



HAL
open science

Surveillance(s) en public : Présentation de l'axe 3 de la recherche MUSE

Laure Brayer

► **To cite this version:**

Laure Brayer. Surveillance(s) en public : Présentation de l'axe 3 de la recherche MUSE. Séminaire public Apresentação pública da pesquisa MUSE e debate, dans le cadre de l'axe "Pacification des espaces publics" de l'ANR MUSE, Rachel Thomas; AAU-CRESSON, Apr 2014, Salvador da Bahia, Brésil. hal-02461066

HAL Id: hal-02461066

<https://hal.science/hal-02461066>

Submitted on 30 Jan 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License

Surveillance(s) en public. Présentation de l'axe 3 de la recherche MUSE.

Laure BRAYER

Communication dans le séminaire public *Apresentação pública da pesquisa MUSE e debate*, organisé par Rachel Thomas & alii dans le cadre de l'expérimentation « Pacification des espaces publics » menée à la fin de l'ANR MUSE.

Escola de Dança, Salvador da Bahia, Brésil, 14/04/2014

Le 3^{ème} axe de la recherche MUSE est intitulé « Surveillance(s) en public ». L'équipe de cet axe est composée de chercheurs architectes et urbanistes français (travaillant avec la notion d'ambiances architecturales et urbaines), et de chercheurs géographes britanniques (travaillant dans le champ de la géographie des affects).

La problématique de cet axe soulève la question de la relation entre l'ambiance et la surveillance dans les espaces de mobilité. Nous abordons le problème de la mise en relation de l'espace physique, des conduites humaines et des logiques de surveillance en essayant d'interroger les modalités pratiques de partage de l'espace du mouvement en situation de surveillance.

Les principales questions que nous pouvons poser à ce sujet sont :

- 1/ Comment l'espace sécuritaire est-il produit ?
- 2/ De quelle manière les logiques de surveillance sont-elles orchestrées ?
- 3/ Quelles sont les formes que peuvent prendre les conduites individuelles ?

C'est au croisement de ces trois questions qu'apparaît l'une des « énigmes » du troisième axe, que l'on pourrait résumer de la manière suivante : est-ce que les dispositifs de sécurité et de surveillance affectent l'espace et les conduites ?

Du point de vue des ambiances, nos interrogations initiales étaient aussi les suivantes :

- Qu'est-ce que la surveillance *fait* aux ambiances ?
- Qu'est-ce que les logiques de surveillance peuvent nous apprendre des ambiances ?

Deux terrains d'études ont servi à explorer la question des formes prises par les usages et des modalités d'exposition individuelle en situation de surveillance : il s'agit de deux gares internationales, la Gare du Nord à Paris et de la gare St Pancras à Londres, qui sont toutes deux reliées par le train Eurostar et qui rendent manifeste la notion de frontière dans leurs architectures et leurs services, et la question du contrôle.

Dans la mesure où un pôle d'échange comme une gare internationale est un concentrateur de mobilité, il rend nécessaire des logiques de sécurité et de surveillance. Pour cela deux types de surveillance sont mis en œuvre :

- Le 1er type de surveillance passe par la matérialité et l'équipement : la mise en forme architecturale des lieux doit assurer un efficace sécuritaire. On pense par exemple aux barrières qui séparent les différents flux, aux sas de contrôle de la douane, aux portillons d'accès aux quais, etc. Et du point de vue de l'équipement, on pense bien sûr aux caméras de surveillance.
- Le second type de surveillance passe par la présence et l'action humaine : les personnes mobiles sont surveillées par d'autres personnes, qui peuvent être présentes (par exemple, des officiers de police ou des agents de sécurité qui sont sur le site, il y a parfois même des patrouilles militaires à la Gare du Nord) ou des personnes absentes (par exemple, les agents situés derrière un écran de contrôle, dans un espace séparé de l'espace dédié à la mobilité).

L'enjeu de ces deux enquêtes de terrain a visé la documentation des ambiances et des conduites dans l'espace de ces deux gares. Cette documentation a tenté d'embrasser d'un seul mouvement les dimensions construites, sensibles et sociales des situations observées.

L'enjeu n'était pas tant de décrypter les logiques d'orchestration des dispositions sécuritaires – autrement dit, les dispositifs qu'elles mettent à l'œuvre – que de décrypter ce que ces logiques font aux espaces, à leur identité, et aux expériences des individus qui les pratiquent.

Pour cela nous avons mis en place un dispositif de recueil de données sensibles, basé sur des enregistrements photographiques, des enregistrements sonores et des enregistrements vidéographiques au cœur des terrains étudiés, en essayant d'appréhender les manières dont les passants font corps (de façon réactive, neutre ou collaborative) avec les dispositifs sécuritaires.

Je vais vous présenter rapidement un exemple de travail vidéo qu'on a réalisé à la Gare du Nord : il s'agit du petit film Panoptique Gare du Nord (*Enquêter, Observer et décrire*). Ce film est un document au statut hybride puisque :

- il a été réalisé après un premier temps de découverte du terrain,
- il a ensuite été le support d'une analyse de notre part (une analyse basée sur la situation d'enregistrement que nous avons vécue et filmée et une analyse filmique),
- et il va être finalement faire l'objet d'une discussion lors de l'expérimentation que l'on va faire à la fin du mois à la Gare du Nord.

Le protocole de captation de ce film était le suivant : 4 personnes ont filmé simultanément dans le hall de la Gare du Nord. Deux personnes filmaient depuis une mezzanine, et les deux autres filmaient depuis le hall principal de la gare, au niveau du sol. Nous voulions effectivement croiser deux types de point de vue afin de combiner dans un même film deux rapports au monde, que l'on peut rapprocher des deux figures étudiées par Michel de Certeau, qui sont celles du voyeur et celle du marcheur :

- D'abord, un point de vue surplombant, qui tient la réalité filmée à distance et la considère comme un objet extérieur qu'il nous faut saisir et capter. Ce point de vue pourrait être le point de vue potentiel de l'opérateur de la surveillance (nous avons d'ailleurs remarqué que des policiers se tiennent parfois sur la mezzanine en question pour regarder la foule).
- Ensuite un point de vue engagé, au sol. La situation dans laquelle le filmant est alors engagé et l'enregistrement sont vus comme le moment d'un échange, le film ne venant alors plus saisir une situation extérieure, mais parfois faisant advenir quelque chose dans la situation (on remarque d'ailleurs dans le film des choses qui sont produites par la situation d'enregistrement, comme par exemple des regards dirigés vers la caméra). Ce point de vue représente celui de l'utilisateur ordinaire d'un espace sous surveillance.

Outre la définition de ces deux types de points de vue, la manière de filmer, les mouvements de caméra étaient laissés au libre choix des personnes qui filmaient.

Ensuite, au moment du montage, ces différents enregistrements ont été synchronisés et accolés afin de constituer un film multi-écran : l'image montée du film est divisée en quatre sous-écrans d'égales proportions. Derrière ce montage en split-screen nous avons l'idée de reproduire en quelques sortes les écrans de vidéo-surveillance, qui rassemblent sur un même écran la captation simultanée de caméras placées à différents endroits.

En mêlant ces deux points de vue, cela met en exergue la complexité de l'ambiance de la gare : les prises sensibles et les événements sont appréhendés de différentes manières qu'ils soient vus d'en haut, à distance, ou au sol, au milieu des passants, qui selon leurs occupations et leurs déplacements réagissent ou non aux situations rencontrées. C'est à dire, que, depuis le point de vue surplombant on peut saisir un certain changement de l'ambiance, lié à un événement : celui de la fermeture provisoire de l'accès à un quai, où plusieurs policiers s'engagent en courant. On remarque une rupture dans le flux des piétons, qui, avant la fermeture du quai, s'engageaient sans urgence vers l'accès au train.

Au sol, par contre, on remarque peu de changement, les caméras étant éloignées d'une vingtaine de mètres par rapports au quai en question. La caméra en bas à gauche se trouve en face du quai, mais en retrait dans un café. Et l'on voit que le déplacement des gens qui se trouvent sur l'espace de circulation à proximité du café n'est pas modifié par l'événement. Dans la caméra située en haut à droite de l'écran, on voit qu'un couple continue de s'enlacer après l'annonce sonore liée à l'événement. Si à ce moment, la logique sécuritaire altère l'ambiance, cela impacte uniquement les conduites des gens concernés par l'accès au train, concernés par cet espace assez restreint de la gare.

Voilà pour cette présentation rapide du film.

Maintenant, comme nous sommes invités au cours de ces journées à réfléchir à la question de la pacification des espaces publics à partir de la réflexion portée par l'axe 1 et ancrée dans les deux terrains brésiliens, Porto da Barra et Praça da Piedade, je voudrais finir cette présentation rapide sur la manière dont la question de la pacification est aussi apparue dans notre axe. Cette question s'est présentée surtout sur le terrain anglais, à la gare St Pancras International et lors de notre première visite.

Au cours des trois premiers jours d'observation à St Pancras, je n'ai relevé aucun détail prégnant concernant la sécurité. J'étais arrivée sur le terrain en pensant observer la présence policière pendant le *rush-hour*, les agents de sécurité observant des écrans de vidéosurveillance indiquant les lieux et moments spécifiques, les comportements supposés suspects, le contrôle des titres de transport et des bagages, la détection de valises abandonnées, l'énonciation des annonces sonores mettant en garde les usagers... Et pourtant je ne voyais rien de tout ça. À l'inverse, je commençais à relever l'absence de certains éléments : dans la gare, il n'y a pas de bruit, il n'y a pas d'odeur, il n'y a pas de patrouille d'individus en uniforme, il n'y a pas de sans abris, pas de mendicité, pas d'annonces sonores

intempestives, pas de saleté ou de déchet, peu de personnes qui courent, pas de foule énervée, pas de longue file d'attente à l'enregistrement des Eurostars, pas de groupe de jeunes aux cafés et restaurants...

Il n'y avait aucune aspérité, aucun dysfonctionnement visible pour attirer mon regard : l'espace de la gare est lisse, beau, lumineux, assez silencieux et complètement fonctionnel. La signalétique est discrète mais claire. Les flux de piétons, bien que plus denses aux heures de pointe, s'écoulent sans difficulté vers les différentes sorties et connexions. Le plan de la gare est limpide et organisé autour d'un axe principal, sur deux niveaux. À chaque extrémité se trouvent des accès aux différents types de trains, une sortie, ou une connexion avec le réseau de transport en commun. La verrière diffuse une douce lumière qui glisse sur les couleurs pastel et les matières mates du mobilier (vert d'eau, bleu ciel, gris poli, brique). Les corps sont en mouvement et évoluent de façon continue sur le sol net du hall principal.

Au bout de quelques jours, nous sommes allés visiter la gare de King's Cross, située à proximité de St Pancras. Alors que St Pancras International a fait l'objet d'un agrandissement, qui a notamment permis l'accueil de l'Eurostar entre 2004 et 2005, King's Cross était, au moment de notre première visite, en pleine restructuration. La nouvelle partie de la gare était déjà construite, mais l'ancienne partie n'avait pas encore été réaménagée. Et cette juxtaposition rendait clairement visible une logique de pacification, ou peut-être d'apaisement des espaces dans le réaménagement des gares. Cette logique était d'ailleurs exposée clairement dans le slogan affiché sur de nombreux posters présents dans la gare. Ce slogan disait : « *Building a brighter station. The new King's Cross will be lighter, more spacious and much easier to get around. Helping Britain run better* ».

Cette anecdote m'a amené à réfléchir à l'évolution des politiques d'aménagement en terme de sécurité. En Angleterre, nous sommes passés :

- d'un espace où les pratiques sécuritaires étaient affichées dans une sorte de monstration : les caméras étaient extrêmement nombreuses et présentes, la présence policière aussi, les annonces sonores de sécurité étaient très fréquentes, les espaces plutôt sombres et qui invitaient à la coprésence.

- à un espace où des formes de surveillance sont intégrées au sein de la conception de l'espace : à son architecture, à son décor, et font un espace lisse sur lequel les flux glissent sans se heurter dans un volume lumineux. Cet espace lissé accueille aussi de nombreuses caméras de vidéosurveillance, mais celles-ci sont intégrées au mobilier ou à la structure du bâtiment : leur design reprend les formes et couleurs des lieux et elles se fondent ainsi harmonieusement dans leur environnement.

De la même manière, l'unique annonce sonore diffusée à St Pancras, (qui dit : « *This is a security announcement. Please ensure that your personal effects and your baggages are kept with you at all times. If you notice any suspicious items or behaviors, please report it immediatly to a member of staff or to the British Transport Police* »), rappelle que dans l'espace pacifié, la sécurité est l'affaire de tous. Chacun est responsable de la sécurité et est donc invité à se comporter normalement, et à rapporter tout élément suspect aux agents de sécurité.

Alors qu'auparavant les formes de sécurité jouaient d'une forme de dissuasion, dans ce nouvel espace pacifié, la surveillance et la sécurité semblent intégrées dans la conception de l'espace et dans les comportements attendus. La surveillance n'est pas surplombante mais partagée. Chacun, dans son comportement, ses déplacements, sa capacité d'observation et sa possibilité d'alerter les agents de sécurité, prend part au bon fonctionnement de l'espace.

Je voudrais terminer avec une double question en guise de conclusion. Et je pense que ces questions peuvent peut-être faire écho aux terrains brésiliens. Existe-t-il une ou des ambiances spécifiques à l'espace pacifié ? Se pourrait-t-il aussi que la sécurité d'un espace pacifié passe en premier lieu par la conception de cette ambiance spécifique ?