Le choix des revêtements permet ainsi de régler la vitesse des véhicules : certaines bandes rugueuses, parfaitement intégrées au dessin de la place traversante, obligent les automobilistes à ralentir aux abords immédiats du centre commercial et limitent les risques des voitures-béliers. Les piétons sont, quant à eux, encouragés à accélérer leur marche entre les bandes tramées de pavés de granit et de dalles de pierre et les émergences plantées. Des bancs désignent toutefois quelques lieux possibles d'immobilité. Ces lieux ont été soigneusement placés : en retrait de l'accès au centre culturel et le long de l'axe de traversée du centre commercial, parallèlement à la façade du pôle d'équipement, tournant ainsi le dos aux entrées. Un tel dispositif ouvre la voie à des projets d'aménagement capables de restituer le sol de la ville aux piétons tout en assumant, localement, leur mise en mouvement à des fins sécuritaires.

### Mobilité et mobilier

Les caractères de la signalétique et du mobilier urbain constituent souvent des référentiels plus stables que la configuration des espaces. En matière d'aéroports, par exemple, la gestion des itinéraires entre passagers à l'arrivée, passagers au départ et passagers en transit nécessite la mise en place d'itinéraires complexes, parfois changeant selon les jours de la semaine ou les saisons. Dans bien des cas, cette complexité confère une plus grande rigidité au « soft » qu'au « hard » : il est aujourd'hui plus facile de changer la disposition des espaces selon l'affluence des passagers de la zone Schengen ou de l'international à différentes périodes de la semaine ou de l'année, que d'abandonner l'environnement qui permet le repérage des passagers et du personnel<sup>87</sup>. L'évolution de la ville de Las Vegas témoigne également de ce renversement. La signalétique n'y fonctionne plus comme un adjectif qualificatif apposé sur un espace substantiel. La trame des enseignes, émancipée du réseau des rues, constitue le seul élément stable dans cet univers changeant où les activités, ainsi que les voies qui les desservent, ne cessent de se déplacer, de s'élargir ou de s'allonger. La leçon des architectes Robert Venturi et Denise Scott-Brown tirée de cette même ville n'est donc plus adaptée au contexte actuel de séparation des flux<sup>88</sup>. Les enseignes ne sont plus à même de moduler l'effet de perspective au milieu du désert, à la manière du site de Karnak où des rangées de lions

86. À propos de la contemporanéité de cette démarche, on pourra lire l'introduction d'Aldo Aymonino, « Davantage d'espace, moins de volume : un récit en mouvement », Aldo Aymonino et Valerio Paolo Mosco (dir.), *Espaces publics contemporains. Architecture volume zéro*, Paris, Skira, 2006, pp. 15-23.

87. Cette inversion des rapports entre l'infrastructure et la superstructure avait déjà été relevée, en ce qui concerne le paysage de la technologie contemporaine, par Antoine Picon, *La ville territoire des cyborgs*, Besançon, Les éditions de l'Imprimeur, 1998, p. 68.

88. Robert Venturi, Denise Scott-Brown et Steven Izenour, *L'enseignement de Las Vegas ou le symbolisme oublié de la forme architecturale*, Bruxelles, Mardaga, 1978.

accroupis guidaient le regard vers le temple, relativement petit dans l'étendue du paysage de Khons. La masse des bâtiments n'est plus dissimulée. Les panneaux d'orientation ou d'information alignés le long du Strip jouent désormais une partition séparée, détachée de l'organisation bâtie.

Il en est de même à Disney-Village où les tours métalliques constituent l'unique repère qui subsiste malgré les nombreuses transformations et les nombreux ajouts réalisés depuis l'ouverture du site en avril 1992. La ruse de Frank Gehry a consisté à formater d'emblée l'espace de la fête ou de l'événement permanent selon les codes et les rituels de la foire. Non pas à la manière des centres commerciaux qui importent, à l'intérieur des galeries, un mobilier urbain évoquant d'autres univers que ceux du « shopping ». L'architecte californien propose, au contraire, d'exporter le dispositif événementiel de Disney-Village au-delà du seul domaine de la rue. Visibles de loin, les tours imposent leur présence au parvis des gares RER et TGV, de même qu'au parc des hôtels. Les signes d'urbanité produits par Disneyland Resort Paris, tels que candélabres, grilles et panneaux, sont, quant à eux, noyés dans une multitude d'attractions et de façades-affiches. Les mêmes éléments émergent toutefois de l'autre côté, celui de la « vraie » ville du Val d'Europe, blanchis, nettoyés, comme les éléments d'un véritable urbanisme public. Le mobilier urbain devient dès lors un élément bien plus caractéristique de l'espace environnant que l'aménagement du sol. Lui seul permet d'établir des liens entre des quartiers qui ne sont plus contigus mais reliés entre eux par un réseau de rues fléchées. Cette ambiguïté est d'ailleurs entretenue par les aménagements des abords des parcs d'attractions et de Disney-Village qui se réfèrent explicitement aux signes de l'urbanisme haussmannien sans les attacher pour autant à un usage spécifiquement public, du type square ou place. Il est ainsi difficile de dire si les éléments de mobilier urbain appartiennent à la ville ou à Disney. Leur présence décorative n'est là que pour faciliter l'orientation du public vers les activités tout en signifiant que le parvis est un espace de circulation piétonne relevant d'une responsabilité partagée entre les instances privées et publiques de la sûreté.

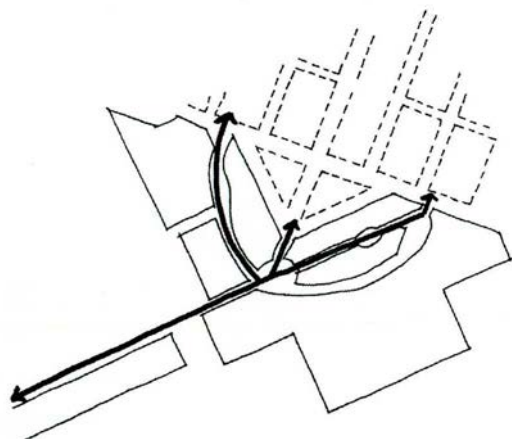
La mise en commun des espaces par les caractères du mobilier urbain est encore plus efficace à La Courneuve. Les multiples fonctions qui composent



Le parvis entre le RER et les attractions de Disney-Village.

le cœur du quartier des 4000 sont identifiées par une subtile différenciation des matériaux et de la signalétique, concourant ainsi à la mise en place de cheminements en circuit fermé, c'est-à-dire des déplacements entre voiture et commerces ou entre arrêt de bus et logements qui évitent toute exposition prolongée dans la rue. Le pôle d'équipements qui ferme, à l'ouest, le parking du centre commercial se distingue astucieusement de son environnement : ses façades en bois et en métal émergent des galeries du centre commercial tandis que les entrées de chacun des services sont desservies par un cheminement distinct et parallèle, séparé de la traversée nord-sud par un long banc continu précédé d'un bac planté. Il en est de même de la cour de livraison, intégrée au volume du centre commercial. Cette cour, qui sert à la fois de desserte sécurisée aux réserves des boutiques et de débouché aux issues de secours de l'immeuble de grande hauteur, dispose également de ses propres accès, derrière des grilles habilement masquées dans la continuité des façades nord et sud. Ainsi, tout en apparaissant comme un ensemble cohérent, la tour d'habitation, le centre commercial et le pôle d'équipements forment, en réalité, une succession de bandes parfaitement distinctes. Ce qui assure la cohabitation entre ces activités de nature diverse n'est pas tant l'unité architecturale, que la succession de mobilier, bornes, candélabres, bordures et bacs qui oriente les usagers et facilite le contrôle séparé des entrées et des sorties.

Ce dispositif est inversé au Carré-Sénart. Les éléments de mobilier s'attachent à différencier des cheminements qui, en réalité, se rejoignent. L'architecte Jean-Paul Viguier crée ainsi l'illusion d'une variété de parcours alors que toutes les allées ramènent à la même façade principale : la galerie qui traverse le centre commercial au rez-de-chaussée et au premier étage, forme une courbe qui isole visuellement les trois entrées placées sur la diagonale du carré, en vis-à-vis des parkings. Une animation à la fois visuelle, auditive et olfactive – panneaux avec noms d'animaux ou de plantes, diffusion sonore de chants d'oiseaux et de senteurs fleuries – renforce ensuite l'illusion de la diversité. La surveillance des flux transitant entre le triangle des commerces et celui des stationnements se combine ainsi à la création d'un espace vivant et expressif. L'objet d'une telle mise



Allées piétonnes ramenant toutes sur la même façade d'accès au parking .

en scène n'est pas tant de dissimuler une organisation dédiée à la sûreté que de tenter l'ouverture d'un espace d'échange qui ne repose plus sur la seule fonction commerciale. Un défi d'autant plus difficile à relever que les contraintes du « shopping » sont aujourd'hui déterminées par celles de la sûreté et par le souci croissant de maîtriser les mécanismes de la mobilité.

### De l'espace modifiable à l'espace disponible

Comme le rappelait Kevin Lynch, le caractère changeant des paysages ne provient 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 de générer des panoramas constamment plus neufs et plus attrayants<sup>89</sup>. La ville elle-même tend à devenir 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 »<sup>90</sup> tandis qu'un nombre de plus en plus important de projets urbains intègre, au-delà de la souplesse d'un « plan-guide », une possibilité de transformation à brève échéance de certains « produits urbains »<sup>91</sup>. De fait, les processus qui caractérisent la fabrication des objets industriels peuvent aussi s'appliquer à la constitution des espaces urbains. Ainsi que le précise Richard Sennett :

« Aujourd'hui, l'industrie déploie à l'échelle mondiale la « fabrication de plate-formes » d'articles en tous genres, de l'automobile aux ordinateurs et aux vêtements. La plate-forme est un objet de base dans lequel on introduit des changements mineurs et superficiels afin de transformer un produit en une marque particulière. Le processus de production n'est plus tout à fait le processus industriel bien connu de la production en masse. Les techniques modernes peuvent aisément transformer la forme et la taille des flacons et des boîtes ; le contenu peut aussi être redécoré plus rapidement dans la production électronique que sur les chaînes de montage à l'ancienne, où les outils n'étaient adaptés qu'à une seule fin. Les industriels désignent sous le nom de placage les changements apportés sur la plate-forme moderne. »<sup>92</sup>

L'amplification de différences mineures rapidement et aisément mises en œuvre participe à la fabrication d'un véritable paysage du provisoire. Celui-ci est tout à fait propice à l'exercice de la sûreté. L'amplification de différences mineures rapidement et aisément mises en œuvre contribue, en effet, au renouvellement incessant des modalités d'usage des espaces, limitant l'appropriation exclusive de certains lieux par quelques personnes. Mais le paysage du provisoire présente également un autre avantage. La constitution de cadres à demi-achevés empêche, pour partie, les détournements d'usage. La valeur suggestive du « placage » invite le visiteur – devenu le plus souvent consommateur – à participer lui-même à la qualification des lieux qu'il fréquente. C'est le cas, par

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

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

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

92. Richard Sennett, *La culture du nouveau capitalisme*, Paris, Albin Michel, 2006, pp. 118-119.

exemple, de la seconde étape de développement du Carré-Sénart : le projet, élaboré en 2004 par les architectes Valode et Pistre, est structuré par une double artère de promenade ponctuée de kiosques et points d'animations pouvant changer selon le calendrier des événements. De telles situations génèrent des espaces publics ou collectifs qui ont les caractéristiques du domaine privé : intimité des usages, modes d'appropriation codifiés, forte empreinte des utilisateurs dans la qualification des lieux. Deux ruses ont pour l'instant été repérées pour tenter d'atténuer ces effets « privatifs » : noyer les dispositifs de sûreté parmi les attributs ludiques et éphémères des aménagements et tirer parti de la transformation permanente des sites en renouvelant sans cesse les conditions du contrôle et de la surveillance.

### L'espace récréatif

L'urbanisme à thème – les résidences « Far-West » aux États-Unis ou, comme à Val d'Europe, la nouvelle ville haussmannienne – est une aubaine pour la sûreté : il favorise la contractualisation des usages et permet de fondre les éléments constitutifs de la sûreté – tels les caméras, les contrôles d'accès ou les grilles des résidences – dans le décor du thème en question. Héritier direct des parcs de Walt Disney, cet urbanisme puise ces facultés dans sa capacité à créer un monde cloisonné, où le réel et l'imaginaire se télescopent<sup>93</sup>. Constitués d'événements planifiés et d'émotions provoquées, les parcs à thème brouillent en effet les limites entre « matériaux naturels et artificiels, personnages de chair et simulacres, reconstitutions historiques et univers de fiction »<sup>94</sup>. La sûreté peut dès lors y apparaître comme un jeu. Le groupe Espace Expansion ne s'y est pas trompé. Après avoir été le maître d'ouvrage du centre commercial du Carré-Sénart, il a proposé, dans le cadre de la consultation pour la seconde phase d'aménagement du secteur, de constituer une succession de programmes thématiques – restaurants à thème, commerces à thème, loisirs à thème – qui assurent une animation constante et continue, en particulier le long du Canal du Fil de l'Eau, second canal réalisé sur le site.

Le Parc de la Villette à Paris, inauguré en 1988, a constitué, ces dernières années, une sorte de laboratoire dans l'élaboration de cet artifice. Le site accueille en effet des espaces aux statuts et aux pratiques très différents. Des activités aux accès payants ou réservés (« Folies », Conservatoire) en jouxtent d'autres dont les accès sont libres (Maison de la Villette, pavillons), des lieux d'exposition (Grande Halle) y côtoient des espaces de loisir (Cité des Sciences et de l'Industrie) et de spectacle (Zénith, Cité de la Musique, Cabaret Sauvage). Entièrement ouvert en périphérie, le Parc contient, en son sein, un grand nombre de territoires autonomes. Il dispose ainsi de deux niveaux de contrôle : celui des 35 hectares du domaine public de la Villette assuré par la ronde de 70 agents d'une société de surveillance et celui des activités disséminées dans le Parc possédant leurs propres scénographies de la

93. Jean Beaudrillard, Anne-Marie Eyssartel et Bernard Rochette, *Des mondes inventés. Les Parcs à thème*, Paris, Éditions de la Villette, 1992.

94. Antoine Picon, *La ville territoire des cyborgs*, Besançon, Les éditions de l'Imprimeur, 1998, p. 69.

sûreté<sup>95</sup>. Ces scénographies sont constituées d'édicules d'entrées avec cheminements différenciés pour les entrées et les sorties, de seuils marqués par des barrières, de tourniquets, de baïonnettes, de guichets – même pour les activités gratuites – et de postes de contrôle. Ces dispositifs, plus démonstratifs que nécessaires, sont devenus une des caractéristiques du Parc de la Villette. La symbolique de la sécurité est traitée au même titre que les autres attractions du parc. Elle est moins le fait d'agents de surveillance particulièrement rôdés à des pratiques d'avant-garde que celui d'animateurs ayant choisi de *surjouer* les mécanismes de la sécurité. Cette scénographie est entièrement enfantine et sa vraie scène est la cour de récréation, c'est-à-dire l'espace où ce que Michel Foucault<sup>96</sup> appelle la « surveillance hiérarchique » et la « sanction normalisatrice » sont, en quelque sorte, allégées. La ruse des responsables du Parc, qu'autorise la conception de son architecte Bernard Tschumi, est de fondre la disparité des dispositifs de protection au sein d'un même vocabulaire ludique. Cette connivence entre les formes de la sûreté et les formes des activités suscite l'indulgence des usagers, qui se prêtent volontiers à la succession de contrôles des accès interrompant la continuité de leur promenade.



Clôtures interrompues par une « Folie » du parc de la Villette accueillant les contrôles d'accès du jardin des Dunes.

Les clôtures acquièrent, de fait, un nouveau statut. La décoration des grilles, à laquelle s'attachait encore l'architecte Gabriel Davioud à l'époque du Paris d'Haussmann, a laissé place à une nouvelle mise en scène. Il ne s'agit plus d'adapter la hauteur et l'ornementation des clôtures à la hiérarchie des espaces verts mais, au contraire, de diffuser un même principe homogène de répartition des flux, et ce quel que soit le statut de l'espace. La clôture ne sert plus à séparer, elle sert à réguler. Les grilles habilement dissimulées dans les pergolas autour du stade de Grenoble n'empêchent pas le passage des visiteurs. Elles organisent une sélection progressive des publics en fonction des événements. Bien davantage, en somme, que les dispositifs de séparation des

95. Pour une description des moyens mis en œuvre pour assurer la sécurité dans le Parc de la Villette, voir André Midol, *La sécurité dans les espaces publics, Huit études de cas sur des équipements ouverts au public*, Paris, IHESE, collection études et recherches, juin 1996 ainsi que l'article de Sophie Tiévant, « Le Parc de la Villette, îlot de civilité », *Les Cahiers de la sécurité intérieure*, n° 57, deuxième trimestre 2005, pp. 131-152.

96. Michel Foucault, *Surveiller et punir*, Paris, Éditions Gallimard, 1975.

flux – telles les barrières « Grand Siècle »<sup>97</sup> – accompagnant les aménagements récents de transports en commun en sites propres dans Paris. La forme de la clôture participe désormais à la mise en scène d'un espace qui peut, à tout moment, être détourné de sa fonction première. Paysagées au stade de Grenoble, féériques à Disney-Village, les grilles se fondent aujourd'hui d'autant mieux dans le décor que le thème architectural des édifices qu'elles protègent est limpide.

### Le chantier permanent

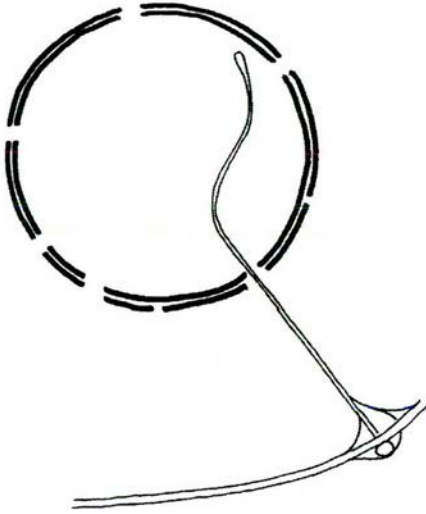
La seule dimension des opérations change parfois la compréhension que le visiteur a des espaces qu'il fréquente. Euro-Disney Resort Paris dispose d'un domaine de 1943 hectares tandis que le Carré-Sénart accueillera, une fois la deuxième tranche réalisée, une offre commerciale et de loisirs de 55 000 mètres carrés. Cette passion dévorante pour des espaces continuellement plus grands et plus entendus conduit en effet les visiteurs à fréquenter des lieux selon une modalité nouvelle : celui de la découverte. Les habitants et les usagers eux-mêmes sont conduits 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 sûreté. Et ceci de deux manières : 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 sûreté ; ou par une surcharge d'informations sur les activités à venir, ce qui contribue à maintenir les usagers en éveil.

Des portions entières de territoire tirent ainsi leur tranquillité de leur hyperactivité et de la permanence des chantiers, convertissant les vides importants en terrains appropriables à tous moments. Les responsables d'Euro-Disney et EPA Sénart l'ont bien compris, qui ont pris garde de délimiter l'étendue de leur territoire avant même la réalisation des premières opérations : par l'abstraction géométrique d'un boulevard circulaire pour le premier, par un rideau de tilleuls délimitant un carré de 1,4 kilomètre de côté pour le second. Ce dernier projet tire les leçons du principe de chantier permanent en mettant en scène un cadre territorial ample pouvant fonctionner avant même son lotissement. Le paysage du Carré-Sénart est ainsi conçu comme une étendue festive. Le premier geste fondateur de ce quartier est en effet paysager. Le carré d'arbres permet tout à la fois de structurer le développement du futur quartier et d'accueillir des « auto-célébrations » dédiées aux aménagements eux-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 s'organisait pour inaugurer un nouveau canal. La présentation du projet sur une maquette a constitué un temps fort de ces événements qui ont rassemblé respectivement 25 000 et 30 000 personnes.

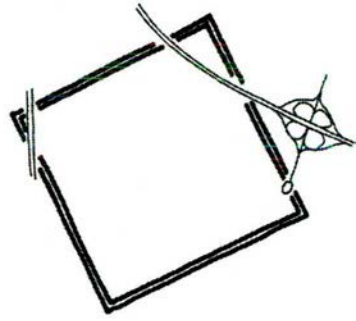
---

97. Ce type de barrière, fréquemment utilisé à Paris pour protéger les piétons de la circulation automobile ou empêcher le stationnement de véhicules, accompagne la plupart des aménagements de sites propres. Il s'agit de barrières d'un mètre de haut composées de tubes de section carrée de 35 mm, en acier laqué noir avec croisillons de contreventement.





La voie circulaire délimitant  
l'emprise du futur chantier Disney.



Le carré d'arbre encadrant  
le futur chantier de Carré-Sénart

À l'image de ce site, de nouvelles opérations s'organisent actuellement pour donner à voir leur croisement et leur remplacement progressif, partie par partie. Pour le pôle de loisirs et de commerces de Lyon Confluence, l'architecte Jean-Paul Viguier a conçu un vaste velum pouvant abriter une multitude de programmes, du multiplexe 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 architectural de couverture au milieu d'un monde de bâtiments convertis en appareils, automates, et autres engins disposant de leurs pièces de rechange avait déjà été mise en œuvre à Disney-Village. Seules les tours recouvertes de panneaux d'acier subsistent du projet d'origine de Franck Gehry. Les autres éléments ont tous été changés, modifiés, déplacés ou prolongés plusieurs fois depuis 1995. 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 sûreté : ils mettent l'accent sur la surcapacité des sites, élargissent le régime d'usage et d'attention des

visiteurs et contribuent à faire oublier les dispositifs de contrôle en encourageant l'interchangeabilité des composants du territoire. De nombreux programmes de renouvellement urbain dans les quartiers d'habitat social ont déjà mis à profit ces aptitudes. Le phasage des opérations est devenu un élément-clé de la reconquête de sites particulièrement difficiles, ainsi qu'en témoigne, par exemple, le déploiement géographique des chantiers et des démolitions qui, depuis une vingtaine d'années, occupent le quartier des 4000 de La Courneuve. La ruse dispose là d'un champ d'exploration inattendu. Les concepteurs perçoivent que la *métis* grecque ne s'applique pas seulement à l'espace mais également au temps. Une dimension d'autant plus essentielle dans un monde en proie à l'inquiétude, qui tend à annihiler les conditions de l'immobilité, pourtant indispensable à l'existence d'un véritable domaine public.

## Le territoire des gestionnaires

Il serait un peu court de penser que les nouvelles conceptions urbaines de la sûreté se superposent parfaitement aux modalités d'intervention des forces de l'ordre et des services de sécurité. La gestion spatiale de la sûreté ne coïncide pas forcément avec les dispositifs et les agencements de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre. Les services d'ordre, qu'ils soient publics ou privés, mettent en place un terrain d'opération qui s'accorde au réel. Que ce soit par les moyens physiques des barrières amovibles ou par les technologies de vidéosurveillance et de contrôle d'accès, les organisateurs de la sûreté sont à même de destituer les espaces de leurs destinations premières. Les qualités urbaines des espaces et des équipements ouverts au public deviennent dès lors secondaires par rapport aux services qu'ils véhiculent. Chaque lieu de la ville peut ainsi être interprété comme une réponse aux questions que se posent les responsables du contrôle et de la surveillance selon le monde auquel ils appartiennent : « où est le visiteur ? », « que fait-il ? », « sur quelles lignes se déplace-t-il ? », « est-il en mouvement ou à l'arrêt ? », « comment l'empêcher de se solidariser avec d'autres ? ». Les conditions d'une réponse à ces questions contredisent souvent les intentions d'origine qui ont présidé à la fabrication des espaces. Elles surimposent un nouveau paysage de la sûreté à celui qu'avaient parfois imaginé les concepteurs.

### Propriété et contrôle

Dans un article de la revue *Urbanisme* écrit en 1955, François Parfait, ingénieur des Ponts et Chaussées, directeur technique de la SCET<sup>98</sup>, déclare que la clôture des jardins d'immeubles est contraire « à l'évolution de l'urbanisme moderne »<sup>99</sup> et prône l'avènement de grands ensembles au milieu de jardins entièrement accessibles au public. Il s'attache ainsi à étendre la notion de *service public*

98. Filiale de la Caisse des dépôts et consignations, la Société centrale de l'équipement du territoire (SCET) est devenue, au cours des années 1960, un des principaux acteurs de l'aménagement en France.

99. François Parfait, « Principes d'organisation de la voie de desserte », *Urbanisme*, n° 41-42, 1955, pp. 12-32.

sur celle, plus traditionnelle, du *domaine public* : il ne s'agit plus de protéger un jardin collectif isolé du désordre inquiétant de la ville – comme le faisaient encore les cités-jardins de l'entre-deux-guerres – mais bien de lier le bâti et les espaces verts au sein d'une même « propriété sociale »<sup>100</sup>. Cette utopie n'aura pas duré un demi-siècle. Les opérations de résidentialisation de ces mêmes grands ensembles marquent, depuis quelques années, une volonté de circonscrire un espace dans lequel les mécanismes d'un contrôle séparé peuvent jouer à plein. Les grilles placées en pied d'immeuble circonscrivent un espace explicitement privatif et non plus public. Il s'agit d'établir un ordre distinct du reste de la ville, au même titre que les immeubles bourgeois des centres-villes historiques. Les nouvelles clôtures résidentielles s'attachent ainsi à distinguer un espace où ce qu'on doit faire est déterminé, par opposition à l'espace public où ce qui est autorisé est moins précis. Il ne s'agit donc pas seulement de distinguer la gestion publique de la rue de celle, privée, des espaces verts en pieds d'immeuble mais bien de spécifier un espace relevant d'un règlement distinct.

Un grand nombre d'espaces urbains contemporains s'organisent suivant un modèle que nous pourrions qualifier d'intermédiaire, dans la mesure où il n'est ni celui du service public généralisé ni celui d'une attribution systématique de certains lieux à des règles ou à des codes précis. C'est ainsi que, contrairement aux grands ensembles résidentialisés, la confusion sur le statut des espaces est souvent soigneusement entretenue. Des grilles permettent, en cas de nécessité, d'isoler la rue de Disney-Village et de protéger, dans l'arrière-décor les voies d'accès aux aires de livraison alors même que tous ces espaces sont, au même titre que le parvis devant les gares TGV et RER, des espaces publics, c'est-à-dire des « lieux accessibles à tous sans autorisation spéciale de quiconque »<sup>101</sup>. À Roubaix, la rue qui traverse le centre Mac-Arthur Glen est fermée la nuit par des grilles alors que son statut reste public. C'est le cas également de Bercy-Village à Paris, rendue inaccessible à partir de deux heures du matin. À l'inverse, les espaces privés ouverts au public que sont les centres commerciaux du Carré-Sénart ou de La Courneuve, ne disposent d'aucune limite tangible qui les distinguerait du domaine véritablement public. La gestion de la sûreté 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. La protection physique des sites se révèle ainsi 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. Comment dès lors, signifier les responsabilités dont relève chaque secteur ? Et que faire des lieux les plus vulnérables dans un monde où les flux sécurisent : ceux où les véhicules s'arrêtent et croisent obligatoirement les piétons, autrement dit les aires de stationnement ?

100. Terme repris de l'ouvrage de Robert Castel et Claudine Haroche, *Propriété privée, propriété sociale, propriété de soi : entretiens sur la construction de l'individu moderne*, Paris, Fayard, 2001.

101. Définition jurisprudentielle posée par la Cour d'Appel de Paris du 23 octobre 1986, citée par Frédéric Ocqueteau et Eric Heilmann, « Droit et usages des nouvelles technologies : les enjeux d'une réglementation de la vidéosurveillance », *Droit et Société*, n° 36-37, 1997.

## La superposition des zones de compétences

L'encouragement à la mobilité contribue à dissiper les limites entre les domaines de responsabilités – ce que le jargon policier nomme les « zones de compétence territoriale ». Autour du Stade de France par exemple, les dispositifs qui s'attachent à fluidifier les cheminements – pans inclinés, rampes, mails piétons continus et de largeur homogène, ... – dissolvent les limites de propriété au sein d'un même espace continu. Tout est organisé de manière à ce que, lors des rencontres sportives ou des autres événements, plus aucun obstacle ne puisse subsister entre les stations de transport (RER ou RATP), les espaces publics de Saint-Denis ou de Plaine-Commune et les abords du stade. La dispersion des usagers et des visiteurs s'accompagne ainsi, au quotidien, d'une difficulté à désigner des garants pour chacun des espaces traversés.

La loi du 21 janvier 1995 relative à la sécurité dispose d'un article 23 obligeant les organisateurs de manifestations sportives et culturelles à « assurer un service d'ordre lorsque leur objet ou leur importance le justifie ». Les limites au sein desquelles ce service d'ordre doit être garanti ne sont toutefois pas précisées. S'agit-il des espaces où se déroulent, *stricto sensu*, les activités – par exemple le terrain de sport et les tribunes s'il s'agit d'une rencontre sportive – ou s'agit-il d'un périmètre élargi, les organisateurs étant également responsables des activités pouvant se dérouler en dehors des sites dédiés aux manifestations, pour autant, bien sûr, que ces activités y soient liées ? L'article 7 de la Convention relative aux services d'ordre lors des rencontres de football du 29 octobre 1999 répond pour partie à cette question. Il impose aux organisateurs la mise en place d'un pré-filtrage. Celui-ci doit permettre d'exclure, aux abords des stades, les personnes non munies de billets ou non concernées directement par l'événement ou la vie du quartier. La ligne de partage entre les missions de sûreté ne relève donc pas d'une limite de propriété mais d'une limite de gestion, artificielle et parfois mobile, entre des activités liées aux événements et des activités qui en sont extérieures. Chaque point de pré-filtrage détermine une position entre deux manières de contrôler, mais également deux manières d'intervenir : surveillance des déplacements et stratégie de mouvements du côté de la ville ; positionnement tactique des moyens de surveillance et gestion centralisée des opérations de police du côté du stade. C'est donc à l'intérieur même de la pratique des responsables de la sûreté que les grilles escamotables du périmètre de sécurité, qui déterminent cette ligne de partage, ont été mises en place. Leur emplacement ne relève d'aucune considération relevant du domaine privé ou du domaine public.

C'est l'action de la sûreté et non plus le cadastre qui borne aujourd'hui les espaces. Les territoires des forces de l'ordre et des organisateurs peuvent bien se superposer. L'essentiel n'est pas là. Ce qui compte, c'est l'autonomie d'action de chacun des responsables. Les postes centraux de commandement s'efforcent généralement de motiver cette autonomie en fixant les conditions de rivalité entre les acteurs de la sûreté. Ce qui importe n'est pas tant de limiter les efforts en évitant leur dédoublement que de produire le meilleur résultat

en permettant aux responsables d'être aussi rapides et flexibles que possible. Au Stade de France, des portails escamotables, commandés à distance depuis le poste central, permettent d'assister en direct les stadiers et les forces de l'ordre dans leur gestion des mouvements de foule. À Grenoble, le même poste central a la capacité de contrôler l'ouverture ou la fermeture des sorties du stade. En agissant sur le caractère mobile des clôtures, ces dispositifs développent les capacités d'improvisation de chacun des acteurs de la sûreté. Les policiers n'ont plus besoin de coordonner à l'avance des protocoles d'opérations avec les organisateurs. Chacun peut agir en fonction des événements, selon ses capacités et selon ses responsabilités. Les interventions ne s'adaptent plus au terrain ; c'est le terrain qui s'adapte désormais aux interventions.

C'est également depuis le poste de commandement et de sécurité du centre commercial de la Tour à La Courneuve que les bornes rétractables en entrée et en sortie des parkings sont levées ou abaissées. Ces dispositifs permettent d'organiser en tant que de besoins une fragmentation du centre en secteurs autonomes sans le cloisonner pour autant. Il est ainsi possible d'éloigner la présence d'un véhicule si nécessaire ou de le bloquer à l'intérieur d'un des parkings. La seule partie véritablement commune du centre, c'est-à-dire sans compartiments possibles, est ici la toiture. Une détection spécifique a été mise en place afin d'y signaler la présence éventuelle d'individus. Les signaux de détection reliés au poste de commandement sont également différenciés selon les types de risques propres à chacun des secteurs. Les entrées et sorties du parking privé souterrain disposent, par exemple, d'alarmes de positionnement « temps d'ouverture dépassé », les grilles du « tunnel de livraison » des commerces sont équipés d'alarmes de forçage tandis que les commerces et les équipements possèdent chacun un report d'alarme effraction. Informés par ces alarmes et les images retransmises des caméras de surveillance, les agents du poste de commandement peuvent préparer l'espace à l'intervention des agents de sécurité, de la Police Municipale, de la Police Nationale, des sapeurs-pompiers ou du SAMU. Ici encore, c'est le report des faits qui détermine le ressort des intervenants et non le statut des espaces. Le domaine public et le domaine privé relèvent d'autant moins d'une prérogative d'autorité que les limites fonctionnelles entre ces deux domaines sont sujettes à changement. Ainsi, le parking central du centre commercial peut tout aussi bien être accessible directement depuis la rue que contrôlé par des bornes. C'est donc bien la proportionnalité des moyens mis en œuvre au regard des risques encourus qui détermine le partage des zones de compétence.

L'efficacité d'un tel partage dépend toutefois de la lisibilité des codes d'occupation propres à chacun des espaces. Chaque système d'alarme étant adapté à un type de délit ou d'incivilité – vol avec effraction ou voiture-bélier, appropriation illégitime ou détournements des usages d'un lieu, dégradation ou tag, exercice d'une activité relevant de l'économie souterraine – il est préférable de limiter au préalable le nombre des activités possibles dans chacun des lieux. Disney-Village en est un bon exemple. Bien que publique, la rue est ici réglementée comme un espace privé. La confusion, délibérément entretenue, des

éléments de mobilier urbain et de signalétique relevant du domaine public ou des activités marchandes contribue à déterminer implicitement un mode d'occupation commun aux deux domaines. Confronté, dès son ouverture, à quelques problèmes d'insécurité, les gestionnaires n'ont fait qu'étendre ce principe. Ils ont choisi de dissoudre les limites de Disney-Village en implantant des activités drainant un public important en périphérie : Planet Hollywood et un multiplexe de 18 salles. Le dispositif d'introversion imaginé dans un premier temps par Franck Gehry n'a pas fonctionné : l'isolement des commerces et des activités de loisirs ne permettait pas d'identifier une manière spécifique de pratiquer les espaces publics. Quelques groupes de jeunes tiraient profit de cette relative mise à distance – et du fait que les forces de l'ordre ne pouvaient intervenir que depuis un seul endroit – pour s'approprier certaines parties du site.

C'est là sans doute ce qui distingue la gestion française de la sûreté des pratiques anglo-saxonnes. Le principe de soustraction d'une portion de territoire est une pratique courante aux États-Unis pour refouler les visiteurs indésirables et garantir une sélection des publics<sup>102</sup>. Qu'il s'agisse des *downtowns* orientés vers l'intérieur de quelques rues ou places, des quartiers résidentiels organisés autour de culs-de-sac ou de voies en boucle, des espaces verts de voisinage dont l'usage est réservé aux riverains, des dispositifs de *street gating*<sup>103</sup> ou des enclaves urbaines privées du type *gated communities*, le but des aménagements est toujours de favoriser la constitution d'une solidarité des habitants ou des usagers au sein d'un territoire clairement délimité. De tels objectifs nécessitent, en France, des stratégies plus subtiles. Les dispositifs d'isolement, telles les impasses ou les façades aveugles, sont plus souvent désignés comme des facteurs de risque, en particulier pour les forces de l'ordre, qui craignent les guet-apens lors de leurs interventions. Le déploiement de l'aire d'influence des gestionnaires privés dépend ici davantage de la programmation des activités que d'une distribution contractualisée de la surveillance et de la sûreté – à la manière du *Neighborhood's watch*<sup>104</sup>. Espace Expansion l'a bien compris. Le promoteur-gestionnaire du Carré-Sénart a pris soin de justifier chaque passage par une fonction dûment choisie, liant ainsi intimement l'architecture aux programmes. Il ne s'agit donc plus de concevoir des boîtes aux fonctions interchangeable, mais d'assurer une déambulation continue par un positionnement judicieux d'activités dûment choisies. Au final, c'est un complexe de cinéma ouvert sur le futur quartier du Carré-Sénart, qui garantit une présence du public à toute heure du jour et de la semaine. Les discussions sur le programme et ses potentialités d'animation ont été nombreuses entre les aménageurs et les maîtres d'ouvrage. L'architecte Jean-Paul Viguier, auteur du centre de Carré-Sénart, rappelle qu'à une époque la pos-

102. Voir à ce sujet les expériences nord-américaines décrites dans l'ouvrage du PUCA et de l'IAURIF, « La sûreté dans les espaces publics urbains. L'apport des méthodes nord-américaines à la question française et francilienne », Paris, février 2002.

103. Le *street-gating* consiste à empêcher le passage de certaines rues ou segments de rue aux véhicules étrangers par des barrières légères ou des bacs plantés. La mise en place de ces dispositifs fait l'objet de négociations entre les riverains, les collectivités locales et la Police. *op. cit.* p. 17.

104. Le *Neighborhood's watch* est une organisation développée dans les pays anglo-saxons consistant à répartir à tour de rôle la responsabilité de la surveillance aux habitants ou aux usagers d'un quartier.

sibilité d'implanter une bibliothèque ou une médiathèque au sein du bâtiment avait été évoquée<sup>105</sup>. La justification d'un tel programme résidait, pour l'essentiel, dans sa capacité à créer des liaisons supplémentaires continues et contrôlées entre les commerces et le quartier, comme si les fonctions des bâtiments importaient désormais moins que leurs aptitudes à organiser les flux. L'affichage volontaire d'activités fortement reconnaissables du côté des accès piétons remplace ici les façades fortifiées des centres commerciaux réalisés sur le modèle américain.

Ce glissement tacite de la sûreté privée vers les espaces publics n'a rien d'anodin. Il bouleverse le système de valeurs de la rue, ses références esthétiques, ainsi que la relation aux gestionnaires et aux usagers. L'utilisation de l'univers visuel des marques et des films de cinéma pour animer une façade constitue une manière douce de sélectionner les usagers, sans interdire pour autant l'accès aux populations non-solvables, comme le préconisent des mouvements nord-américains du type *NIMBY* (*Not in my backyard*). La codification des usages ne passe plus par le truchement d'aménagements dédiés mais par la signalétique éphémère des enseignes. Mais ce faisant, les programmeurs commerciaux personnalisent à outrance l'usage des espaces publics. Le principe du *peer to peer* qui remplace, dans l'univers du *web*, le principe du fournisseur d'accès – soit un intermédiaire entre une demande et une offre – se généralise ainsi aux territoires de la ville. D'où une sollicitation de plus en plus grande des technologies pour permettre le partage de données ciblées au sein des centres commerciaux : bande-son continue donnant des informations sur les offres commerciales, panneaux électroniques informant les visiteurs de l'état du trafic en temps réel, etc. Les progrès en cours des technologies de surveillance – telle la biométrie ou l'identification instantanée des personnes filmées par une caméra – ne feront à l'avenir que renforcer cette personnalisation des usages de l'espace public.

L'effacement du partage des responsabilités, l'adaptabilité des espaces aux modes d'intervention des services de sûreté et l'individuation des rapports marchands contredisent toutefois les régulations des délinquances fondées sur la responsabilisation et un « engagement communautaire à la française »<sup>106</sup>. Dans le cas, fréquent aujourd'hui, où un quartier urbain est fondé autour d'un grand équipement ou d'un vaste centre commercial, il peut devenir difficile d'assurer également d'autres modalités du contrôle social, tels la solidarité de voisinage, le déploiement des activités associatives ou la mise en œuvre d'une prévention sociale. Le Plan directeur sécurité, mis en place au Val d'Europe, constitue une réponse à ce défi<sup>107</sup>. Son but n'est pas tant de préparer les conditions d'exercice de la sûreté que de corriger, par avance, les effets négatifs de certains dispositifs. Pour André Midol, chargé de la réalisation de ce Plan, il était essentiel de défi-

105. Jean-Paul Viguier, « Architecture et centre commercial », *op. cit.*

106. Expression empruntée à Bruno Vayssière, « Regard sur l'urbanisme et l'architecture face aux tentations sécuritaires », *Les Cahiers de la sécurité intérieure*, n° 43, 1er trimestre 2001, pp. 19-30.

107. Élaboré en 1999 le plan directeur Val d'Europe Sécurité, est un document d'orientation Epamarne-EpaFrance, Partenaires Développement. Il a été réalisé avec le concours de M. Trouvin (département sécurité) et d'André Midol.



nir des entités urbaines pouvant disposer d'un certain niveau d'autarcie<sup>108</sup>. La création de ces entités reste toutefois artificielle : comment maintenir un découpage en secteurs de gestion autonomes sans désolidariser l'expansion matérielle et fonctionnelle des aires de compétences de la sûreté ? Le centre commercial de 90 000 mètres carrés, qui constitue le premier élément de ce centre urbain proche du parc Disneyland Paris témoigne de cette difficulté. La discontinuité, la déhiérarchisation des relations et des échanges y sont des garants beaucoup plus efficaces de la sûreté que l'isolement et la protection. Tâcher de concilier la gestion des flux avec le principe d'emboîtement continu, ville-quartier-flot, c'est donc bien tenter de superposer des notions aujourd'hui déconnectées : l'*urbs* et la *civitas*<sup>109</sup>. André Midol a raison de considérer que ce projet est « d'essence politique avant d'être technique »<sup>110</sup>.

### Le paradoxe de l'automobile à l'arrêt

La contradiction entre les principes de clôture et de gestion des flux n'est nulle part aussi sensible que dans les aires de stationnement. Deux situations antinomiques doivent en effet s'y accorder : la mise en mouvement des habitants ou des usagers et la protection renforcée d'un de leurs biens les plus précieux : la voiture. La tendance actuelle au déploiement d'un réseau de circulation routière au plus près des circulations piétonnes – sous la forme, notamment, des zones 30 – s'inscrit, pour partie, dans une volonté de diffuser une présence mobile, fabriquant des secteurs où, dans les faits, la ronde des services d'ordre ne se distingue pas de la surveillance naturelle des autres citoyens. À ce titre, un des principaux caractères d'obsolescence des opérations urbaines réalisées entre 1945 et 1975, est certainement le principe de séparation des flux automobiles et piétons. Mais dans un même temps, la voiture est assimilée à un élément de fragilité, sur lequel se concentrent un grand nombre de délits, du vol aux actes de terrorisme, en passant par les opérations ciblées de vengeance ou les mises à feu quasi-rituelles dans certains quartiers<sup>111</sup>. La sécurisation des aires de stationnement est ainsi devenu le principal argument de la plupart des exploitants d'activités, qu'elles soient commerciales ou de loisir. Le moindre supermarché dispose aujourd'hui d'un dispositif de surveillance de son parking.

De manière à concilier le principe de partage des espaces publics et la nécessaire protection du domaine de la voiture, de nombreux gestionnaires d'équipements ou de centres commerciaux ont fait le choix d'éloigner les aires de stationnement. Ce choix présente toutefois un inconvénient majeur : il nécessite la mise en place de dispositifs pour assurer la sûreté des piétons entre le parking et l'accès aux activités. Cette difficulté est particulièrement sensible en ce qui concerne le transport de fonds : la volonté de limiter l'ex-

108. André Midol s'en explique dans l'ouvrage de Jacques Frenais et Frédéric Ocqueteau (dir.), *op. cit.*, pp. 56-58.

109. Ces notions sont reprises de Guy Burgel, *La revanche des villes*, Paris, Hachette Littératures, 2006, p. 29.

110. André Midal dans *Violences, mobilités, territoires, op. cit.*, p. 58.

111. Sur la polysémie des actes de délinquance portant sur les voitures, voir Danielle Delhome et Paul Landauer, « La sécurisation des grands ensembles. Incertitudes et contradictions des opérations de requalification », *Les Cahiers de la sécurité intérieure*, n° 43, 2001, pp. 49-63.

position des transporteurs sur le domaine public a encouragé la mise en place d'emplacements réservés au plus près des accès aux pièces dédiées alors même que la possibilité d'une circulation automobile à proximité des façades augmente la vulnérabilité des sites (voitures-béliers, véhicules piégés, tentatives de diversion, possibilité de caches, ...). Dans les sites particulièrement sensibles – telles les aéroports – les responsables de la sûreté préconisent la mise en place de cheminements séparés pour le stationnement des véhicules exposés à des risques importants de malveillance, transformant peu à peu les sites en d'immenses échangeurs à multiples entrées. L'organisation qui en découle augmente tout à la fois l'emprise des sites dédiés aux activités aéroportuaires et le nombre des contrôles d'accès. Il s'ensuit une amplification des moyens dédiés à la gestion là où le dispositif spatial était censé le simplifier.

Ce paradoxe concerne également les aménagements autour du stade de Grenoble. La distribution du stationnement y contribue, en effet, à pérenniser dans la ville des principes d'organisation de la sûreté mis en œuvre dans les aéroports ou lors de grands événements – tels les Jeux Olympiques d'Athènes en août 2004. Le parking réalisé sous les tribunes du stade doit en effet intégrer deux modes de gestion distincts selon que les places sont intégralement disponibles au public ou réservées aux spectateurs, aux arbitres et aux VIP, lors des matchs à guichet fermé. La seule manière d'assurer une telle dichotomie de fonctionnement a été de disposer les accès au parking en fonction des postes de pré-filtrage. La présentation par le détenteur d'une carte magnétique d'accès-sortie du parking aux fonctionnaires de police suffira à le laisser pénétrer à l'intérieur du périmètre de sécurité, permettant à la fois le contrôle systématique de toutes les voitures approchant l'enceinte du stade – lutte contre le terrorisme – et la répartition des accès en fonction des publics – lutte contre le hooliganisme. La déserte du parc de stationnement nécessite toutefois une organisation du trafic routier depuis le centre-ville, l'Île Verte et les communes de La Tronche et Saint-Martin d'Hères. Il en est de même des places en surface, dont le positionnement à distance nécessite une délégation réciproque de pouvoir entre les forces de l'ordre publiques et les organisateurs privés qui s'étend bien au-delà du périmètre de sécurité du stade.

À Disney-Village, la distinction absolue des domaines de la voiture et du piéton permet de ne pas contaminer l'organisation de la sûreté des activités commerciales et de loisirs par les problèmes spécifiques du stationnement. Les parkings de l'avenue Paul Séramy – complétés en 2004 par un parking en ouvrage sur trois niveaux – se prolongent ainsi par une vaste promenade piétonne donnant accès aux parcs d'attraction et au parc des hôtels. Cette promenade est délimitée sur ses côtés par des palissades qui cachent les activités du site et sur lesquels sont disposés des panneaux d'information, préparant progressivement les visiteurs aux codes d'usage spécifique des parcs d'attraction. Car la séparation des modes de gestion et de contrôle propres au stationnement et au divertissement n'est pas sans poser des problèmes de comportement : le domaine du simulacre – fausse ville haussmannienne, fausses rues, fausses places publiques – s'arrête



Palissade délimitant le couloir de liaison entre parking et parc d'attraction.



Château enchanté du parc Euro-Disney dans l'axe du couloir de liaison.

en effet au seuil des parkings. Les lieux du stationnement étant aménagés pour ce qu'ils sont, avec leurs propres dispositifs de contrôle et de surveillance, il n'a pas été possible de les associer directement aux espaces du parc. D'où la nécessité d'un espace neutre, couloir de liaison, faisant transition entre les registres de l'illusion et du prosaïque.

Ce fut également le cas de la place des Terreaux disposée, depuis l'intervention de Daniel Buren et Christian Drevet, au-dessus d'un parking souterrain. Débarrassée de toute possibilité d'arrêt, la place s'organise indépendamment du stationnement. Les accès des véhicules ont ainsi été placés dans les rues adjacentes (entrée rue d'Algérie et sortie rue Sainte-Marie-des-Terreux). Le seul lien entre l'espace trivial et sous surveillance du parking et l'espace converti en œuvre d'art de la place est l'accès des piétons, situé devant le Palais Saint-Pierre. De manière à adoucir la transition, Lyon Parc Auto a fait appel à un plasticien, Matt Mullican. Celui-ci a intégré dans son intervention certains éléments des fouilles archéologiques du site. Les dalles en granit en noir installées dans le sol, retraçant l'histoire de la ville, retiennent l'attention des visiteurs et constituent une sorte de mode d'emploi de la place située au-dessus.

Au Carré-Sénart, la transition entre les modes de surveillance du parking et des galeries commerciales est assurée par un service de sûreté dédié, dont le mode de déplacement est justement un intermédiaire entre celui de la voiture et celui de la marche à pied. Ce sont ainsi des surveillants à cheval qui accueillent les visiteurs depuis leurs places de stationnement et les dirigent vers les entrées du centre. Ils assument tout à la fois un rôle de vérification – les visiteurs sont-ils bien des clients ? – et d'orientation – éviter tout déplacement inutile pouvant conduire à des conflits ou des désordres. Cette mission a trouvé son espace. La végétation, qui traverse les deux niveaux de parking, en fait un ouvrage à la fois intérieur et extérieur : les stationnements peuvent tout à la fois disposer d'un contrôle spécifique et appartenir à une organisation continue de la sûreté. Cette lisibilité, par l'aménagement, des modes de gestion a également été mise en œuvre à La Courneuve. La diversification de l'offre de stationnement et des garants de leur sûreté a généré des aménagements différenciés pour chacun des parkings : places disposées longitudinalement le long des voies pour le domaine public ; places souterraines pour le domaine privé de la tour d'habitation et des commerçants ; places organisées en surface avec desserte séparée pour le domaine privé ouvert au public de la galerie commerciale. De même qu'à La Caravelle à Villeneuve-la-Garenne<sup>112</sup>, les lecteurs de badges, les doubles sas, les bornes et plots rétractables qui protègent et contrôlent les accès de chacun des parkings ont été complétés par un dispositif de vidéosurveillance commun, payé par la Ville. C'est donc la technologie qui permet ici de fluidifier l'organisation de la sûreté. Puisque les espaces appartiennent également à une vision seconde et retransmise ailleurs, l'aménagement n'est plus seul à déterminer les pratiques sociales liées à la voiture. Les places publiques peuvent acquérir les mêmes qualités que les places privées – et réciproquement – tout en préservant la possibilité d'une différenciation des espaces selon les usages et les responsables.

Les caméras font ainsi perdre à l'espace un certain nombre de ses facultés : la déconnexion entre les maîtrises des flux automobiles et des cheminements piétons n'est plus assurée par un simple éloignement mais par une gestion distanciée permettant une désynchronisation des usages. La retransmission des images dans le poste de commandement et de sécurité permet de décaler certains flux dans le temps de manière à ce qu'ils ne se croisent pas. À Grenoble, ce sont les supporteurs des équipes adverses qui arrivent en dernier, quand le stade est déjà rempli ; à La Courneuve, ce sont les camions de livraison ou les véhicules des entreprises de la pépinière ou des équipements qui peuvent accéder aux parkings quand les boutiques sont fermées. La gestion de la sûreté ne s'exerce plus aux frontières des périmètres mais depuis une salle de contrôle. Les maîtres des lieux ont laissé la place aux aiguilleurs du ciel.

---

112. Pour une description de ce site exemplaire du point de vue de la sûreté des stationnements, lire l'ouvrage de la Caisse des dépôts et consignations et du PUCA, *Stationnement et rénovation urbaine. Problématique, études de cas*, mai 2004.

## Moyens humains ou technologiques ?

La multiplication des objets de la peur complique aujourd'hui la gestion de la sûreté. La menace terroriste, les risques de malveillance ou d'incivilités prennent aujourd'hui des formes de plus en plus inattendues et informelles, du gaz Sarin aux actes d'agression perpétrés par des nébuleuses clandestines de plus en plus mobiles<sup>113</sup>. Les multiples aspects de ces risques appellent des méthodes qui peuvent, parfois, être contradictoires. La volonté d'individualiser le contrôle et de permettre une « traçabilité » des touristes aux frontières – ou des visiteurs au seuil des équipements ouverts au public – se heurte aux principes du partage citoyen de la surveillance et de la promotion d'une attitude collective, visant, au sein d'un territoire donné, à se porter une attention réciproque, conformément au vœu de Jane Jacobs<sup>114</sup>. De même, le choix entre la visibilité et l'invisibilité du contrôle, la publicité ou le camouflage des systèmes de surveillance, fait l'objet d'un dilemme de plus en plus répandu dans l'organisation des sites ouverts au public : si certaines inquiétudes du public peuvent générer une forte demande de sûreté, les craintes des services d'ordre peuvent être sujettes à davantage de discrétion. Cette hésitation est manifeste en ce qui concerne les infrastructures hôtelières. Les établissements destinés à une clientèle américaine cherchent le plus souvent à rassurer les touristes en mettant en valeur la présence des caméras et les patrouilles des agents de sécurité, alors que les hôtels fréquentés par une clientèle essentiellement européenne cherchent, au contraire, à les dissimuler, préservant ainsi la tranquillité des touristes et l'autonomie d'action du personnel<sup>115</sup>.

## Badge et vidéosurveillance

La référence à la prévention situationnelle anglo-saxonne est apparue en France en même temps que se mettait en place un partage des tâches de la sûreté, certaines initiatives privées pouvant prendre le relais des institutions de l'État. La même loi d'orientation et de programmation relative à la sécurité (LOPS) de janvier 1995 comprend deux articles imposant successivement une instrumentalisation de l'espace en matière de sûreté et une responsabilisation des propriétaires et exploitants en matière de gardiennage et de surveillance. Ainsi, l'article 11 oblige les pétitionnaires de permis de construire ou d'aménagement pouvant avoir « des incidences sur la protection des personnes et des biens » à présenter une étude de sécurité publique tandis que l'article 12 impose aux exploitants de locaux professionnels et commerciaux, de parkings et d'habitation, la mise en place de services de contrôle. L'organisation spatiale et technique peut dès lors renforcer la performance de l'action des agents de la sûreté, voire épargner, dans certaines situations, une main d'œuvre trop importante. Ainsi, dans le cadre des discussions entre Grenoble Alpes Métropole, la Ville, Grenoble Foot 38 et la Préfecture de

---

113. Alain Bauer et Xavier Raufer, *La guerre ne fait que commencer. Réseaux, financements, armements, attentats, ... Les scénarios de demain*, Paris, Éditions Claude Lattès, 2002.

114. Jane Jacobs, *op. cit.*

115. Cette différence des approches a été relevée par Éric Denécé et Sabine Meyer, *Tourisme et terrorisme. Des vacances de rêve aux voyages à risque*, *op. cit.*, p. 133-134.

Police sur la nécessité de matérialiser ou non le périmètre de sécurité autour du Stade de Grenoble, la clôture rigide a été mise en balance avec les moyens humains qu'il serait nécessaire de déployer pour assurer le pré-filtrage directionnel<sup>116</sup>. L'adaptation des espaces privés aux conditions d'exercice de la sûreté s'exerce donc également dans un but d'économie, l'efficacité des services d'ordre pouvant se mesurer en fonction du rapport moyens investis/résultats.

Dans un grand nombre de quartiers d'habitat, social ou non, les mesures de prévention situationnelle sont justifiées par le coût important des travaux d'entretien et de maintenance incombant aux gestionnaires. C'est le cas, également, des arguments en faveur de la vidéosurveillance qui permet des économies substantielles en personnel et une pérennité plus grande des aménagements. La performance dissuasive repose toutefois sur deux systèmes différents : soit une surveillance centralisée où les informations sont capturées depuis un poste de télésurveilleur, soit une diffusion des images sur des récepteurs accessibles à tous les habitants ou usagers, ce que Philippe Dard a appelé la co-veillance<sup>117</sup>. Dans le premier cas, l'efficacité du dispositif tient à la visibilité de l'outil ou, du moins, à sa publicité. Selon Alain Bourdin, cette visibilité « montre d'abord que le lieu est sous contrôle, que l'on s'en occupe, qu'il y a un responsable, un "maître" »<sup>118</sup>. Dans le second cas par contre, la vidéosurveillance procède de la même manière que « l'espace défendable » théorisé par l'architecte Oscar Newman<sup>119</sup>. Il s'agit de privilégier une mise en commun d'intérêts et de constituer des solidarités de voisinage permettant une prise en charge de la sûreté par ses habitants eux-mêmes. Le partage de l'outil remplace ici le partage de l'espace. Inutile d'organiser les espaces urbains en fonction des niveaux de surveillance, internes et externes, comme le propose Oscar Newman. Les caméras et les écrans sont censés suffire à hiérarchiser les liens entre société et communauté ou entre contrôle social rapproché et ordre public distancié, autant de thèmes que la prévention situationnelle cherchait à organiser d'un point de vue spatial. Les technologies de surveillance s'affranchissent ainsi des points de vue des maîtres d'ouvrage ou de la ruse des concepteurs : elles sont à même d'influencer ou de transformer les pratiques et les rapports sociaux sans qu'il y ait de transformation matérielle des lieux.

Une telle destination de la vidéosurveillance concerne toutefois, pour l'essentiel, les quartiers et des immeubles résidentiels. Elle fonctionne beaucoup plus rarement dans les espaces et les équipements ouverts au public. Qu'il s'agisse de La Courneuve, du Carré-Sénart ou de la place des Terreaux à Lyon, les caméras sont pour la plupart invisibles. La connaissance de ce qui est filmé échappe ainsi, la plupart du temps, aux visiteurs ou aux usagers. La gestion de

116. Suretis, « Diagnostic de sécurité du stade de l'agglomération grenobloise. Première partie de l'étude préalable de sécurité », novembre 2002.

117. Voir à ce sujet l'entretien de Philippe Dard avec Frédéric Ocqueteau, « Contrôler ou communiquer ? Débat sur la co-veillance et ses usages », *Les Cahiers de la sécurité intérieure*, n° 43, 1<sup>er</sup> trimestre 2001, pp. 31-47.

118. Alain Bourdin, « Un urbanisme de la sécurité », Ariella Masboungi et Alain Bourdin (dir.), *Un urbanisme des modes de vie*, op. cit., p. 42.

119. Oscar Newman, *Defensible Space. Crime Prevention Through Urban Design*, op. cit.

la sûreté évolue dès lors dans un tout autre espace : non plus celui d'une gestion rapprochée des services ou d'une co-veillance, mais celui d'une dissociation complète entre les domaines du contrôle et de l'intervention. Frédéric Ocqueteau et Marie-Lyse Pottier ont montré comment l'efficacité des caméras dans les centres commerciaux pouvait être liée à une logique d'interpellation ou de négociation avec le ou les auteurs du délit. Selon eux, la vidéosurveillance permet surtout aux agents postés derrière les écrans de guider les agents de détection évoluant dans les rayons et de leur apporter les preuves des délits, protégeant de fait ces mêmes agents des éventuels comportements de rébellion<sup>120</sup>. Le caractère apparemment incorruptible des images devient dès lors une arme complémentaire, aussi importante que l'équipement – technique et spatial – nécessaire aux interpellations.

La stratégie militaire, consistant à séparer la surveillance aérienne de l'intervention terrestre, caractérise donc également la gestion de l'insécurité urbaine<sup>121</sup>. Mais au lieu de renforcer les dispositifs de dispersion mis en œuvre dans la plupart des espaces et des équipements aujourd'hui ouverts au public, cette gestion privilégie, dans les faits, le principe de la percée. Plutôt que de limiter les possibilités de rassemblement, voire d'immobilité, comme s'attachent à le faire les maîtres d'ouvrage et les maîtres d'œuvre, les services d'ordre – publics comme privés – préfèrent organiser une capacité d'atteindre le public au plus vite et au plus près. C'est ainsi que lors des concerts et autres manifestations gratuites à Central Park, la police new-yorkaise met généralement en place un double dispositif : une ronde d'hélicoptères assurant la surveillance du site et un couloir de sûreté, coupant littéralement en deux l'espace vert. Ce couloir, exclusivement réservé aux services d'ordre, n'assure aucune fonction de pré-filtrage. Son rôle n'est pas non plus de faciliter le contrôle de la foule ou de circonscrire les foyers de turbulence potentielle. Sa raison d'être est, de même qu'en ce qui concerne l'urbanisme haussmannien, de constituer une brèche dans laquelle peuvent s'infiltrer les services d'ordre en cas de nécessité. Sauf que cette brèche est désormais interdite au public.

Les agencements que fabriquent, au sol, les services d'ordre de Central Park, avec des moyens limités – il s'agit de simples barrières type Vauban – ignorent les aménagements du site. Il en est de même de la ronde des hélicoptères dont la principale faculté est d'échapper aux contraintes matérielles de la ville. Ce principe de rupture entre les territoires de la sûreté et ceux de la cité caractérise également la situation française. Qu'il s'agisse de l'espace du contrôle, de l'espace de l'intervention ou des réseaux de communication entre les deux, le territoire dans lequel évoluent les services de sûreté tend à devenir un territoire séparé, voire secret pour le commun des citoyens. L'assemblage tactique des acteurs publics et privés de la sûreté devient dès lors très complexe. La combinaison des moyens peut imposer une dissolution

---

120. Frédéric Ocqueteau et 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, pp. 60-74.

121. Pierre Hassner, *La terreur et l'Empire*, Paris, Le Seuil, 2003.

des limites entre espaces ouverts au public et espaces réservés aux responsables de la sûreté alors même que des clôtures continuent de distinguer les domaines. En ce qui concerne le stade de Grenoble par exemple, la voie réservée aux forces de l'ordre peut également être empruntée, lors de certaines rencontres sportives, par les organisateurs des matchs, qu'il s'agisse de Grenoble Foot 38 ou du FC Grenoble Rugby. Il en est de même des déambulateurs continus traversant les secteurs des tribunes qui, selon les circonstances, sont affectés aux forces de l'ordre, aux stadiers ou aux deux à la fois. Cette question du partage des espaces réservés est particulièrement sensible en ce qui concerne la sûreté des aéroports. La coordination entre les services publics (Direction centrale de la police aux frontières, gendarmerie des transports aériens, services des douanes, voire armée dans le cadre du plan Vigipirate) et les entreprises privées missionnées par l'exploitant des aéroports y constitue, en effet, une condition première de la réussite de l'entreprise<sup>122</sup>. Les procédures d'inspection-filtrage doivent tenir compte de l'accès de tous ces acteurs à tous les espaces, de la zone publique et de la zone réservée. Il s'ensuit des modalités de contrôle et d'autorisation différentes selon les personnes et les lieux concernés.

Cette complexité est en train de se généraliser à un nombre croissant d'espaces et d'équipements ouverts au public. De plus en plus, c'est la nature du badge et non plus celle du seuil qui organise la sélection des accès. Il faut, par exemple, disposer d'une carte magnétique pour accéder à 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. Gestions rapprochée et distanciée de la sûreté se rejoignent ainsi sur un point : la réservation de certains secteurs au sein desquels les habitants comme les services publics et privés peuvent s'autosurveiller. Cette organisation par *visas* interposés bouleverse les notions traditionnelles d'accessibilité. Elle impose une hiérarchie d'ouverture qui peine à se superposer à celle originalement imaginée par les maîtres d'ouvrage et les maîtres d'œuvre.

### La frontière corporelle

La contractualisation des usages contribuait déjà à affaiblir le rôle des lieux publics dans l'organisation et la gestion de la sûreté. Avec la multiplication des caméras, des postes de filtrage et des contrôles de badge, chaque usager ou promeneur est amené, à un moment ou à un autre, à pratiquer individuellement l'espace public. Autant le contrôle douanier était organisé à l'échelle des territoires, autant les nouveaux modes de contrôle technologiques sont organisés à l'échelle du corps. Ils empêchent tout aussi bien le partage commun de l'espace et le rassemblement de publics hétérogènes que les échanges, voire les arran-

---

122. Voir à ce sujet Françoise Mothes, Pierre Novaro, Pierre Pasinetti, au nom du Groupe de diagnostic de sécurité n° 3 de la 15<sup>ème</sup> session de sécurité (2003-2004) de l'IHESI, « Besoins et modalités d'échange entre acteurs publics et privés de la sécurité », *Cahiers de la sécurité intérieure*, n° 57, 2ème trimestre 2005, pp. 253-274.



gements, entre les responsables du maintien de l'ordre et les usagers<sup>123</sup>. Le propre de la nouvelle organisation badgée des accès n'est pas de transformer l'espace mais de le rendre confiscable. Cette caractéristique ne cesse de se développer depuis quelques années. C'est là notamment, comme le souligne Mike Davis, une conséquence majeure du développement de la sûreté après le 11 septembre 2001 : l'extension d'un territoire réservé exclusivement à la sûreté, qui ampute le domaine accessible de la ville<sup>124</sup>. Car l'espace public n'est pas seulement amputé d'une quantité d'espace désormais réservée, dans un grand nombre de situations, à l'usage exclusif des responsables de la sûreté. Il est également rétréci autour du corps individualisé des usagers.

Le design des objets de la surveillance est également révélateur de ce changement d'échelle. Selon les inquiétudes qu'elles révèlent ou auxquelles elles tentent de répondre, les esthétiques de la sûreté appartiennent à des univers très différenciés. L'évolution des objets techniques – caméras, lecteurs de badge, commandes à distance, signaux d'alarme, barrières amovibles, ... – porte aujourd'hui sur la miniaturisation et l'adaptabilité aux situations d'urgence, tandis que la promotion d'objets du commerce exploitant la veine de la sûreté repose davantage sur la protection du corps humain. L'exposition « Safe design » qui s'est déroulée en 2005 au Museum of Modern Art à New York montre à quel point les références dans ce domaine sont celles de l'armure ou de la défense individuelle et non plus celle de l'abri collectif<sup>125</sup>. Les registres sécuritaires de l'architecture sont, quant à eux, assez hétérogènes : ils peuvent tout à la fois puiser dans l'univers du « chic paranoïaque », décrit par l'architecte Eric Howler<sup>126</sup> ou dans celui, analysé par Mike Davis, de la forteresse austère<sup>127</sup>.

Comment s'organise la sûreté dans des univers aussi différents, voire contradictoires ? Les gestionnaires et les services d'ordre s'y retrouvent-ils entre les demandes du public et les nouvelles tendances du design et de l'architecture ? Il semble que la vidéosurveillance joue ici un rôle prépondérant. Au-delà des performances de l'outil, les caméras et les écrans deviennent une interface essentielle entre les agencements de l'espace et les modes opératoires de la sûreté. En proposant une image uniforme et un même protocole d'action quelles que soient les situations, les moyens technologiques permettent surtout aux services d'ordre d'organiser un espace qui leur est propre. La vidéosurveillance peut tout aussi bien s'implanter dans des lieux fortifiés, aux accès contrôlés et aux circuits fermés que dans des univers transparents, habités par des individus armés de leurs propres dispositifs électroniques, du téléphone portable au lecteur MP3.

123. Sophie Tiévant a très bien montré comment la tranquillité du Parc de la Villette reposait sur les accords tacites entre des usagers divers et sur la souplesse des relations entre les patrouilles pédestres et les publics les plus divers. « Le Parc de la Villette, îlot de civilité », *op. cit.*

124. Mike Davis, *Au-delà de Blade Runner, Los Angeles et l'imagination du désastre*, traduit de l'anglais par Arnaud Pouillot, Paris, éditions Allia, 2006.

125. Voir le catalogue de l'exposition *Safe. Design takes on Risk*, New York, Museum Of Modern Art, octobre 2005.

126. Eric Howler, *Anxious Architectures : The Aesthetics of Surveillance*, *Archis* n° 3, 2002, pp. 9-23. L'auteur y développe notamment le concept de « Paranoid Chic ».

127. Mike Davis, *City of Quartz*, *op. cit.*

Le projet de confier à des machines une partie de la gestion de la sûreté – systèmes magnétiques et dispositifs de vidéosurveillance – repose ainsi sur une volonté, clairement exprimée par les fabricants, d'une connaissance à la fois totale et individualisée du monde<sup>128</sup>. Les images retransmises par les caméras peuvent être associées à des logiciels de reconnaissance des individus tandis que les lecteurs de badges peuvent être connectés à des programmes de gestion, à l'instar du système de tickets infalsifiables et munis de codes barres du Stade de France, permettant de calculer en temps réel le taux de remplissage des gradins. Pour autant, la maîtrise complète de ces informations relève du leurre. La masse des images et des données qui en sont issues ne permet pas de déléguer aux machines la totalité de la surveillance et du contrôle. Les capteurs déclenchant les images restent, pour la plupart, inefficaces. Dominique Boullier a décrit les raisons pour lesquelles la détection des agressions et des appels au secours ne répondait pas aux attentes des responsables de la sûreté de la RATP : les capteurs sont réglés sur une définition type des comportements délinquants et rationalisent des situations théoriques qui restent, pour la plupart, exceptionnelles<sup>129</sup>. Les nouveaux procédés de contrôle relèvent ainsi davantage d'une surveillance aléatoire, ce qu'Alain Joxe a nommé un « contrôle insécuritaire »<sup>130</sup>.

Les technologies de la sûreté révèlent ainsi l'un des aspects les plus importants des villes actuelles : le décalage croissant entre la constitution d'un imaginaire commun autour d'une ville maîtrisée, fluide, transparente et esthétisée et la réalité sauvage d'une vie urbaine désintégrée dans la métropole et dissoute dans les pratiques commerciales et événementielles les plus excessives.

---

128. « Voir pour comprendre, pour se protéger, pour savoir... », « Grâce à elle, vous allez pouvoir vous absenter quand vous les souhaitez avec la sérénité de « celui-qui-sait » » disent par exemple les publicités de Comodaralarm et de Neion Graphics, tous deux fabricants de vidéosurveillance.

129. Dominique Boullier, « La vidéosurveillance à la RATP : un maillon controversé de la chaîne de production de la sécurité », *Les Cahiers de la sécurité intérieure*, n° 21, 1995, pp. 88-100.

130. Alain Joxe, « Villes et dissuasion nucléaire », *La ville et la guerre*, Antoine Picon (dir.), Paris, Les éditions de l'Imprimeur, 1996, p. 210.

## Conclusion

Si l'on en croit John Robb, un des spécialistes américains les plus reconnus dans les domaines du terrorisme et des guérillas urbaines, toutes les missions de sûreté seront bientôt assurées par des sociétés privées, les forces publiques de police n'étant plus consacrées qu'à la protection des défavorisés, à la manière de la sécurité sociale aux États-Unis qui n'existe plus que pour les personnes ne pouvant pas s'offrir une assurance privée<sup>131</sup>. Si une telle prophétie s'accomplit, on pourra mesurer les conséquences de l'économie de la sûreté sur l'espace public. Pour le moment, nous vivons une période de transition où les initiatives du marché, avec ses produits, ses opérateurs et ses experts commencent à imprimer leur marque sur le territoire et où les maîtres d'ouvrage et les maîtres d'œuvre cherchent à intégrer dans leurs démarches une demande sociale et politique de plus en plus forte. Les développeurs – devenus mondiaux, à la manière du groupe Disney – joueront sans doute un rôle éminent dans la fabrication du nouveau paysage de la sûreté, comme le laisse imaginer l'expérience pilote qu'est le Val d'Europe ; mais quel rôle si la privatisation – même indirecte – des missions de sûreté se poursuit<sup>132</sup> ? Va-t-on concevoir les espaces urbains comme des aéroports, qui s'assimilent de plus en plus à des villes privées ?<sup>133</sup> Les activités commerciales et tertiaires, les hôtels et les bases de loisir, les parkings et les gares intermodales répondront-ils aux mêmes critères de sûreté que le transport aérien ? Comment s'articuleront alors le global et le local ?

---

131. John Robb a dirigé une unité anti-terroriste en lien avec Delta Force and Seal Team 6 avant de devenir le premier analyste internet de Forrester Research. Son blog <http://globalguerrillas.typepad.com> constitue une mine d'informations pour tous les spécialistes de la sûreté. Merci à Kenneth Rabin pour ses informations à ce sujet.

132. Un indicateur parmi d'autres : en 2000, il y avait en France 120 000 policiers, 100 000 gendarmes et 15 000 policiers municipaux, contre 140 000 personnes dans le secteur privé de la sûreté. Ces chiffres proviennent de l'ouvrage d'Ariella Masbouni et Alain Bourdin (dir.), *Un urbanisme des modes de vie*, *op. cit.*, p.40.

133. La plupart des gestionnaires d'aéroports nationaux et internationaux sont aujourd'hui privés. ADP (Aéroports de Paris) est lui-même devenu une entreprise privée en 2006.

La forme de la ville est ici au cœur des enjeux. Car, comme nous l'a rappelé Hannah Arendt, la démocratie a aussi besoin de son espace<sup>134</sup> : un espace public décroissant – au sens propre – où la sûreté n'est pas réservée à quelques enclaves privées ou privatisées. La tendance à l'entre-soi et au repli communautaire ne constitue pas la seule menace à l'existence d'une ville citoyenne. Les dispositifs qui encouragent la disparition de tous les lieux de confrontation possible – que ce soit par la séparation des parcours selon les publics, par la généralisation des filtrages ou par la codification des usages, voire l'effacement de ces mêmes usages derrière l'esthétisation des lieux publics – sont des dangers tout aussi grands. De fait, plus l'inquiétude augmente, plus l'espace urbain s'en trouve affecté. Plus les gestionnaires choisissent de déléguer la sûreté à des instances privées – voire aux habitants ou aux usagers eux-mêmes – plus les concepteurs seront mis à contribution pour faciliter les vigilances et limiter les opportunités de croisement. Les contraintes, voire les sollicitations auprès des maîtres d'œuvre, ne vont certainement pas décroître. Les conditions de fabrication de la ville devront, dès lors, être redéfinies.

Jusqu'à présent, la nouvelle culture du confort qui assimile l'hédonisme à la protection individuelle et à la prévention des risques n'a pas fait l'objet d'investissements ou d'expérimentations particulières du côté des aménagements urbains. Des dispositifs intéressants, voire originaux, sont parfois mis en œuvre – telles l'affectation, au stade de Grenoble, du périmètre de sécurité à la promenade, l'invention du principe de poupées russes au Carré-Sénart ou la mise en scène récréative à Disney-Village. Mais aucune percée conceptuelle, semblable à la prise en compte de l'automobile dans la ville du XX<sup>e</sup> siècle, ne pointe encore à l'horizon. Les approches de la sûreté restent encore très diverses selon qu'il s'agit des maîtres d'ouvrage, des concepteurs ou des équipes de terrain. Les premiers cherchent, le plus souvent, à répartir les flux et à contractualiser les usages, ce qui constitue parfois une manière subtile de déléguer des missions d'ordre public aux organisateurs d'événements ou du commerce. Les seconds se soucient, dans le meilleur des cas, de masquer les dispositifs ségrégatifs et emploient parfois la ruse pour préserver la « flânerie ». Quant aux troisièmes, ils continuent d'appréhender l'espace en termes essentiellement tactiques – jusqu'à ignorer, dans certaines circonstances, les limites induites par les aménagements – et restent, le plus souvent, fascinés par les performances de la technologie.

Faute de cohérence, la sûreté s'ajoute à un paysage déjà très contraint. Cette surimpression n'est pas sans générer des préjudices au devenir de la ville. Le rétrécissement de l'espace démocratique constitue certainement le premier préjudice consécutif à l'extension de ce paysage. Le second est évidemment

---

134. Hannah Arendt, *Condition de l'Homme moderne*, *op. cit.*

la multiplication des inégalités, car l'accès à la sûreté n'est pas le même pour tous les citoyens. Cette différenciation constitue même un des principaux facteurs de ségrégation du monde contemporain. Une prise en compte intelligente du domaine spatial de la sûreté ne pourrait-elle pas, à l'inverse, constituer une opportunité pour repenser certains enjeux majeurs du territoire ? Deux domaines d'action en particulier méritent d'être approfondis.

Le premier de ces domaines est l'intégration des réseaux d'infrastructure dans la conception des espaces urbains. L'encouragement à la mobilité des personnes et l'attribution implicite de tous les espaces à des flux et à des usages distincts obligent en effet les opérateurs et les concepteurs à mettre en place des stratégies globales. Le développement des infrastructures de transport et les investissements dans les opérations d'aménagement et d'équipement ne peuvent plus être considérés séparément. L'exemple du Stade de France montre, une fois encore, la capacité de la sûreté à mettre en cohérence des projets de voirie, de transports en commun, d'espaces publics et d'architecture. Conditionnée par l'instauration d'un périmètre de sécurité, la mise en concordance de ces registres de conception distincts, pose toutefois problème : la neutralisation de l'espace autour du stade ne facilite pas l'urbanisation de ce nouveau quartier de Saint-Denis. Les concepteurs et exploitants d'équipements doivent désormais apprendre à composer avec cette conversion du traditionnel parvis en soupape de sûreté. Il y a là un formidable défi : exploiter le levier de la sûreté pour réussir la création d'une ville hospitalière intégrant la conception des infrastructures à celle des aménagements.

Le second terrain potentiel d'expérimentation est la prise en compte des évolutions de la technologie dans les pratiques de la ville. Qu'il s'agisse de produits individuels – tels les téléphones mobiles ou les i-pods – ou de produits urbains – tels les bornes d'information ou les caméras – les évolutions portent généralement sur la miniaturisation et la mobilité. Ces progrès bouleversent aussi bien les conditions de sûreté dans la ville – l'individuation des pratiques renforcent le sentiment d'insécurité – et les moyens mis en œuvre pour assurer cette même sûreté. Le transfert de la surveillance à des machines de moins en moins visibles et de plus en plus détachées des agencements de l'espace contribue, au même titre que les objets individuels portables, à développer l'anonymat et à compliquer la mise en place de règles communes. La sûreté ne pourra faire l'économie d'une réflexion sur ce sujet.

Sécuriser la ville est donc bien plus qu'une opération technique. C'est une nouvelle logique de conception qu'il s'agit aujourd'hui d'inventer et de mettre en œuvre. Pour empêcher le marché de la sûreté de décider seul de l'avenir de l'espace public, la ruse n'y suffit déjà plus.



## Ouvrages cités

- **Arendt Hannah**, *Condition de l'homme moderne*, traduit de l'anglais par Georges Fradier, Paris, Calmann-Lévy, 1983 (1961).
- **Augé Marc**, *Non-lieux, Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, La librairie du XX<sup>e</sup> siècle/Seuil, 1992.
- **Augé Marc**, *Pour une anthropologie des mondes contemporains*, Paris, Flammarion, 1994.
- **Aymonino Aldo et Paolo Mosco Valerio (dir.)**, *Espaces publics contemporains. Architecture volume zéro*, Paris, Skira, 2006.
- **Basson Jean-Charles (dir.)**, *Sport et ordre public*, Paris, IHESI, La Documentation Française, 2001.
- **Bauer Alain, Quéré Stéphane et Besson Jean-Luc**, *Géographie de la France criminelle*, Paris, Odile Jacob, 2006.
- **Bauer Alain et Raufier Xavier**, *La guerre ne fait que commencer. Réseaux, financements, armements, attentats, ... Les scénarios de demain*, Paris, Éditions Claude Lattès, 2002.
- **Bauman Zygmunt**, *La vie liquide*, Rodez, Le Rouergue/Chambon, 2006.
- **Beaudrillard Jean, Eyssartel Anne-Marie et Rochette Bernard**, *Des mondes inventés. Les Parcs à thème*, Paris, Éditions de la Villette, 1992.
- **Berdoulay Vincent et Soubeyran Olivier**, *L'écologie urbaine et l'urbanisme : aux fondements des enjeux actuels*, Paris, Éditions de la Découverte, 2002.
- **Billard Gérald, Chevalier Jacques et Madoré François**, *Ville fermée, ville surveillée. La sécurisation des espaces résidentiels en France et en Amérique du Nord*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2005.
- **Buren Daniel**, *A force de descendre dans la rue, l'art peut-il enfin y monter ?*, Paris, Éditions Sens et Tonka, 1998.

- **Burgel Guy**, *La revanche des villes*, Paris, Hachette Littératures, 2006 .
- **Castel Robert et Haroche Claudine**, *Propriété privée, propriété sociale, propriété de soi : entretiens sur la construction de l'individu moderne*, Paris, Fayard, 2001.
- **Chalumeau Éric, Imbert Florence et Roux Philippe**, *L'irruption de la sûreté dans les pratiques d'urbanisme et de construction*, PUCA, 2006.
- **Chevallier Louis**, *Classes laborieuses et classes dangereuses à Paris pendant la première partie du XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Librairie générale française, 1978 (1958).
- **Crettiez Xavier et Piazza Pierre (dir.)**, *Du papier à la biométrie. Identifier les individus*, Paris, Les Presses de Sciences-Po, 2006.
- **Davis Mike**, *City of Quartz. Los Angeles, capitale du futur*, Paris, La Découverte, 2000.
- **Davis Mike**, *Au-delà de Blade Runner, Los Angeles et l'imagination du désastre*, traduit de l'anglais par Arnaud Pouillot, Paris, Éditions Allia, 2006.
- **Denécé Éric et Meyer Sabine**, *Tourisme et terrorisme. Des vacances de rêve aux voyages à risque*, Paris, Ellipses, 2006.
- **Détienne Marcel et Vernant Jean-Pierre**, *Les ruses de l'intelligence, La mètis des Grecs*, Paris, Champs Flammarion, 1975.
- **Dunoyer de Segonzac Patrice, Durand Dominique, Bastide Christophe, Lelevrier Christine et Amanou Éric**, *De la cité à la résidence. Repère pour la résidentialisation*, PUCA/USH, 2004.
- **Elias Norbert et Dunning Éric**, *Sport et civilisation, la violence maîtrisée*, Fayard, Paris, 1994 (1986).
- **Finkelkraut Alain**, *Nous autres, modernes*, Paris, Ellipse/École Polytechnique, 2005.
- **Foucault Michel**, *Sécurité, territoire, population. Cours au Collège de France. 1977-1978*, coll. Hautes Etudes, Paris, Seuil/Gallimard, 2004.
- **Foucault Michel**, *Surveiller et punir*, Paris, Éditions Gallimard, 1975.
- **Frenais Jacques et Ocqueteau Frédéric (dir.)**, *Violences, mobilités, territoires*, rapport de la Direction générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction, mars 2002.
- **Goetz Benoît**, *La dislocation, architecture et philosophie*, Paris, Les éditions de la Passion, 2001.
- **Gravelaine Frédérique de**, *Le Stade de France*, Le Moniteur, Paris, 1997.



- Gros Frédéric, *États de violence. Essai sur la fin de la guerre*, Paris, Gallimard, NRF Essais, 2006.
- Hassid Olivier, *La gestion des risques*, Paris, Dunod, 2005.
- Hassner Pierre, *La terreur et l'Empire*, Paris, Le Seuil, 2003.
- Jacobs Jane, *Déclin et survie des grandes villes américaines*, traduit de l'américain par Claire Parin-Sénémaud, Liège, éditions Mardaga, 1991 (1961).
- Koolhaas Rem et Harvard Design School Project on the City, Stefano Boeri & Multiplicity, Sanford Kwinter et Daniela Fabricius, Hans Ulrich Obrist et Nadia Tazi, *Mutations*, Bordeaux, ACTAR Arc en rêve centre d'architecture, 2000.
- Krauss Rosalind, *Passages. Une histoire de la sculpture de Rodin à Smithsonian*, traduit de l'américain par Claire Brunet, Paris, éditions Macula, 1997.
- Latour Bruno, *Changer de société, refaire de la sociologie*, Paris, La Découverte, 2006.
- Le Dantec Jean-Pierre, *Dédale le héros*, Paris, Balland, 1992.
- Lipovetsky Gilles, *Le bonheur paradoxal. Essai sur la société d'hyperconsommation*, Paris, Gallimard, 2006.
- Lynch Kevin, *Wasting Away*, San Francisco, Sierra Club Books, 1991.
- Mangin David, *La ville franchisée. Formes et structures de la ville contemporaine*, Paris, éditions de la Villette, 2004.
- Masboungi Ariella et Bourdin Alain (dir.), *Un urbanisme des modes de vie*, Paris, Éditions du Moniteur, 2006.
- Masboungi Ariella (dir.), *Penser la ville par l'art contemporain*, Paris, Éditions de la Villette, 2003.
- Maurin Éric, *Le Ghetto français*, Paris, La République des Idées/Seuil, 2005.
- Newman Oscar, *Defensible Space. Crime Prevention Through Urban Design*, New York, Macmillan, 1972.
- Paquot Thierry, *Terre urbaine. Cinq défis pour le devenir urbain de la planète*, Paris, La Découverte, 2006.
- Péron René, *Les boîtes. Les grandes surfaces dans la ville*, Nantes, L'Atalante, 2004.
- Picon Antoine, *La ville territoire des cyborgs*, Besançon, Les éditions de l'Imprimeur, 1998.

- **Picon Antoine (dir.)**, « Villes et dissuasion nucléaire », *La ville et la guerre*, Paris, Les éditions de l'Imprimeur, 1996. Frébault Jean (dir.), *La maîtrise d'œuvre urbaine*, Paris, Editions du Moniteur, 2005.
- **Pinon Pierre**, *Paris, biographie d'une capitale*, Paris, Hazan, 1999.
- **Rifkin Jeremy**, *L'âge de l'accès, La nouvelle culture du capitalisme*, Paris, La Découverte, 2005 (2000).
- **Roché Sébastien**, *Tolérance zéro ? Incivilités et insécurité*, Paris, Odile Jacob, 2002.
- **Roncayolo Marcel**, *La ville et ses territoires*, Paris, Gallimard, 1990.
- **Roncayolo Marcel et Paquot Thierry (dir.)**, *Villes et civilisation urbaine*, Paris, Larousse, 1992.
- **Rouillard Dominique**, *Superarchitecture, le futur de l'architecture 1950-1970*, Éditions de la Villette, Paris.
- **Sainte-Marie-Gauthier Vincent**, « Pratique et théorie du système », *Les Parcs et Jardins dans l'urbanisme parisien, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, Simon Texier (dir.), Paris, Action Artistique de la Ville de Paris, 2001.
- **Secchi Bernardo**, *Première leçon d'urbanisme*, traduit de l'Italien par Patrizia Ingallina, Marseille, Parenthèses, 2006.
- **Sennett Richard**, *La culture du nouveau capitalisme*, Paris, Albin Michel, 2006.
- **Shabbir Cheema G.**, *Urban Management: Policies and Innovations in Developing Countries*, Connecticut et Londres, Praeger, Westport, 1993.
- **Texier Simon (dir.)**, *Voies publiques. Histoires et pratiques de l'espace public à Paris*, Paris, Éditions du Pavillon de l'Arsenal et éditions Picard, 2006.
- **Venturi Robert, Scott-Brown Denise et Izenour Steven**, *L'enseignement de Las Vegas ou le symbolisme oublié de la forme architecturale*, Bruxelles, Mardaga, 1978.
- **Viard Jean**, *Le sacre du temps libre. La société des 35 heures*, Paris, Éditions de l'Aube, 2002.
- **Virilio Paul**, *L'espace critique*, Paris, Christian Bourgeois éditeur, 1984.



# Ordre dispersé

## Les nouvelles conceptions urbaines de la sûreté

Les espaces urbains sont de moins en moins dévolus à une mixité spontanée des fonctions. Ils doivent aujourd'hui s'adapter à des usages successifs, exclusifs les uns des autres et, bien sûr, sécurisés. La mission des garants de ces lieux n'est donc plus tant de contrôler, séparément, des périmètres juxtaposés que de gérer, ensemble, des flux. Dans ce contexte, où émergent de nouvelles pratiques de la ville, Paul Landauer observe très finement les postures de maîtres d'ouvrages et de concepteurs. Quelles ruses déploient-ils pour conserver à l'espace collectif un caractère d'urbanité ? Le Carré-Sénart, le nouveau stade de Grenoble, la cité des 4000 à la Courneuve, Disney-Village, la place des Terreaux à Lyon figurent, parmi d'autres, comme les laboratoires des nouvelles conceptions urbaines de la sûreté.

Le plan | urbanisme | construction | architecture | PUCA depuis sa création en 1998, développe à la fois des programmes de recherche incitative, des actions d'expérimentation et apporte son soutien à l'innovation et à la valorisation scientifique et technique dans les domaines de l'aménagement des territoires, de l'habitat, de la construction et de la conception architecturale et urbaine. Organisé selon quatre grands départements de capitalisation des connaissances : **Sociétés urbaines et habitat** traite des politiques urbaines dans leurs fondements socio-économiques ; **Territoires et aménagement** s'intéresse aux enjeux du développement urbain durable et de la planification ; **Villes et architecture** répond aux enjeux de qualité des réalisations architecturales et urbaines ; **Technologies et construction** couvre les champs de l'innovation dans le domaine du bâtiment ; le PUCA développe une recherche incitative sur le futur des villes à l'impératif du développement durable.

Ce plan 2007-2012 se décline, selon huit programmes finalisés dont les objectifs de recherche répondent aux défis urbains de demain.

Ces programmes sont accompagnés par des ateliers thématiques de bilan des connaissances et des savoir-faire, ainsi que par des programmes transversaux à l'échelle des territoires et des villes et à l'échelle européenne avec la participation du PUCA à des réseaux européens de recherche.

Le PUCA, par ailleurs, assure le secrétariat permanent du programme de recherche sur l'énergie dans le bâtiment.



LIBERTÉ • ÉGALITÉ • FRATERNITÉ  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables  
ministère du Logement et de la Ville

Direction générale de l'urbanisme de l'habitat et de la construction

### plan urbanisme construction architecture

#### ► Le gouvernement des villes et la fabrique du bien commun

Polarisation sociale de l'urbain et services publics  
Citoyenneté et décision urbaine  
Intercommunalité et métropolisation  
Normes et fabrique du bien commun

#### ► Le renouveau urbain

Rénovation urbaine et mixité sociale  
Renouvellement et recomposition des quartiers  
Créativité et attractivité des villes

#### ► L'avenir des périphéries urbaines

Territoires urbains et sûreté  
Architecture de la grande échelle  
Habitat pluriel : densité, urbanité, intimité  
Systèmes périurbains et coûts d'urbanisation  
Dynamiques et pratiques résidentielles

#### ► Comportements résidentiels et défis démographique

Habitat et vie urbaine  
Vieillesse de la population et choix résidentiels  
Habitat et services aux personnes âgées  
Évolutions démographiques et inégalités territoriales

#### ► Accès au logement

Trajectoires résidentielles  
Recompositions institutionnelles de l'offre de logement  
Modes et formes de l'hébergement  
Économie foncière et immobilière

#### ► L'innovation dans l'architecture et la construction

Le futur de l'habitat  
Logements optimisés : coûts, qualité, fiabilité, confort  
Concept qualité, habitat, énergie  
Observatoire des bâtiments durables  
Palmarès de l'innovation  
Évaluation énergétique du patrimoine existant (PREBAT)  
Bâtiments démonstrateurs (PREBAT)

#### ► Territoires et acteurs économiques

Espaces urbains et dynamiques économiques  
Lieux, flux, réseaux dans la ville des services  
Développement économique local et mondial  
Économie de l'aménagement  
Attractivité des territoires

#### ► Vers des villes viables et acceptables

Politiques territoriales et développement durable  
Risques technologiques : enjeux économiques et territoriaux  
Villa urbaine durable  
Quartiers durables  
Aménagement et démarches HQE  
Collectivités locales et politiques énergétiques (PREBAT)  
Collectivités locales et défi climatique (PREBAT)

[www.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca](http://www.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca)

ISBN 978-2-11-097027-2



9 782110 970272