

Gare du Nord

3

Surveillance(s) en public

Les énigmes sensibles des mobilités urbaines contemporaines



Mercredi 30 avril

anr-muse.fr

**Financement Agence
Nationale de la Recherche
(ANR)**

Programme « Espace et
Territoires » - édition 2010
Décision ANR_10_
ESVS_013_01

1.

Carte d'identité
du projet (déc.
2010 - juin
2014)

MUSE : LES ENIGMES
SENSIBLES DES
MOBILITES URBAINES
CONTEMPORAINES

Coordination scientifique

Rachel THOMAS
Chargé de recherche CNRS
CRESSON

Equipe Cresson

Suzel BALEZ, Architecte,
Maître assistante ENSA Paris
La Villette

Gabriel BERUBE, Architecte-
paysagiste, Doctorant

Aurore BONNET, Architecte,
Chercheure associée

Laure BRAYER, Architecte,
Doctorante

Grégoire CHELKOFF,
Architecte, Professeur ENSA
Grenoble

Julien DELAS, Sociologue,
Chercheur associé

Pedro GARCIA SANCHEZ,
Sociologue, Maître de
Conférence Université Paris
Ouest Nanterre

Olivia GERMON, Architecte,
Doctorante

Sandra FIORI, Urbaniste,
Maître assistante ENSA Lyon

Damien MASSON,
Urbaniste, Maître de
Conférence Université
Cergy-Pontoise, Chercheur
associé

Nicolas TIXIER, Architecte,
Maître assistant ENSA
Grenoble

Pascaline THIOLLIERE,
Architecte, Doctorante

Rachel THOMAS,
Sociologue, Chargée de
Recherche CNRS

Equipes partenaires

Laboratorio Urbano, Faculdade de
Arquitetura, Universidade Federale da
Bahia (Brésil)

Instituto De Estudios Regionales y
Urbanos, Universidad Simon Bolivar de
Caracas (Venezuela)

Royal Holloway University of London
; Goldsmith University of London ;
Plymouth University (Angleterre)

GRECS (Grup de Recerca sobre Exclusió
i Control Social), Facultat de geografia
i historia, Universitat de Barcelona
(Espagne)

2.

Cadrage du projet

Cette recherche « MUSE: les énigmes sensibles des mobilités urbaines contemporaines » a pour ambition d'éclairer les évolutions actuelles des cadres, des pratiques et des expériences ordinaire de la mobilité au prisme de la notion d'ambiance architecturale et urbaine. Elle rend intelligible les ambiguïtés soulevées par ces évolutions récentes et les enjeux qu'elles portent en termes de constitution et de partage du monde urbain contemporain.

MUSE est structurée en 4 axes de recherche thématiques qui sont autant de manières de décliner cette problématique des énigmes sensibles des mobilités urbaines contemporaines :

Axe 1 : L'apaisement des mobilités urbaines au XXI^e siècle

Coordination : Rachel THOMAS, Sociologue

Equipe Cresson :
Suzel BALEZ, Architecte
Gabriel BERUBE, Architecte
- paysagiste
Aurore BONNET, Architecte

Équipe partenaire :
Laboratorio Urbano,
Faculdade de Arquitetura,
Universidade Federale da
Bahia (Brésil)

Membres
Maria Isabel MENEZES DA
ROCHA, Architecte
Paola BERENSTEIN-
JACQUES, Architecte
Fabiana DULTRA-BRITTO,
Chorégraphe
Xico COSTA, Architecte

Axe 2 : Les espaces-temps de la mobilité labile

Coordination :
Sandra FIORI, Urbaniste
Pedro GARCIA SANCHEZ,
Sociologue

Equipe Cresson :
Julien DELAS, Sociologue
Jean-Paul THIBAUD,
Sociologue

Équipe partenaire :
Instituto De Estudios Regionales y
Urbanos
Universidad Simon Bolivar de Caracas
(Vénézuéla)

Membres
Silverio GONZALVES, Sociologue,

Axe 3 : Surveillance(s) en public

Coordination :
Damien MASSON, Urbaniste

Equipe Cresson :
Laure BRAYER, Architecte
Nicolas TIXIER, Architecte

Équipe partenaire : Royal Holloway,
University of London
Goldsmith, University of London
Plymouth University (Angleterre)

Membres
Peter ADEY, Géographe
Patrick MURPHY, Géographe
Paul SIMPSON, Géographe

Axe 4 : Le rôle des pratiques et dispositifs de seuils dans les régimes sensibles de la mobilité

Coordination :
Grégoire CHELKOFF, Architecte

Equipe Cresson :
Olivia GERMON, Architecte
Pascaline THIOILLIERE, Architecte

Équipe partenaire :
GRECS - Grup de Recerca
sobre Exclusió i Control Social
Facultat de geografia i
historia, Universitat de
Barcelona (Espagne)

Membres

Manuel DELGADO RUIZ,
Anthropologue
José SANCHEZ GARCIA,
Anthropologue

Chacun de ces axes thématiques procède d'un double mouvement. D'une part, le décentrement des regards sur des terrains français et étrangers dont les réaménagements ou les « mises en ambiance » bouleversent les manières ordinaires de marcher et de partager l'espace : les processus de pacification des espaces publics urbains à Salvador da Bahia ; l'épreuve de la labilité à Caracas ; les surveillances dans les gares internationales à Paris et Londres ; les seuils en limite de cimetières à Paris et Barcelone.

D'autre part, la confrontation d'une approche sensible des mobilités urbaines contemporaines à des contextes disciplinaires et culturels différents : l'architecture et l'urbanisme à Salvador da Bahia ; l'urbanisme à Caracas ; la géographie des affects à Londres ; l'anthropologie sociale à Barcelone.

A terme, MUSE pose les jalons d'une critique sensible de l'urbain à partir de l'ambiance, questionnant ainsi la pertinence de cette notion autant que le devenir sensible des villes.



Point rencontre

Accès aux quais
Toujours à l'appel
Toujours à l'appel
Toujours à l'appel
Toujours à l'appel

Sortie

GRANDS BONNES GREAT

GRANDS BONNES GREAT

ORIENTATION

LE RESSAS REGIONAL
LE DE FRANCE
TRAIN, METRO
ET TRAMWAY
EN LE DE FRANCE

3.

L'un des postulats de travail pour l'axe 3 concerne les espaces de mobilité et le fait qu'ils soient nécessairement l'objet, comme le lieu, de logiques de surveillance.

La mobilité génère des mouvements (d'objets, de personnes, de capitaux, d'idées etc.) et des interactions. Aussi, la traduction physique de ces mouvements engendre un ensemble de conséquences matérielles sur le Monde : il faut rendre ces mouvements possibles, ce qui signifie qu'il faut concevoir, aménager puis gérer des infrastructures leur servant de support, mais il faut également les organiser, ce qui implique de codifier, de normaliser et de sécuriser la réalisation (l'effectuation) des interactions mobiles. Et la nécessité de ce double impératif infrastructurel et organisationnel croît de manière connaturelle avec la densité des individus, des formes construites et enfin des flux. Autrement dit, pour assurer la meilleure réalisation possible de l'impératif de mobilité, il faut le sécuriser, c'est-à-dire, en suivant le Trésor de la Langue Française Informatisé, le rendre plus sûr, plus stable, mais aussi

Une phénomé- nologie des ambiances des espaces sous surveil- lance

créer une impression de confiance, susceptible de rassurer celle ou celui qui l'effectue. Aussi, cette sécurisation du mouvement procède de diverses formes instrumentales, et s'applique également aux dimensions infrastructurelles et organisationnelles des logiques de flux. En effet, il s'agit tout autant de veiller au bon état des infrastructures de mouvement, qu'à la bonne réalisation des pérégrinations. Parmi ces logiques sécuritaires, se trouvent par conséquent celles liées à la surveillance de l'espace et de ses acteurs. La figure contemporaine du pôle d'échange, uni ou multimodal en fonction des connections qu'il permet de réaliser, cristallise et concrétise le double impératif de support et d'organisation des flux résultants de ce que Simmel nomme « le besoin humain de connections » (in Urry 2007). Dans la mesure où le pôle d'échange est un concentrateur, voire un « précipitateur » de mobilité, il rend nécessaire des logiques de sécurité et de surveillance, mettant en œuvre deux « traductions » opératoires :

- matérielle : la matérialité des lieux doit assurer un efficace sécuritaire (Landauer, 2009),

- humaine : les personnes mobiles sont surveillées et « sécurisées » par d'autres personnes, présentes (par exemple, officier de police ou agent de sécurité sur site) ou absentes (agent situé derrière un écran de contrôle).

Dès le départ du travail au sein de l'axe 3, l'hypothèse est faite qu'à ces deux traductions opératoires de la sécurité une troisième vient s'ajouter, et concerne la question sensible, cette troisième traduction étant « ambiante ». De la même manière que la notion de sécurisation engage des effets pratiques (rendre plus sûr quelque chose) et psychologiques (rassurer), celle d'ambiance procède également d'une double composante, dans la mesure où elle désigne, selon le sens courant, « l'atmosphère matérielle et morale qui environne une personne ». Dans les deux, est désignée la covariation du matériel et du sensible, du construit et du perçu, du tangible et de l'émotionnel. En ajoutant, donc, la traduction « ambiante » aux traductions matérielle et humaine des logiques de sécurité et de surveillance des espaces de mobilité, et particulièrement des pôles d'échanges, nous formulons le postulat que les ambiances de ces lieux ne sont pas indifférentes aux logiques de surveillance qui les animent.

On aborde ces questions sur les terrains de deux gares internationales : St Pancras International à Londres et Gare du Nord à Paris.

4.

Se mettre à l'épreuve de la gare

A visée exploratoire, cette journée d'expérimentation vise à mettre les participants « dans le bain » de la Gare du Nord. Première gare d'Europe en termes de quantité de voyageurs, elle peut notamment se caractériser comme un espace de superpositions multiples : de flux, de conduites, d'attentions, de rôles, de gestions, etc. Ces superpositions contribuent d'une part à la production d'un « génie » spécifique de la part des gestionnaires des lieux en vue de leur administration, d'autre part à la fabrication d'un environnement sensible spécifique. A la croisée de ces thématiques se trouve notre interrogation principale qui concerne les effets des modes de présence et de gestion de cet/ces espace/espaces sur les ambiances de ces derniers.

Une telle question conduit inévitablement à celle de ses possibles modes d'enquête. Comment enquêter sur les dimensions sensibles d'espaces soumis à de telles contraintes et à tels modes de gestion en découlant ? De surcroît, est-ce que l'appareillage méthodologique

issu de la recherche sur les ambiances architecturales et urbaines convient à l'enquête sur des terrains « sensibles », en particulier au sens où les questions sécuritaires y sont prépondérantes ?

Les deux expérimentations du 30 avril 2014 essaieront d'apporter des réponses à ces questions. De fait, elles ne se donnent nullement pour enjeu de fournir des « preuves » ou autres résultats éminents d'enquête sur ces terrains, mais plutôt de continuer à réfléchir sur les modalités de l'investigation dans de tels lieux et sur ces thématiques. Pour cela, un parcours sonore spécifique a été conçu et des vidéos ont été montées, et ces deux dispositifs seront testés pour la première fois. L'enjeu sera donc double : produire un commentaire sur l'expérience de la gare et construire un discours réflexif sur les modes d'expérimentations développés.

Programme de la journée

9:30

Rendez-vous à la Brasserie Paris-Nord-Café (17 rue de Dunkerque)

10:30 – 12:30

Parcours sonores en Gare du Nord – débriefings à chaud

12:30 – 14:00

Déjeuner

14:30 – 15:45

Visionnage-débat sur les films réalisés en Gare du Nord et St Pancras

16:00 – 17:00

Débat de clôture de la journée

Le 26 Février 2013, un premier parcours sonore a été réalisé en gare de St Pancras International. Le voici retranscrit.

5.

Echo :

Parcours sonore des surveillances

à St Pancras International

« Bienvenue à la visite guidée des modes de surveillance en gare de St Pancras. Cette visite commence dès à présent. Prenez le temps de regarder autour de vous et essayez de repérer les différentes caméras qui vous surveillent. Noter qu'elles se fondent dans leur environnement, reprenant parfois la même couleur que l'élément auquel elles sont fixées.

Maintenant, veuillez emprunter l'escalier descendant situé à gauche de la statue

Pendant la descente, regardez par dessus votre



épaule gauche. Vous êtes toujours surveillés.

A la fin des escaliers, prenez à gauche et avancer dans le couloir. Vous pouvez remarquer la caméra fixée au plafond, placée à l'entrée de la station de métro. Elle est orientée en direction de la rue. (rajouter le nom de la rue)

Lorsque vous arrivez au niveau des téléphones publics placés contre le mur sur votre gauche, veuillez tourner à droite et emprunter les escaliers qui mènent à la station de métro.

Au cours de la descente, prenez attention à la fenêtre donnant sur Euston Road.

En bas des escaliers tournez à gauche et marchez jusqu'à la station de métro. Trois caméras de vidéo-surveillance (ou vidéo-protections ?) sont orientées dans différentes directions : l'une est tournée vers les escaliers, l'autre vers les distributeurs de tickets et la dernière en direction du corridor.

Traversez la station en suivant le mur de droite.

Arrêtez-vous lorsque vous atteignez le point d'aide «help point». Passez un moment à regarder les différentes cartes, les affiches concernant l'équipement de l'espace en caméras de vidéo-surveillance, les alarmes incendie, ainsi que les recommandations concernant les déchets.

Continuez la traversée de la station dans la même direction. Une dizaine de mètres plus loin regardez la plaque du mémorielle sur le mur à votre droite. Nous pouvons lire : «En mémoire de ceux qui ont été tués lors de l'attentat à la bombe dans un train de la ligne Piccadilly, entre les stations King's Cross St Pancras et Russell Square, le 7 Juillet 2005. Londres ne les oubliera pas ainsi que tous ceux qui ont souffert ce jour-là.»

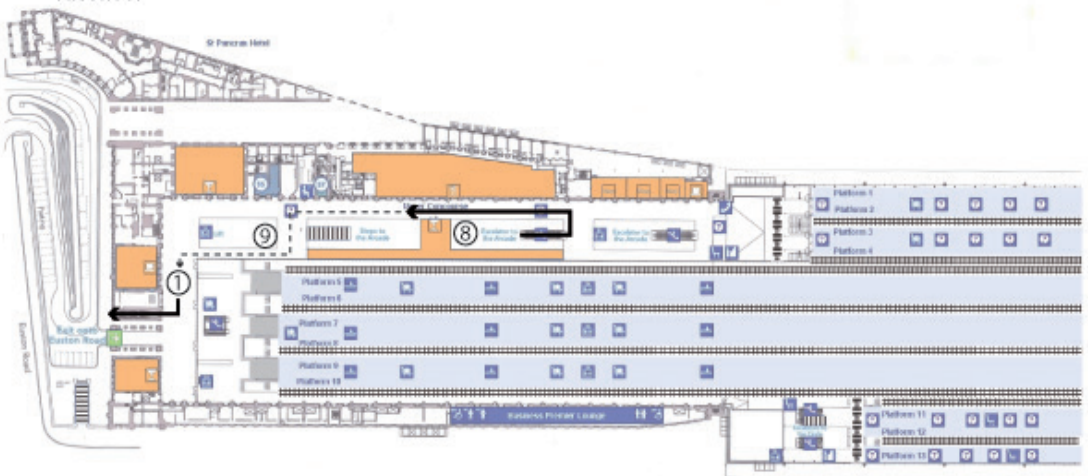
Maintenant montez les escaliers puis tournez à droite. Prenez attention aux caméras incorporées dans le plafond.

Passez à travers les arcades de briques rouges en face de vous. Ceci est le seuil marquant le passage de la station de métro à l'espace de la gare. Prenez un moment pour regarder les différentes caméras présentes dans ce hall. Le design de ces caméras est différent de ce que vous avez vu jusqu'à présent.

Continuez à marcher jusqu'à la fin du hall.

Vous atteignez maintenant un panneau informatif. Regardez les différentes

St Pancras International First floor



St Pancras International Ground Floor



informations et publicités accessibles sur ce support. Vous pouvez remarquer le 'bouton d'information' sur le bord gauche du panneau.

Marchez le long du magasin 'Accessorize' et entamez la traversée du hall commerçant. Pendant cette traversée vous allez croiser de nombreuses caméras de vidéo-surveillance, particulièrement au niveau de la porte d'arrivée des Eurostar que vous allez croiser à votre droite. Avancez jusqu'à ce que vous atteignez le magasin M&S sur votre droite.

Quand vous atteignez le magasin M&S puis l'intersection entre le hall commerçant et l'allée d'enregistrement des Eurostar, arrêtez vous une minute et regardez ce que les gens autour de vous sont en train de faire.

Dans votre dos se trouve 'Le pain quotidien'. Empruntez l'allée d'enregistrement des Eurostar. Les accès contrôlés se trouvent à votre gauche.

Continuez tout droit et

empruntez la sortie en traversant les arcades de briques rouges. Souriez, vous êtes toujours surveillés.

Maintenant vous devriez normalement être dehors. Allez à gauche et marchez le long du trottoir. A partir de ce moment, essayer de trouver une poubelle sur votre parcours.

La gare de St Pancras est maintenant sur votre gauche. La gare de King's Cross se situe de l'autre côté de la rue, à votre droite.

Marchez en direction du signe 'St Pancras' bleu clair fixé à la paroi de verre en face de vous, et entrer à nouveau dans la gare.

Une fois que vous êtes à l'intérieur, prenez à gauche, et regardez immédiatement les multiples caméras directionnelles pointant dans différentes directions.

Maintenant, traversez le hall en passant le long du 'sourced market'. Avancez jusqu'au bureau du National Rail Enquires et l'entrée des trains domestiques (first capital connect). Ces différents éléments devraient se trouver à votre droite.

Arrêtez vous en face des barrières automatiques. Essayer de compter toutes les caméras de video-surveillance présentes.

Faites demi-tour et marchez en direction

du hall commerçant. Un fleuriste devrait être à votre droite.

Avancez jusqu'au premier escalator vous permettant d'accéder au niveau supérieur. Arrêtez-vous pour lire le panneau d'information en face des escalators. Celui-ci vous donnera toutes les instructions nécessaires afin d'emprunter les escalators en toute sécurité. Lisez-les avec attention.

Maintenant que vous êtes bien informé, veuillez emprunter les escalators.

A l'arrivée des escalators, prenez à gauche et remarquez la caméra peinte en bleu fixée à la structure du bâtiment.

Regardez autour de vous et marchez en direction du bar à Champagne.

Après le bar, accoudez vous un instant au garde-corps en verre sur votre gauche. Maintenant, sortez le carnet de note que nous vous avons donné au début de la visite et notez tout ce que vous pouvez voir en dessous de vous et qui vous semble important. Imaginez que vous

êtes un agent de sécurité.

Cet enregistrement va bientôt s'arrêter. Après avoir pris des notes pendant quelques minutes, merci de revenir à la statut, c'est-à-dire au point de départ de notre visite.

Finalement, avez vous trouvé une poubelle ? »

Le 30 Avril 2014, un second parcours sonore est réalisé en Gare du Nord. Le voici retranscrit.

6.

Parcours

sonore

des

surveillances à

Gare du Nord

« Bienvenue à la visite guidée des sécurités et des surveillances en Gare du Nord. Cette visite commence dès à présent. Vous pouvez donc vous diriger vers la sortie du restaurant.

Une fois sur le trottoir, repérez l'entrée de la gare située sous la halle en verre, et dirigez vous dans cette direction, prenez garde en traversant l'ensemble de la voirie.

Vous faites maintenant face à la gare, entrez-y en empruntant les portes situées le plus à votre droite.

Allez en direction des divers panneaux d'information en



RELAY

Alarme

Presse

métal bleu. Prenez 5 minutes pour vous familiariser avec leur contenu, n'arrêtez pas cet enregistrement sonore, il reprendra dans quelques minutes pour vous inviter à continuer votre parcours. Maintenant que vous êtes suffisamment informés à propos des différentes réglementations de l'organisation spatiale de la gare, et de ses opérations de projet en cours, reprenez la marche en vous dirigeant en direction des voies 20 et 21, situées au fond du hall dans lequel vous vous trouvez. En marchant prenez attention aux machines vertes pour les billets Transilien. À leur hauteur, avancez vers la droite et arrêtez vous entre les deux écrans vidéo publicitaires. Avancez jusqu'à la rambarde et sortez votre carnet de notes. Notez toutes les informations factuelles qui vous semblent importantes. Observez les flux, les conduites des uns et des autres, les localisations des usagers et agents assurant la sécurité des lieux. Comptez aussi les caméras de vidéosurveillance que vous pouvez voir face à vous. Vous pouvez maintenant vous retourner. Notez la présence





du poste de police auquel vous faites face. Vous pouvez repartir sur votre droite en direction des voies 20 et 21

Vous êtes arrivés dans le hall du fond, devant les voies 41 à 44. Ici, une limite matérialisée par les vitrages estampillés d'autocollants indique une différence de statut entre les trains situés au-delà de cette limite et les autres trains de la gare. Les quais des trains situés en face de vous, et ceux au même niveau, en souterrain, concernent uniquement la partie métropolitaine des transports ferroviaires. Les Transilien desservent le Nord de l'Île de France et les RER desservent un axe Nord Sud. La limite en verre matérialise une frontière dont l'explication tient au régime tarifaire des trains. D'un côté, le régime SNCF de l'autre, celui du STIF, Syndicat des Transports de l'Île de France. Vous pouvez reprendre votre route en direction des voies 20 et 21, en passant devant le Relay situé sur votre droite.

En marchant, prenez attention à l'affiche Vigipirate apposée sur la porte de

service dans le coin. Le plan Vigipirate est en application, sans discontinuité, depuis 1995, ce qui explique notamment la présence des militaires dans les gares, ainsi que la diffusion de certains messages sonores sécuritaires.

Continuez votre marche jusqu'au pilier situé au début du quai et prenez attention aux informations de sécurité, en particulier celles présentes sur le panneau jaune.

Vous pouvez reprendre la marche et avancer sur le quai entre les voies 20 et 21. Puis vous remontez jusqu'au 1^{er} escalier qui descend en sous sol, il est situé à hauteur du panneau bleu indiquant «Réseau Ile de France». En regardant sur votre droite, vous pourrez remarquer un grillage séparant les voies des trains, toujours en raison de la différence des systèmes tarifaires. Nous sommes ici dans la partie du faisceau de voies qui concerne les trains desservant les régions au Nord de l'Île de France. Une fois devant l'escalier, vous pouvez le descendre en prenant votre temps. Notez la présence d'un miroir dans l'angle, regardez ce qu'il permet de voir, à quoi il peut servir.

Prêtez attention au changement d'ambiance au cours de la descente. Vous pourrez noter les modifications marquantes dans votre carnet une fois arrivé en bas. Prêtez par ailleurs attention à la présence d'un second miroir dans l'escalier.

Maintenant que vous êtes en bas de l'escalier, vous pouvez voir à nouveau

les panneaux mentionnant les règles d'accès aux quais. Avancez et arrêtez vous au milieu du passage. Regarder autour de vous. Nous sommes situés au début du tunnel, à la jonction entre l'espace des RER et de celui de la gare. Vous pouvez remarquer au loin, en direction des RER, la frontière créée par une barrière de validation. Au-delà de cette barrière tarifaire, on note que la frontière entre les espaces se traduit dans les matérialités en présence : différents traitements des matériaux au sol et aux murs, différentes couleurs, différents modes d'éclairages. Comment vous sentez vous ? [Laisser 5 secondes] Les espaces souterrains sont souvent problématiques, au plan de la gestion des ambiances et en termes d'usages. On peut remarquer la présence de plantes, les voyez vous ? Mais aussi de graffs et fresques réalisés en collaboration avec l'institution, comme indiqué. L'éclairage est relativement tamisé. On est face à une grande profondeur de champ visuel. Vous pouvez reprendre la marche dans le tunnel, vous allez traverser tout le corridor

jusqu'aux escalators situés en bout. Vous devriez être à la hauteur des voies 16 et 17. Avez vous remarqué en marchant les tubes fluorescents indiquant les accès aux quais. Il y a un code couleur implicite, qui distingue les trains régionaux avec des tubes fluos verts, les trains nationaux marqués par des tubes fluos bleus, puis les Thalys marqués par des tubes fluos rouges ? Sur votre gauche, vous pouvez remarquer une alarme 21 - 16 en jaune. Arrêtez vous devant : à quoi peut-elle servir ? Vous pouvez reprendre votre marche. À la hauteur des voies 10 et 9 puis 8 et 7, vous pouvez remarquer une forme de privatisation de l'espace des quais. D'une part par l'apposition de panneaux SNCF TGV sur les accès aux quais 10 et 9, puis par la présence d'une entrée clairement délimitée, peinte en rouge, et estampillée Thalys à la hauteur des quais 8 et 7. Vous voyez bien la différence avec les autres quais ?

Sous la voie n°2, empruntez les escalators pour sortir à l'extérieur du tunnel.

Nous sommes au niveau de la rue. L'accès au tunnel que nous venons de quitter est régulé par la présence d'un portail, qui ouvre à 4h30 du matin et ferme à 1h30.

Passez le portail puis tournez à gauche en sortant pour aller faire face aux voies où sont arrêtés les Eurostar. En avançant, vous pourrez remarquer les multiples frontières présentes, en

particulier celle séparant la gare de la rue, puis celle délimitant l'espace Schengen, hors duquel sont situés les trains Eurostar. De fait, les formes de sécurité sont multiples : barrières, grillages électrifiés, nombreuses caméras de vidéosurveillance et présence d'un officier de la Police aux Frontières situé au départ de la voie qui est la plus proche de la rue.

Repartez en suivant le trottoir. Vous remontez le long de la bouche de ventilation marquée d'une fresque représentant Paris et Londres.

Marquez un arrêt à la hauteur des potelets situés avant la descente vers le parking sur votre gauche. En regardant vers la gare, vous noterez la présence d'un angle mort entre les différentes caméras de surveillance, pile à l'arrière de la bouche de ventilation. Le dernier étage du bâtiment sur lequel on a vue est la salle d'attente des voyageurs empruntant l'Eurostar. En se tournant en direction du sud et en regardant vers les arcades, on remarque tout en haut du lampadaire situé devant vous une caméra

mobile, peut-être vous regarde-t-on? Regardez la quelques secondes, a-t-elle bougé?

Vous repartez vous vous dirigez en direction des arcades, vous noterez la présence d'une caméra infrarouge, située au dessus d'une porte métallique située contre la gare

Tout en vous dirigeant vers la file des taxis, vous remarquerez que l'espace le long de la gare semble d'une gestion compliquée. On a pour coutume de dire que les quartiers des gares et leurs abords immédiats sont des lieux problématiques. De fait, qui est en effet responsable de l'entretien et de la régulation de cet espace intermédiaire ? La SNCF ou bien la ville de Paris ?

Au long de la file d'attente des taxis, vous pourrez remarquer la présence de toutes petites caméras de vidéosurveillance, situées au dessus de la file d'attente. Vous pourrez aussi noter la présence d'agents de sécurité privés, situés au départ de la file. Les clients des taxis sont-ils vulnérables ?

Tout au départ de la file d'attente des taxis, vous pouvez remarquer une affiche sur votre gauche, décrivant la réglementation d'usage des taxis, vous pouvez continuer de marcher. Vous devriez être arrivés à la hauteur des portes d'entrées de la gare situées sur votre gauche. Vous pouvez tourner pour entrer dans la gare.

Une fois dans la gare, avancez en passant au long des automates Vinci

bleus, et allez en direction de la voie n°3 puis arrêtez vous. Essayez de trouver les voies 2 et 1.

Avez-vous trouvé la voie n°1 ? Vous pouvez avancer de quelques mètres dans le grand hall et regarder en l'air tout autour de vous face aux voies 3 et 4. Nous sommes dans la partie la plus historique de la gare, on remarque notamment du bois de parement au long de l'étage, les luminaires boules, les poteaux en métal forgé. En regardant en direction des voies n°3 et 4, vous pouvez remarquer la frontière vitrée autour des quais d'accès aux Eurostar situés hors de l'espace Schengen. On retrouve le même dispositif de délimitation que celui présent de l'autre côté de la gare, ici en revanche, la frontière est géopolitique. On notera le soin apporté au traitement formel de la limite, tout en transparence, qui contraste avec ce qui est visible de l'extérieur. On notera également que tout le 1er étage, celui permettant l'accès à ces quais, subit le même traitement, où l'on peut voir au travers des vitrages les différentes étapes d'accès aux Eurostar et à l'Angleterre

: via les douanes, services de sécurité, puis les salles d'attente.

Vous pouvez avancer dans le hall principal en direction du grand panneau d'affichage des trains.

En marchant, vous pourrez remarquer au long des voies 7 et 8 puis 9 et 10, de nouvelles traductions des privatisations des quais par des compagnies ferroviaires : Thalys et TGV ont leurs kakémonos, et leurs comptoirs situés face aux voies. Le modèle de l'aéroport entre en gare.

Une fois à proximité du panneau d'affichage principal, essayez de repérer un endroit où vous pouvez vous installer, debout ou accoudé à quelque chose, puis sortez votre carnet de notes. Prenez des notes sur tout ce qui vous paraît remarquable pendant quelques minutes. L'enregistrement vous dira quand repartir. Maintenant, vous pouvez regarder autour de vous pour trouver l'escalator qui permet de monter en direction des Eurostar. Ils sont situés sous un écriteau portant le drapeau de la Grande Bretagne. Allez dans cette direction puis montez au sommet des escalators. En montant l'escalator, vous pourrez remarquer une caméra boule située au dessus des voyageurs, ayant une vue zénithale sur la gare. On dirait que sa surface est l'une des plus propre de toute la gare.

Une fois en haut des escalators, approchez vous de la tablette qui sert à remplir les cartes d'immigration des passagers non-européens désirant

prendre l'Eurostar, puis sortez à nouveau votre carnet de notes. Toujours en gardant en tête la thématique de la surveillance, observez et notez tout ce qui vous semble important. Ne quittez pas votre casque, une prochaine instruction sera donnée dans quelques minutes.

Cela fait presque 10 minutes que vous observez. L'enregistrement va bientôt prendre fin. Avant de quitter votre casque et de retourner en direction de la Brasserie où vous avez commencé cette visite, repérez un élément du contexte que vous auriez envie de photographier puis trouvez un agent du personnel de la gare pour lui demander l'autorisation de prendre cet élément en photo. Allez-vous y parvenir ? »

St Pancras

10h38 >>

This is a security announcement. Please ensure that your personal affects and your baggage are kept with you at all times.If you notice any suspicious items or behaviour please report it immediately to a member of staff or to the British Transport Police.

11h08 >>

This is a security announcement. Please ensure that your personal affects and your baggage are kept with you at all times.If you notice any suspicious items or behaviour please report it immediately to a member of staff or to the British Transport Police.

11h38 >>

This is a security announcement. Please ensure that your personal affects and your baggage are kept with you at all times.If you notice any suspicious items or behaviour please report it immediately to a member of staff or to the British Transport Police.

12h08 >>

This is a security announcement. Please ensure that your personal affects and your baggage are kept with you at all times.If you notice any suspicious items or behaviour please report it immediately to a member of staff or to the British Transport Police.

Annonces sonores

Gare du Nord
Annonces du 30 Avril 2014...

10h30

.....
.....

10h45

.....
.....

11h00

.....
.....

11h15

.....
.....

11h30

.....
.....

11h45

.....
.....

12h00

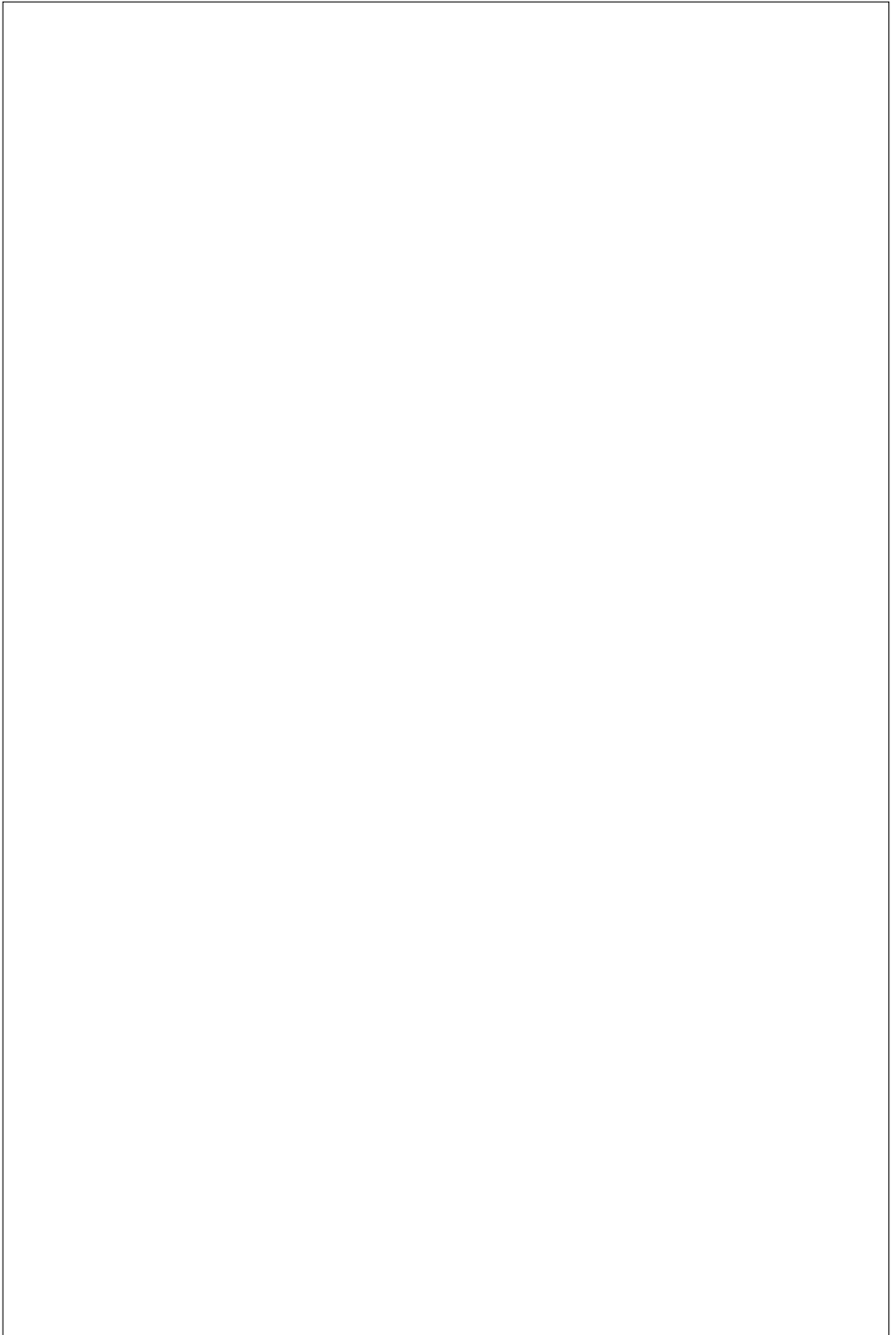
.....
.....

12h15

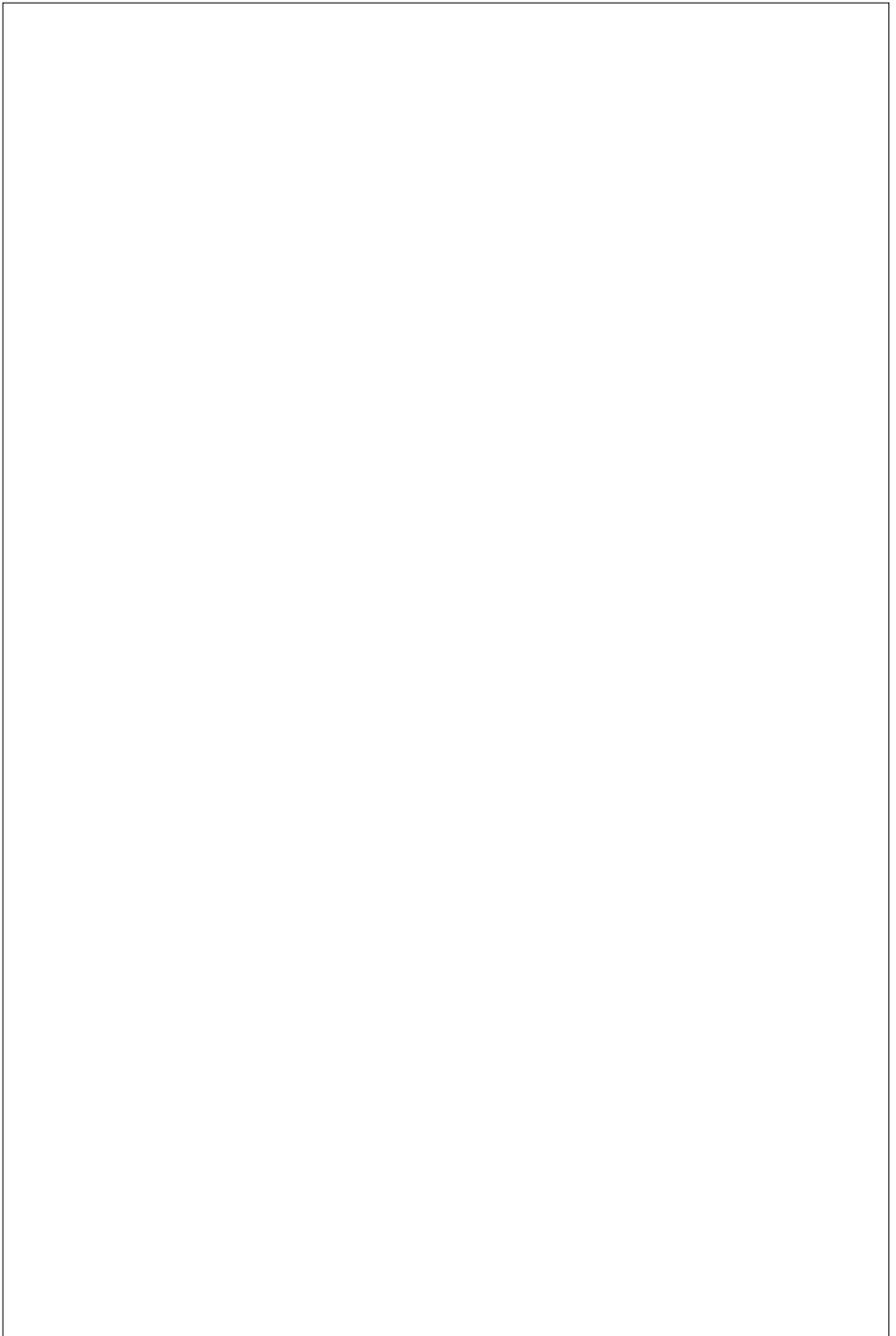
.....
.....



Notes
parcours
sonore







7.

Panoptiques vidéo- graphiques

A St Pancras comme en Gare du Nord, l'idée a été avancée de tourner simultanément quatre films de la gare, synchronisés entre-eux, afin de chercher à la fois à reproduire d'une certaine manière les écrans composites de vidéosurveillance, et de réaliser une sorte de panoptique de cet espace.

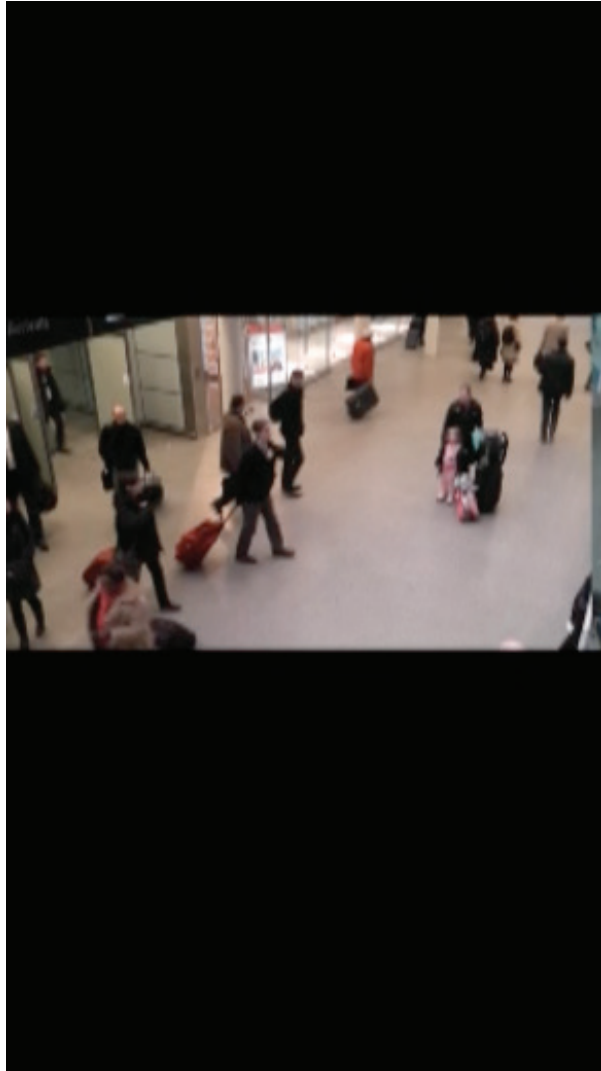
A Saint Pancras, une scène est filmée : l'arrivée d'un Eurostar et la sortie des passagers par des portes battantes ouvrant dans un des corridors principaux de la gare. Trois points de vue ont été définis (2 surplombants, 1 au niveau des corps). Dans ce cas, l'enjeu consiste au « mime » d'un dispositif de vidéosurveillance, où plusieurs caméras documentent une même situation sous des angles variés, et où l'opérateur de prise de vue reste le plus absent possible, en intervenant ni sur le champ, ni sur le cadre.

En gare du Nord, il n'y a pas de scène prédéfinie qui doit être filmée, mais la consigne consiste plutôt à « filmer l'espace » (les interactions, les ambiances etc.). Chacun

des chercheur-e-s muni-e d'une caméra reste ainsi responsable de ce qu'il ou elle filme, de son cadre, de son champ, l'enjeu ne visant pas la documentation neutralisée et objectivante d'une situation, mais plutôt la captation d'un espace temps, lequel une fois le montage réalisé pourra potentiellement raconter des situations. Ainsi, par la réalisation de ces quatre films simultanés, l'enjeu est moins d'opérer une objectivation d'un contexte et de ce qui advient en multipliant les angles d'appréhension sur une chose unique, que de laisser opérer quatre subjectivités, en attendant de voir si a posteriori, c'est-à-dire après le montage, se constitue d'une part une intersubjectivité, et d'autre part un discours sur les ambiances de cet espace, et si les logiques de sécurité et de surveillance y trouvent un lieu d'existence. Dans les images produites, on remarque deux plans fixes (haut-droite et bas-gauche) et deux plans mouvants. Les quatre films ne commencent et ne se terminent pas au même moment, cependant,

pour conserver la cohérence narrative de chacune des vidéos, il a été choisi de ne pas les couper. Ainsi, au début du montage, seule une vignette est affichée, les autres arrivant progressivement de manière à ce que les quatre films soient synchronisés par rapport au temps de référence où les films ont été réalisés.

Panoptique St Pancras

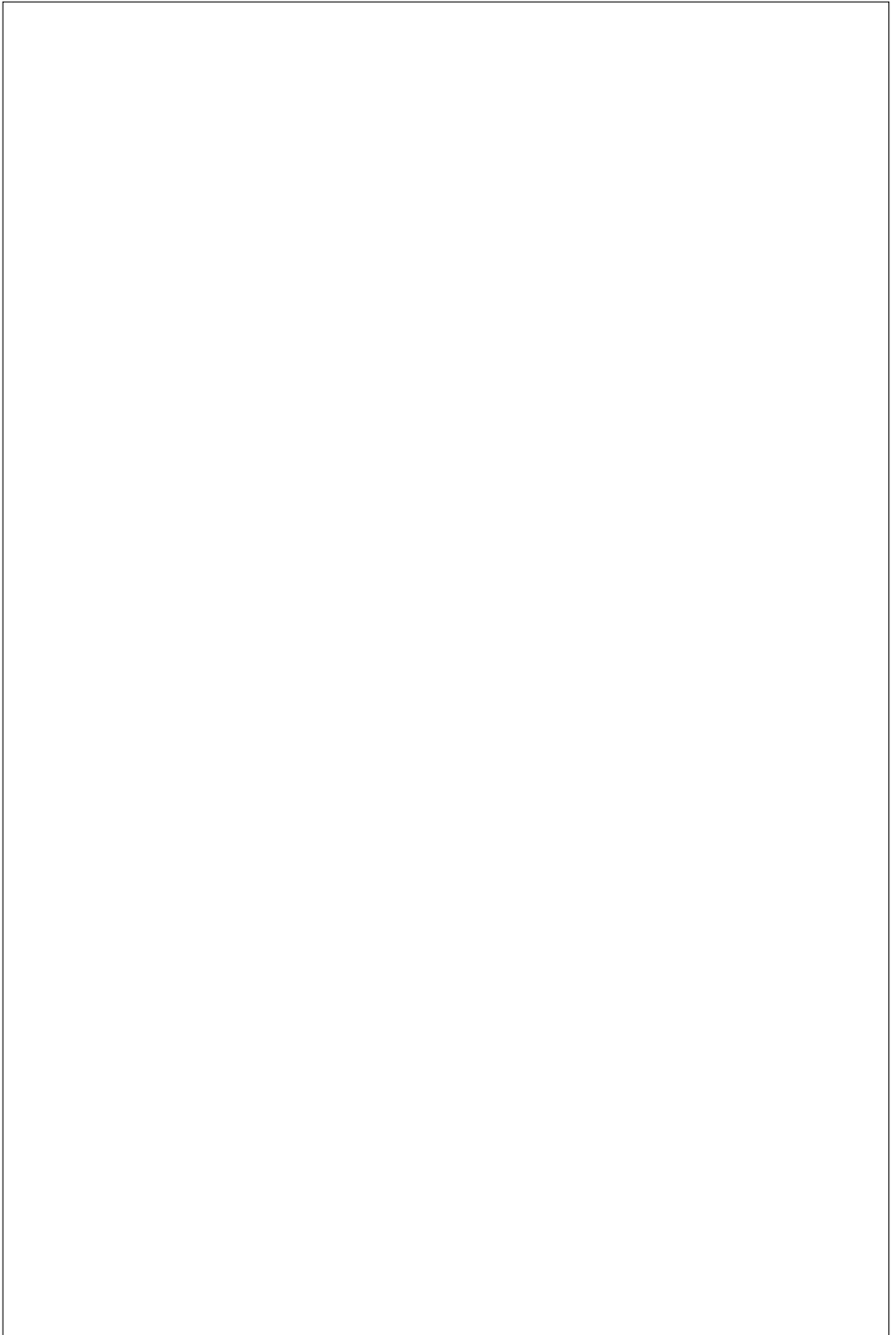


*Panoptique St Pancras
International. 24 min. 23 sec.,
couleur, sonore, 2011.*



Notes panoptique St Pancras





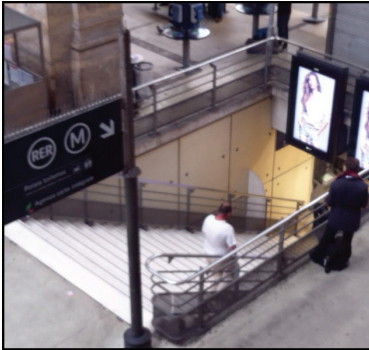
Panoptique Gare du Nord

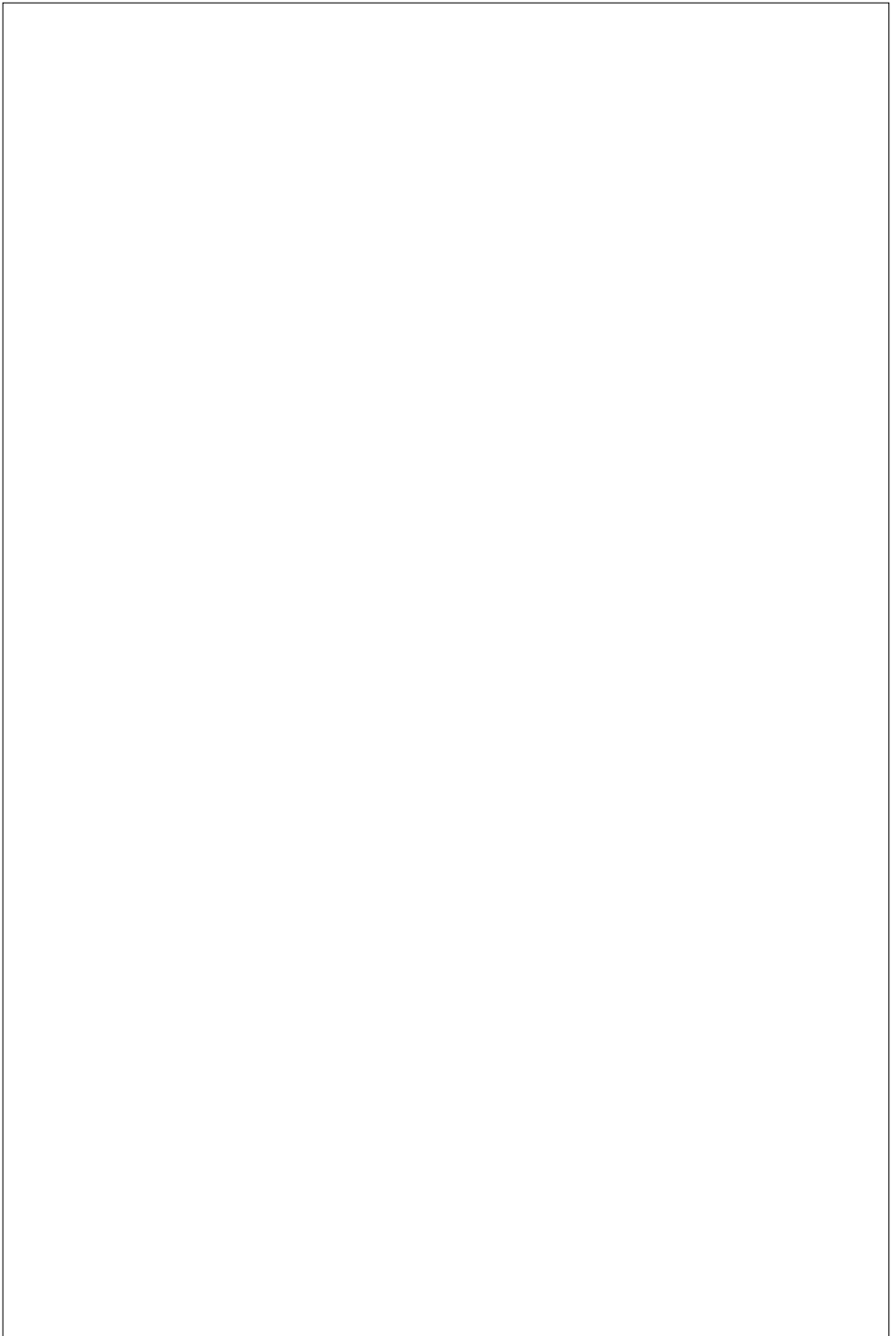


Panoptique Gare du Nord.
12 min. 24 sec., couleur,
sonore, 2013.



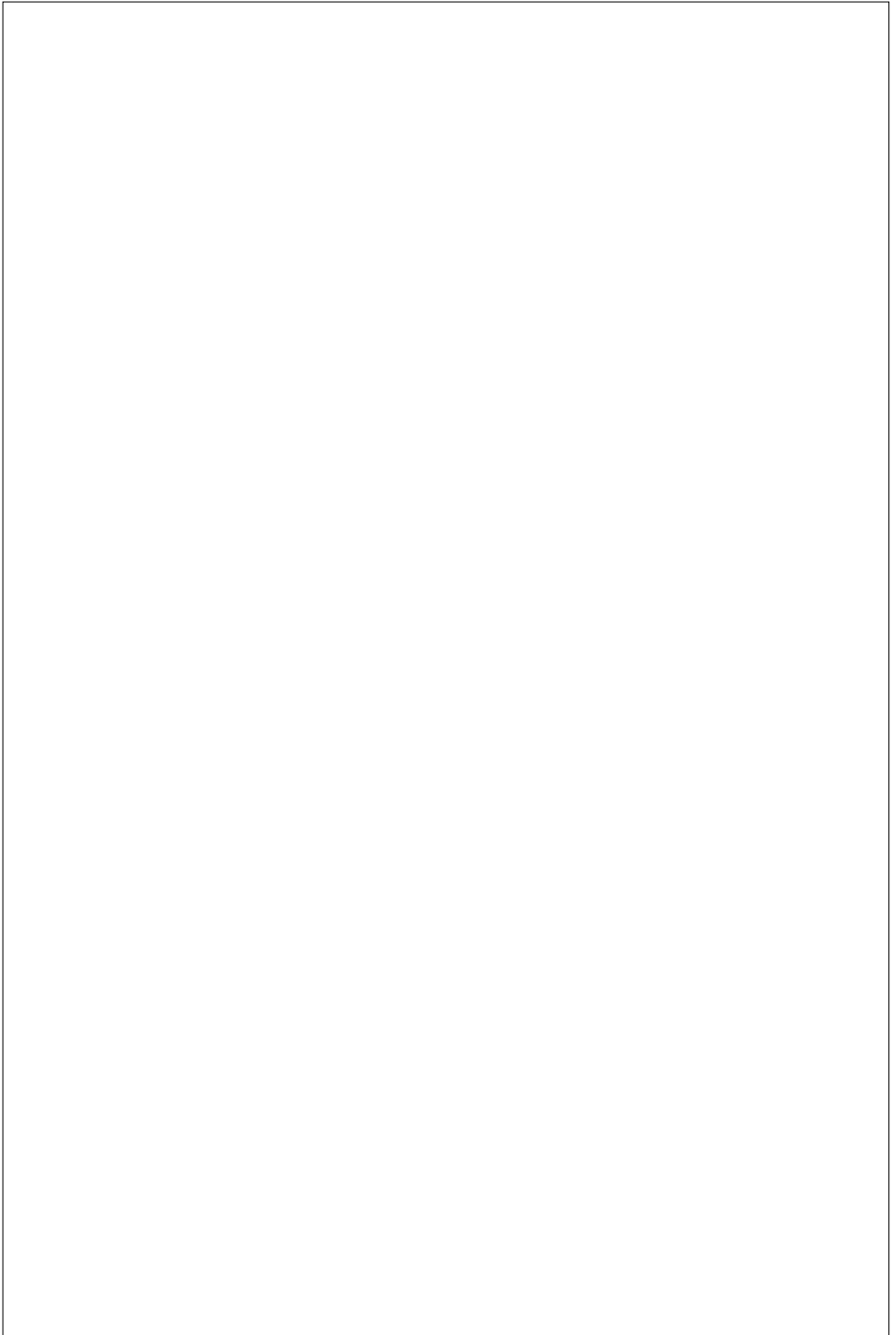
Notes panoptique Gare du Nord







Notes débat de clôture



Cette recherche s'inscrit dans l'ANR MUSE (Rachel Thomas, direction).

Axe #3 : Surveillance(s) en public

Damien MASSON, Urbaniste, Université de Cergy-Pontoise
(Coordination)

Peter ADEY, Géographe, Royal Holloway, University of London

Laure BRAYER, Architecte, Laboratoire Cresson, ENSA Grenoble

Patrick MURPHY, Géographe, Goldsmith, University of London

Paul SIMPSON, Géographe, Plymouth University

Nicolas TXIER, Architecte, Laboratoire Cresson, ENSA Grenoble



Agence Nationale de la Recherche
ANR

ambiances
ARCHITECTURALES ET URBAINES
cresson | UMR 1563

 ROYAL
HOLLOWAY
UNIVERSITY
OF LONDON

**GEOGRAPHY
WITH
PLYMOUTH
UNIVERSITY**

Goldsmiths
UNIVERSITY OF LONDON