

Contrôler des populations par l'espace? Prévention situationnelle et vidéosurveillance dans les gares et les centres commerciaux

François Bonnet

► **To cite this version:**

François Bonnet. Contrôler des populations par l'espace? Prévention situationnelle et vidéosurveillance dans les gares et les centres commerciaux. Politix, De Boeck Supérieur, 2012, pp.25-46. halshs-00879315

HAL Id: halshs-00879315

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00879315>

Submitted on 4 Nov 2013

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.

CONTRÔLER DES POPULATIONS PAR L'ESPACE??

Prévention situationnelle et vidéosurveillance dans les gares et les centres commerciaux
François Bonnet

De Boeck Université | *Politix*

2012/ - n° 97
pages 25 à 46

ISSN 0295-2319

Article disponible en ligne à l'adresse:

<http://www.cairn.info/revue-politix-2012--page-25.htm>

Pour citer cet article :

Bonnet François, « Contrôler des populations par l'espace?? » Prévention situationnelle et vidéosurveillance dans les gares et les centres commerciaux,
Politix, 2012/ n° 97, p. 25-46. DOI : 10.3917/pox.097.0025

Distribution électronique Cairn.info pour De Boeck Université.

© De Boeck Université. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

Contrôler des populations par l'espace ?

Prévention situationnelle et vidéosurveillance dans les gares et les centres commerciaux

François BONNET

Résumé – Cet article porte sur la prévention situationnelle, une politique de sécurité qui consiste à aménager l'espace pour réduire la probabilité du passage à l'acte délinquant, et plus précisément sur les usages de la prévention situationnelle dans deux gares et deux centres commerciaux. Différents dispositifs de prévention situationnelle (la vidéosurveillance, l'éclairage et l'aménagement de ces espaces, la gestion des accès et des flux) sont analysés à partir de données qualitatives. On montre comment ces dispositifs révèlent une théorie implicite du désordre ; comment les rationalités de sécurité sont indissociables des rationalités d'entreprises ; et comment enfin produire de l'ordre ne peut se résumer à agencer l'espace.

Chaque matin, le lecteur ou la lectrice de cet article ferme la porte de son appartement à clé, puis actionne l'ouverture automatique de la porte de son immeuble qui est reliée à un digicode. S'il prend son vélo, il déverrouille l'antivol ; s'il prend le bus, il passe devant le chauffeur, dont l'angle mort à droite est protégé par une vitre qui empêche les voyageurs de lui mettre une tape derrière la tête pour l'humilier ; s'il prend le métro, il passe par un tourniquet anti-fraude avant d'attendre sur un banc anti-sdf, sous une caméra de vidéosurveillance. Tous ces dispositifs de sécurité passive sont des exemples de prévention situationnelle¹.

La prévention situationnelle recouvre l'ensemble des politiques de sécurité qui visent à modifier les coûts et les bénéfices du passage à l'acte criminel, afin de rendre le crime plus difficile, plus risqué et moins profitable. Son originalité est de ne pas s'intéresser à l'étiologie (aux causes) du crime, mais au passage à l'acte dans des circonstances et selon des opportunités données². La prévention situationnelle consiste à agir sur la « structure d'opportunité du crime³ » en jouant principalement sur l'environnement et le *design* urbains de manière à modifier légèrement le calcul réalisé par le délinquant potentiel.

Le fondement théorique de la prévention situationnelle provient de la *routine activity approach*, une approche en termes de choix rationnels de la criminologie développée par Lawrence Cohen et Marcus Felson pour expliquer le paradoxe majeur de la sociologie de la déviance de la fin des années 1970, à savoir la concomitance de la société d'abondance et de la forte augmentation de la criminalité. Aux États-Unis, au cours des deux décennies 1960-1970, le PIB croissait de plus de 4 % par an, Lyndon Johnson mettait en œuvre d'importants programmes sociaux (*Great Society*) et le *Civil Rights Act* mettait fin à la ségrégation des Noirs. Au cours de la même période, les vols augmentaient de 263 %, les cambriolages de 200 % et les agressions de 164 %⁴. Entre 1945 et 1984 en France, le coefficient de Gini, qui mesure les inégalités socio-économiques, baissait de plus de quinze points, et le nombre de vols pour 1000 habitants passait de 4,5 à 43⁵. Entre 1950 et 1988, en Suède, le pays dont l'État-providence est le plus développé, le nombre de crimes violents était multiplié par cinq, le nombre de cambriolages par sept, et le nombre de vols par vingt⁶.

1. Une première version de ce travail a été présentée en séminaire à Lille, les 17 septembre 2010 et 17 mars 2011, dans le cadre du projet SPACECONTROL (ANR-10-ESVS-001-01) hébergé à la Maison européenne des sciences de l'homme et de la société (MESHS – USR3158).

2. Birckbeck (C.), La Free (G.), « The Situational Analysis of Crime and Deviance », *Annual Review of Sociology*, 19, 1993.

3. Clarke (R. V.), « Situational Crime Prevention », *Crime and Justice*, 19, 1995.

4. Cohen (L.), Felson (E.), « Social Change and Crime Rate Trends: A Routine Activity Approach », *American Sociological Review*, 44 (4), 1979.

5. Lagrange (H.), *Demandes de sécurité*, Paris, Seuil, 2003, p. 15.

6. Felson (M.), *Crime and Everyday Life*, Thousand Oaks, Pine Forge Press, 1994, p. 12.

Pour résoudre ce paradoxe, Cohen et Felson proposent de se désintéresser des hypothèses habituelles (pauvreté, inégalité, oppression) et de considérer le *street crime* « comme un produit dérivé de la liberté et de la prospérité⁷ ». Pour la *routine activity approach*, le crime est inscrit dans la normalité des sociétés contemporaines et son étude doit se focaliser sur le crime *tel qu'il est en train de se commettre* et non sur son contexte structurel. D'une part, l'augmentation de la quantité de biens en circulation se traduit par une augmentation mécanique des *opportunités criminelles* ; d'autre part, la spécialisation fonctionnelle des espaces urbains et les rythmes synchronisés de travail facilitent le travail des voleurs. De ce point de vue, l'acte délinquant dépend avant tout des circonstances pratiques et des opportunités qui s'offrent au délinquant potentiel.

La dimension *opportuniste* de la délinquance est le fondement empirique de la prévention situationnelle. De nombreuses études ont ainsi montré que le nombre de vols de voitures dépend directement de la fluctuation du nombre de voitures en circulation⁸. De même, la diffusion du téléphone portable a provoqué une augmentation importante des vols avec violence, alors que la société n'est pas plus inégalitaire et que les individus ne sont pas moins bien socialisés. Des travaux plus fins démontrent le caractère opportuniste de la délinquance, comme l'étude de la mise en œuvre d'une loi obligeant les conducteurs de moto à porter un casque en Allemagne de l'Ouest au début des années 1980⁹. Cette loi visait à la sécurité des motards, mais a eu pour conséquence non voulue une forte réduction du nombre de vols de motos : les délinquants ne se promenant pas avec un casque, ils ne pouvaient plus simplement voler une moto sans se faire arrêter par la police pour défaut de port de casque. Un autre exemple significatif est celui de la mise en place de portiques antivols dans une bibliothèque de l'université du Wisconsin, qui a entraîné une réduction de 80 % des vols de livres¹⁰. L'exemple des bibliothèques est emblématique : les étudiants sont généralement issus des classes aisées, et par définition ne sont pas en échec scolaire. Le vol de livres dans les bibliothèques est un exemple de la dimension opportuniste de la délinquance. C'est parce que les livres sont si faciles à voler qu'ils disparaissent. Dès que le vol comporte le moindre risque de honte passagère, la plupart des voleurs s'abstiennent.

Ce type de travaux a montré que seule une petite minorité des délinquants sont des professionnels, tandis que les enquêtes par autorévélation et les travaux sur la *desistance* (l'abandon progressif de la délinquance avec l'entrée à l'âge adulte) ont établi que l'immense majorité des délinquants sont des adolescents

7. Cohen (L.), Felson (F.), « Social Change and Crime Rate Trends... », art. cit., p. 605.

8. Clarke (R. V.), « Situational Crime Prevention: Its Theoretical Basis and Practical Scope », *Crime and Justice*, 4, 1983.

9. Mayhew (P.), Clarke (R. V.), Elliott (D.), « Motorcycle Theft, Helmet Legislation and Displacement », *Howard Journal of Criminal Justice*, 28 (1), 1989.

10. Cité dans Clarke (R. V.), « Situational Crime Prevention », art. cit., p. 113.

qui n'ont pas vocation à faire carrière dans la criminalité¹¹. Parce que l'immense majorité des crimes sont des petits délits, et que l'immense majorité de ces petits délits sont commis par des hommes jeunes peu motivés, peu professionnels et fondamentalement opportunistes, rendre le crime un peu plus difficile peut entraîner une réduction significative des passages à l'acte¹². Un délinquant motivé et équipé n'a généralement aucun problème pour contourner la difficulté que pose une porte fermée à clé ou un antivol de vélo, mais l'immense majorité des délinquants potentiels ne sont justement ni motivés ni équipés. Le raisonnement de la prévention situationnelle est probabiliste. L'approche en termes de choix rationnels ne décrit pas les processus cognitifs qui aboutissent à l'action : elle prédit qu'une modification des incitations est censée entraîner une modification de la distribution typique des comportements¹³.

Le modèle de la prévention situationnelle a suscité une réflexion critique dans la littérature criminologique. La critique fondamentale de la prévention situationnelle est qu'elle propose une solution technique et amoralisée à un problème d'intégration sociale ; qu'elle ne cherche pas à améliorer la société pour faire disparaître le crime, mais à aménager l'espace pour le rendre plus difficile à commettre¹⁴. Le regard situationnel ne s'intéresse pas à la signification que les acteurs donnent à leurs actes, et certainement pas aux significations politiques. La prévention situationnelle suscite également une réaction critique anti-sécuritaire fondée sur une vision dystopique (ou « maléfique¹⁵ ») du contrôle de la délinquance comme entreprise ontologiquement illégitime de domination menant inéluctablement à une société totalitaire sur le modèle orwellien. Les références à Foucault (sur le panoptique, le savoir/pouvoir, ou le ciblage des populations dominées par les politiques dites de prévention) permettent d'intellectualiser la critique de « l'urbanisme sécuritaire » et l'association entre prévention situationnelle et néolibéralisme (forcément anglo-saxon¹⁶).

Cet article propose une analyse de dispositifs concrets de prévention situationnelle mis en œuvre par des acteurs organisés. On va s'attacher à comprendre l'intérêt et les usages de la prévention situationnelle pour ses utilisateurs.

11. Hirschi (T.), Gottfredson (M.), « Age and the Explanation of Crime », *American Journal of Sociology*, 89 (3), 1983 ; Sampson (R. J.), Laub (J. H.), *Crime in the Making: Pathways and Turning Points Through Life*, Cambridge, Harvard University Press, 1993.

12. Cf. également Bonnet (F.), « De l'analyse économique du crime aux nouvelles criminologies anglo-saxonnes ? Les origines théoriques des politiques pénales contemporaines », *Déviance et société*, 30 (2), 2006.

13. McCarthy (B.), « New Economics of Sociological Criminology », *Annual Review of Sociology*, 28, 2002.

14. Garland (D.), *The Culture of Control*, Oxford, Oxford University Press, 2001.

15. Bonnet (F.), « Managing Marginality in Railway Stations: Beyond the Welfare and Social Control Debate », *International Journal of Urban and Regional Research*, 33 (4), 2009.

16. Par exemple, Poncela analyse l'essor de la prévention situationnelle comme le fruit de la réflexion d'un « sociologue étatsunien » (Oscar Newman, en fait architecte) qui s'oppose à un « véritable modèle français de prévention sociale de la délinquance ». Poncela (P.), « La pénalisation des comportements dans l'espace public », *Archives de politique criminelle*, 32, 2010, p. 8-9. Dans la même veine critique de l'urbanisme sécuritaire, cf. Garnier (J.-P.), *Le nouvel ordre local*, Paris, L'Harmattan, 2000.

L'attrait de la prévention situationnelle repose sur son applicabilité pratique concrète, qui permet de « faire quelque chose ». La prévention situationnelle et ses dérivés « mettent l'accent sur des solutions pragmatiques, fondées sur l'expertise, moralement neutres et rationnellement instrumentales¹⁷ ». Elles proposent des solutions amORAles et technologiques qui n'ont pour seul objectif que de réduire la délinquance. Elles permettent de mettre en œuvre des politiques « propres, pas chères, à petite échelle, faisables et peu sujettes à controverse » afin de lutter contre le crime¹⁸.

Que font les dispositifs de prévention situationnelle pour ceux qui les financent ? L'idée est de passer du mécanisme désincarné de la désincitation (le squelette conceptuel de la prévention situationnelle) à ses usages concrets par des organisations, et de voir ce que ces usages révèlent de la façon dont ces acteurs conçoivent la délinquance et la sécurité¹⁹. « Produire de la sécurité », pour un centre commercial ou une compagnie ferroviaire, est indissociablement lié à la rationalité instrumentale finale de ces organisations (vendre du transport ferroviaire et louer des baux commerciaux). La section suivante, qui précise la démarche et les aspects méthodologiques de ce travail, s'attache à montrer qu'on peut mener une analyse qui ne soit ni critique ni célébration²⁰.

Une enquête dans des gares et des centres commerciaux

Ce travail analyse des dispositifs de prévention situationnelle dans deux gares et deux centres commerciaux en France et en Italie, du point de vue des commanditaires et des prestataires de politiques de sécurité : ceux qui conçoivent et financent des politiques, et ceux qui les mettent en œuvre. Mon objectif est d'analyser ce que signifie, du point de vue de ces acteurs, « produire de la sécurité ». Cela pose deux questions. La question de la production d'abord : comment ces acteurs travaillent, quels sont leurs buts, quels sont les enjeux. La question de la sécurité ensuite : que signifie « produire de la sécurité » et quelle est la nature de la sécurité produite. Je considère ici « sécurité » comme une notion émi-que²¹ (non comme un concept scientifique) qu'il faut chercher à comprendre

17. Garland (D.), *The Culture of Control*, op. cit., p. 182.

18. Rock (P.), « Sociological Theories of Crime », in Maguire (M.), Morgan (R.), Reiner (R.), eds, *The Oxford Handbook of Criminology*, Oxford, Oxford University Press, 2002.

19. Sur la diffusion de la prévention situationnelle, cf. Benbouzid (B.), *La prévention situationnelle. Genèse et développement d'une science pratique*, thèse de doctorat de géographie, d'aménagement et d'urbanisme, Université de Lyon II-École nationale des travaux publics d'État, 2011.

20. Le travail de Bilel Benbouzid, une analyse des controverses et des disputes entre urbanistes et experts en prévention situationnelles à Lyon, montre la nécessité pour les sciences sociales de dépasser le stade de la dispute entre professionnels – les urbanistes mettent en valeur l'espace public et la solidarité, tandis que les experts en sécurité parlent de l'insécurité comme « un mal qui nous menacerait tous ». Benbouzid (B.), « Urbanisme et prévention situationnelle : le cas de la dispute des professionnels à Lyon », *Métropole*, 8, 2010.

21. *Etic/emic* est une distinction opérée par les anthropologues entre le savoir scientifique (les concepts des chercheurs) et le savoir culturellement significatif des membres d'une société donnée (les concepts des indigènes). Cf. Harris (M.), « History and Significance of the Emic/Etic Distinction », *Annual Review of Anthropology*, 5, 1976.

du point de vue des acteurs concernés. Ainsi conçue, la « sécurité » pour les organisations qui gèrent des gares et des centres commerciaux ne se résume pas à la « délinquance » (dans la définition juridique-étatique du terme).

Il ne s'agit pas d'évaluer l'« efficacité » de ces dispositifs de prévention situationnelle, mais de comprendre les rationalités pratiques des organisations concernées par les politiques de sécurité, et de voir comment leur travail et les dispositifs de prévention situationnelle qu'elles utilisent permettent de définir en creux leurs problèmes, leurs enjeux et leurs objectifs. Le point de départ de l'analyse est donc le travail quotidien de ces organisations, à travers une approche compréhensive qui permet de reconstruire le point de vue et la rationalité des acteurs de la sécurité dans des gares et des centres commerciaux. Cette approche compréhensive implique une mise à distance des considérations normatives habituelles sur ce type de sujet et une reconstruction des catégories que les acteurs utilisent. Par exemple, la question du « déplacement » du crime²², une critique couramment formulée au sujet de la prévention situationnelle, est naturellement une non-question pour les acteurs privés de la sécurité, puisqu'ils s'intéressent en premier lieu aux espaces dont ils ont la charge.

Le travail empirique qui fonde cette analyse repose sur quatre études de cas réalisées dans deux gares (Lyon Part-Dieu et Milano Centrale) et deux centres commerciaux (la Part-Dieu et le Fiordaliso). L'enquête qualitative a essentiellement consisté à mener des observations directes et à réaliser des entretiens avec les acteurs de la sécurité sur chaque terrain (91 entretiens réalisés). Ces études de cas permettent de mettre au jour des mécanismes et de comprendre la rationalité des acteurs. Cet article s'appuie en outre sur des cas en France et en Italie, mais ne prétend pas mener une comparaison systématique des différents contextes culturels et institutionnels. Il s'agit plutôt de mettre au jour des mécanismes et des rationalités similaires dans des contextes différents.

Les gares et les centres commerciaux sont des *mass private properties*, des espaces privés ouverts au public, qui attirent des populations importantes et diverses. Ces espaces représentent des enjeux de sécurité pour de multiples acteurs²³, mais ces enjeux ne sont pas identiques. Les gares sont des espaces stratégiques pour les États, puisqu'elles sont les points nodaux par lesquels transitent des millions de personnes. La question de la gestion des flux y est prépondérante. La police est toujours présente dans les grandes gares. Les centres commerciaux

22. L'idée qu'un dispositif ne fait que déplacer l'acte criminel dans l'espace, dans le temps, ou dans la tactique employée (avec risque d'escalade dans la violence). Les travaux empiriques montrent que le déplacement n'est jamais complet (il y a toujours une « perte en ligne »), et que le taux de déplacement dépend du type de criminel impliqué : plus le criminel est professionnel et motivé, plus le déplacement est probable, ce qui concerne donc les crimes les plus rares (et donc les plus graves). Clarke (R. V.), « Situational Crime Prevention », art. cit.

23. Bonnet (E.), « Les effets pervers du partage de la sécurité. Polices publiques et privées dans une gare et un centre commercial », *Sociologie du travail*, 50 (4), 2008.

posent quant à eux la question du marché et de la consommation. Leur attractivité dépend (entre autres) de leur capacité à fournir un environnement ordonné aux vendeurs et aux consommateurs. Ils sont le plus souvent contrôlés par les seuls acteurs privés, mais les plus grands centres commerciaux peuvent être pourvus d'un poste de police.

Dans les sections suivantes, on analyse les dispositifs de prévention situationnelle mis en œuvre par des organisations qui ont des enjeux de sécurité concrets. On montre comment ces dispositifs permettent d'analyser la façon dont ces organisations définissent les problèmes de sécurité, à travers l'exemple de la vidéosurveillance ; comment les rationalités de sécurité sont indissociables des rationalités d'entreprises sur ces espaces, et donc comment la définition de la sécurité par ces organisations est incommensurable avec la qualification juridique des infractions qui prévaut dans le travail des organisations publiques de sécurité ; et on va enfin explorer les limites de la prévention situationnelle (pour ses utilisateurs) en voyant en quoi, par une étude de la gestion des accès et des flux, produire de l'ordre ne peut se résumer à agencer l'espace.

Les usages de la vidéosurveillance

La vidéosurveillance est le dispositif de prévention situationnelle le plus connu et le plus débattu dans l'espace public. Dans le champ scientifique, la vidéosurveillance suscite une littérature critique²⁴ principalement inspirée par deux références (le panoptique et 1984), qui semble répondre à la célébration de la vidéo par les autorités municipales et gouvernementales. C'est aussi une littérature dont la caractéristique est la spéculation – spéculation sur les *fonctions* de la vidéosurveillance, spéculation sur ses *mécanismes*, et spéculation sur ses *conséquences*.

Premier point, le présupposé de base sur la vidéosurveillance est que sa *fonction* est de réduire le crime et par là de diminuer le sentiment d'insécurité. Ce présupposé fallacieux est à la fois celui des promoteurs de la vidéosurveillance, celui des études quantitatives de l'évaluation de l'« efficacité » de la vidéosurveillance (efficacité à *réduire le crime*), et celui des travaux critiques qui dénoncent la normalisation des individus. La vidéosurveillance ferait baisser le crime à travers trois mécanismes :

- en permettant d'arrêter les délinquants en flagrant délit grâce à une surveillance constante des images ;
- en améliorant l'élucidation des délits grâce à un visionnage ultérieur des images ;

24. Par exemple Norris (C.), McCahill (M.), Wood (D.), « Editorial. The Growth of CCTV: A Global Perspective on the International Diffusion of Videosurveillance in Publicly Accessible Space », *Surveillance and Society*, 2 (2-3), 2004. Les auteurs conçoivent l'extension de la vidéosurveillance selon un modèle avec quatre étapes qui aboutissent inéluctablement à l'ubiquité des caméras et à la société de surveillance totale.

- en dissuadant le délinquant de passer à l'acte, du fait du risque accru lié à la surveillance et aux capacités renforcées d'élucidation (techniquement, seul ce dernier mécanisme relève de la prévention situationnelle).

Or les évaluations empiriques montrent que la vidéosurveillance a une efficacité très limitée pour réduire le crime, et donc pour normaliser les individus. La méta-analyse de vingt-deux études par Welsh et Farrington montre une baisse de la criminalité globale de 4 %, avec neuf études qui ne voient aucune réduction²⁵. Sur les quatorze études abordées par la revue de littérature de Gill *et al.*, une seule montre une baisse de la criminalité²⁶. Clairement, la vidéosurveillance a une efficacité toute relative pour faire baisser la criminalité *sur les espaces surveillés*, c'est-à-dire sans même prendre en compte la question du déplacement. Cette efficacité dépend du contexte dans lequel la vidéosurveillance est déployée ; il y a des espaces et des crimes qui se prêtent mieux que d'autres à ce type de surveillance²⁷. La performance de la vidéosurveillance est meilleure sur les parkings automobiles que dans les logements sociaux ou dans les centres-villes²⁸. L'efficacité limitée de la vidéosurveillance entraîne des interrogations sur la rentabilité de ces dispositifs coûteux. Groombridge a estimé au Royaume-Uni que la faible efficacité de la vidéosurveillance conjuguée à son coût élevé avait entraîné un gaspillage massif d'argent public²⁹. Entre 1993 et 2007, le marché de la vidéosurveillance en France a crû de 228 %³⁰, soit 9,5 % par an, et la loi du 5 mars 2007 qui préconise son développement stimule cette croissance³¹.

Deuxième point, cette efficacité limitée invalide l'idée de « conformité anticipatoire » – le *mécanisme* selon lequel la vidéosurveillance est censée, dans les perspectives foucaaldiennes, normaliser les âmes et discipliner les corps. Des auteurs comme McCahill, Lianos ou Norris et Armstrong estiment en effet que la vidéosurveillance donne le pouvoir à celui qui regarde de modifier le comportement de celui qui est regardé, et en cela est un aboutissement de la société disciplinaire³² ; et que « la caméra n'empêche pas des actes, elle empêche des

25. Welsh (B. C.), Farrington (D. P.), « Effects of Closed-Circuit Television on Crime », *Annals AAPSS*, 587, 2003, p. 122.

26. Gill (M.), Spriggs (A.), Allen (J.), Argomaniz (J.), Bryan (J.), Hemming (M.), Kara (D.), Kilworth (J.), Little (R.), Swain (D.), Waples (S.), *The Impact of CCTV: Fourteen Case Studies*, London, Home Office, 2005.

27. Tilley (N.), « Evaluating the Effectiveness of CCTV Schemes », in Norris (C.), Moran (J.), Armstrong (G.), eds, *Surveillance, Closed-Circuit Television and Social Control*, Aldershot, Ashgate, 1998.

28. Welsh (B. C.), Farrington (D. P.), « Effects of Closed-Circuit Television on Crime », art. cit.

29. Groombridge (N.), « Stars of CCTV? How the Home Office Wasted Millions – a Radical “Treasury/Audit Commission” View », *Surveillance and Society*, 5 (1), 2008.

30. Klausner (F. R.), « “Lost” Surveillance Studies: A Discussion of French Research on CCTV », *Surveillance and Society*, 6 (1), 2009.

31. Wyvekens (A.), « Quand l'urbain rencontre la sécurité. La prévention situationnelle en France aujourd'hui », *Revue de droit pénal et de criminologie*, 9-10, 2008, p. 892.

32. McCahill (M.), « Beyond Foucault : Towards a Contemporary Theory of Surveillance », in Norris (C.), Moran (J.), Armstrong (G.), eds, *Surveillance...*, *op. cit.* ; Norris (C.), Armstrong (G.), « Introduction: Power and Vision », in Norris (C.), Moran (J.), Armstrong (G.), eds, *Surveillance...*, *op. cit.*, p. 5.

décisions », provoquant une « hyperrégularité³³ ». Cette normalisation n'ayant pas lieu, l'idée de « conformité anticipatoire » est une spéculation qui n'a pas de fondement empirique.

Le problème qui résulte de cette revue de littérature est le suivant : si la vidéosurveillance coûte cher, et qu'elle est inefficace pour réduire le crime – qu'elle ne produit pas de conformité anticipatoire, pourquoi est-ce que des entreprises privées dont la finalité ultime est la rentabilité économique sont si nombreuses à la mettre en œuvre ? Par exemple à Berlin au début des années 2000, sur soixante-deux centres commerciaux, trente-cinq étaient équipés de caméras, leur installation étant corrélée à la taille du centre commercial et à sa nouveauté³⁴. Une hypothèse est que ces entreprises privées sont fondamentalement irrationnelles, et que leur comportement relève de l'isomorphisme organisationnel mimétique³⁵ ou de dimensions cérémonielles³⁶. Une autre hypothèse – celle que l'on va explorer – est que *les usages concrets* de la vidéosurveillance pour les entreprises qui l'utilisent ne se réduisent pas à réduire le crime.

Pour analyser des usages concrets de la vidéosurveillance, il faut partir des contraintes techniques, économiques et humaines qui se posent aux utilisateurs. Les contraintes techniques sont triviales mais prégantes. Les images sont souvent de mauvaise qualité – mauvaise résolution, noir et blanc, nombre insuffisant d'images par seconde³⁷. La contrainte économique des entreprises privées est simple : la surveillance ne doit pas coûter plus qu'elle ne rapporte. Plus l'espace à surveiller est grand, plus la vidéosurveillance est rentable, et plus il est probable que l'entreprise puisse dévouer un salarié à temps complet derrière l'écran de contrôle. Si un humain regarde effectivement les écrans en permanence, on peut parler de logique *proactive* ; mais dans la plupart des cas, la vidéosurveillance est utilisée en *réaction* aux événements ; dans certains commerces, les caméras sont *inactives* et ne sont utilisées que pour diffuser aux clients leur propre image sur un écran dans l'entrée³⁸. La contrainte humaine découle de la contrainte économique. Les opérateurs ont des capacités inégales à utiliser les

33. Lianos (M.), *Le nouveau contrôle social*, Paris, L'Harmattan, 2001.

34. Helten (F.), Fischer (B.), « Reactive Attention: Video Surveillance in Berlin Shopping Malls », *Surveillance and Society*, 2 (2-3), 2004.

35. DiMaggio (P. J.), Powell (W.), « The Iron Cage Revisited: Institutional Isomorphism and Collective Rationality in Organizational Fields », *American Sociological Review*, 48 (2), 1983. Notons que cette perspective est certainement pertinente pour analyser l'achat de vidéosurveillance par les acteurs publics (mairie, ministère de l'Intérieur).

36. Meyer (J. W.), Rowan (B.), « Institutional Organizations: Formal Structure as Myth and Ceremony », *American Journal of Sociology*, 83 (2), 1977.

37. Le cinéma crée l'impression de fluidité de mouvement en diffusant vingt-quatre images par seconde (IPS). En réduisant le nombre d'IPS, on diminue l'espace de stockage nécessaire. En dessous de seize IPS, l'œil humain décode la succession des images. L'arrêté du 3 août 2007 impose douze images minimum par seconde, mais les systèmes les moins onéreux enregistrent moins d'une IPS.

38. Typologie empruntée à Webster (C. W. R.), « CCTV Policy in the UK: Reconsidering the Evidence Base », *Surveillance and Society*, 6 (1), 2009.

systèmes : être capable de « lire les images³⁹ » est une compétence en soi, mais qui n'est pas reconnue, tant les métiers de la sécurité sont peu professionnalisés et déconsidérés⁴⁰.

Une fois ces contraintes posées, on comprend mieux les usages concrets de la vidéosurveillance, que l'on peut subdiviser en trois catégories : les usages intuitifs de lutte contre la délinquance, les usages moins intuitifs de surveillance des salariés, et les usages les plus courants de « gestion de l'espace ». La vidéosurveillance n'est pas uniquement consacrée à la lutte contre le crime, et ses usages « non sécuritaires » sont de surcroît majoritaires.

D'abord, la vidéosurveillance peut être utilisée par les services de sécurité dans les gares et dans les centres commerciaux pour repérer des personnes ou des comportements indésirables ou rassembler des éléments de preuve dans des situations délictueuses. On verra plus loin que les centres commerciaux interdisent l'accès à certaines populations indésirables ; la caméra peut permettre de repérer ces *flawed consumers*⁴¹ qui attirent l'attention. Les services de sécurité dans les magasins utilisent aussi la vidéosurveillance pour détecter les voleurs. Le discours officiel est que ce sont les comportements qui sont observés, pas les personnes⁴² : les guetteurs, les grands sacs vides, l'inattention aux indications de prix. Il ne fait aucun doute que l'inadéquation entre le statut social inféré des suspects et des biens est également un facteur de surveillance accrue, ainsi que le recours aux stéréotypes. Mais ce type d'usage n'est ni le seul, ni le principal, comme l'ont montré Helten et Fisher, selon qui l'usage proactif de la vidéosurveillance est de l'ordre de 15 % du temps de travail, *dans le cas (déjà rare) où un opérateur est continuellement présent derrière l'écran*. Les images permettent aussi d'optimiser le déploiement des forces en évaluant l'ampleur des situations (dans la mesure où l'agent sur place « exagère toujours » pour se couvrir) et de coordonner des opérations ponctuelles, mais il s'agit là d'usages occasionnels. Dans le centre commercial italien (le Fiordaliso), les agents de sécurité de la direction du centre ont rassemblé grâce à la vidéosurveillance des images de trafic de drogue qui ont permis l'arrestation de plusieurs trafiquants par les carabiniers. Un tel usage est occasionnel, mais il est significatif pour deux raisons : il permet d'une part aux agents de sécurité de valoriser leur identité professionnelle en contribuant directement à une prérogative étatique, et d'autre part de

39. Sur l'idée des images de vidéosurveillance comme *rolling text*, cf. Walby (K.), « How Closed-Circuit Television Surveillance Organizes the Social: An Institutional Ethnography », *Canadian Journal of Sociology / Cahiers canadiens de sociologie*, 30 (2), 2005.

40. Cf. aussi Ocqueteau (F.), Pottier (M. L.), « Vidéosurveillance et gestion de l'insécurité dans un centre commercial : les leçons de l'observation », *Cahiers de la sécurité intérieure*, 21, 1995.

41. Clients imparfaits. L'expression est de Walby (K.), « How Closed-Circuit Television Surveillance... », art. cit., p. 197.

42. Un discours attesté par Helten (F.), Fischer (B.), « Reactive Attention... », art. cit., p. 340 et Bétin (C.), Martinais (E.), Renard (M. C.), « Sécurité, vidéosurveillance et construction de la déviance : l'exemple du centre-ville de Lyon », *Déviance et société*, 27 (1), 2003, p. 18.

maintenir de bonnes relations avec les carabiniers, une préoccupation constante des équipes de sécurité privée italiennes.

Les images peuvent être utilisées comme éléments de preuve pour résoudre les différends, notamment entre les personnels de sécurité et les clients. Les agents de sécurité sont souvent victimes de fausses accusations et la vidéosurveillance peut parfois leur donner raison⁴³. En raison de leur statut légal incertain, les images peuvent difficilement servir dans des enquêtes judiciaires, mais elles peuvent être utilisées informellement par les agents de sécurité pour forcer un suspect à admettre sa culpabilité. Müller et Boos citent également le cas de la surveillance des voies de chemin de fer à Zurich où des candidats au suicide vont régulièrement errer en hésitant à passer à l'acte ; dans les cas incertains, les images peuvent prouver que le décès ne résulte pas d'un homicide⁴⁴.

Dans une perspective similaire, la vidéosurveillance permet d'assister les moyens humains sur place pour repérer les voleurs. Le vol à la tire est un délit excessivement facile à commettre : de très nombreux produits ne sont pas équipés d'antivolts et peuvent être dérobés discrètement. De très nombreux vols sont commis tous les jours dans tous les magasins, généralement sur des produits de faible valeur marchande. Les produits les plus faciles à voler, par exemple les lames de rasoir, ou les plus convoités par les délinquants, comme l'alcool, sont souvent exposés dans une vitrine fermée qui n'est accessible que par un employé, afin de limiter ce que les directeurs de magasins appellent le « pillage ». Dans les magasins, des agents de sécurité en civil, appelés « prévols », se font passer pour des clients pour repérer les voleurs et les signaler discrètement aux agents de sécurité qui gardent l'entrée du magasin (en droit, le vol n'est constitué que lorsque le produit sort du magasin). Mais les prévols ont pour consigne de ne signaler que les cas pour lesquels ils ont une certitude, car le magasin veut à tout prix éviter de commettre une accusation infondée – une procédure humiliante qui peut faire perdre des clients, provoquer une rébellion ou des représailles, et endommager la réputation de l'établissement. La vidéosurveillance peut aider le prévol à authentifier les larcins. L'utilité de ce procédé est directement corrélée au statut social de la clientèle : plus le magasin s'adresse à des clients aisés, moins la direction a envie de proférer une accusation infondée, plus la certitude de la culpabilité doit être absolue.

Ensuite, un usage moins intuitif de la vidéosurveillance est la surveillance des salariés. Il s'agit d'abord de prévenir et réprimer le vol en interne, les vols commis par les salariés sur leur lieu de travail⁴⁵. Dans les environnements où s'échangent

43. Cf. également Helten (F.), Fischer (B.), « Reactive Attention... », art. cit., p. 338.

44. Müller (C.), Boos (D.), « Zurich Main Railway Station: A Typology of Public CCTV Systems », *Surveillance and Society*, 2 (2-3), 2004.

45. Bonnet (F.), « Un crime sans déviance : le vol en interne comme activité routinière », *Revue française de sociologie*, 49 (2), 2008 ; Bonnet (F.), « Le vol en interne : les vols commis par les salariés sur leur lieu de travail », *Sociologie du travail*, 49 (4), 2007.

des biens et de l'argent (magasins, guichets de gare), on appelle « démarque inconnue » les pertes inexplicables. La démarque inconnue se partage en trois catégories, les vols commis par les clients, les vols commis par les salariés, et les erreurs administratives. La part de chacune de ces catégories varie selon les secteurs et les situations, mais les enquêtes comme la sagesse patronale attribuent aux salariés un bon tiers de la démarque inconnue. À la gare de la Part-Dieu, un commerçant a installé avec la police un système de vidéosurveillance spécifiquement dédié au recueil de preuves contre des salariés qui s'étaient organisés pour voler de manière plus efficace. Les images servent également à surveiller la productivité des salariés. Cette surveillance s'applique d'ailleurs aussi bien aux employés réguliers (caissières, magasiniers, vendeurs en rayon) qu'aux salariés des entreprises de nettoyage ou aux agents de sécurité. La vidéosurveillance est en outre une solution pour le patronat en Italie, où le Statut des travailleurs de 1970 interdit aux agents de sécurité assermentés de surveiller les salariés. Grâce aux images, l'encadrement peut faire surveiller ses salariés discrètement (sous couvert de surveiller les clients) par les agents de sécurité sans que les syndicats puissent prouver l'infraction au droit du travail.

Enfin, la vidéosurveillance est utilisée pour des missions de gestion de l'espace. Les espaces privés ouverts au public sont soumis à une réglementation très stricte concernant la sécurité des personnes par rapport aux incendies, à la propagation des fumées toxiques, aux mouvements de foule et aux évacuations d'urgence. Une part importante du travail des services de sécurité privée consiste d'ailleurs à entretenir le matériel et les dispositifs de sécurité incendie. La vidéosurveillance est utilisée pour vérifier que tel équipement est en place, et pour évaluer le niveau de risque posé par le déclenchement d'une alarme. Dans les gares comme dans les centres commerciaux, des alarmes sont souvent déclenchées pour des problèmes mineurs ; les images permettent aux services de sécurité de réagir de manière proportionnée. Outre les alarmes incendies, la vidéosurveillance permet de repérer les clients égarés dans les coursives, les problèmes de parking, les problèmes de propreté, l'organisation du réapprovisionnement, les pannes dans les systèmes de ventilation et d'air conditionné, d'éclairage ou de diffusion de la musique d'ambiance⁴⁶. Selon Helten et Fischer, ce type d'usages représente 80 % du temps de travail des opérateurs de vidéosurveillance : « Nous nous sommes rendu compte que le cœur de la vidéosurveillance dans les centres commerciaux allemands réside dans la sécurité incendie et la gestion de l'espace plutôt que dans le contrôle social⁴⁷. »

En détaillant les usages, on constate que la vidéosurveillance n'est pas principalement utilisée pour réduire le crime ou provoquer une « conformité

46. Des tâches remarquablement similaires à celles identifiées par Helten (F.), Fischer (B.), « Reactive Attention... », art. cit., p. 337.

47. *Ibid.*, p. 333.

anticipatoire ». Comme le suggère Walby, la métaphore panoptique ne rend pas compte des phénomènes étudiés.

On comprend également mieux à quel point la spéculation sur les *conséquences* de la vidéosurveillance (l'*exclusion*) est empiriquement fragile. Bannister *et al.* estiment par exemple que la vidéosurveillance procède à une « purification de l'espace » grâce à une « *exclusion* de la différence⁴⁸ ». L'idée de purification est reprise par Béтин *et al.*, selon qui le développement de la vidéosurveillance va « conforter la tendance actuelle des politiques urbaines de construire une ville-centre aseptisée, standardisée⁴⁹ ». Pour McCahill, « les méthodes panoptiques de contrôle comme la vidéosurveillance peuvent de plus en plus être utilisées pour surveiller et/ou exclure la soi-disant *underclass*⁵⁰ ». Cette problématique est d'autant plus aiguë, pour cette littérature, dans les espaces commerçants : l'objectif réel de la vidéosurveillance est, selon Reeve, « de créer un environnement sûr de loisir et de consommation qui doit, donc, être socialement *exclusive*⁵¹ ».

Deux études empiriques développent cette idée, celle de Walby dans un centre commercial canadien et celle de Béтин *et al.* dans le centre-ville de Lyon. Walby décrit la gravité du *racialized profiling*⁵² des Amérindiens canadiens en Colombie britannique à travers l'interview de deux opérateurs du système de vidéosurveillance⁵³. Les Amérindiens bénéficient de protections légales sur leurs réserves qui rendent le recel moins risqué ; ils sont donc surveillés avec plus d'attention. À Lyon, Béтин *et al.* étudient la mise en œuvre de la vidéosurveillance par la mairie sous la pression des commerçants, qui se considèrent victimes des *jeunes des banlieues*. Béтин *et al.* estiment qu'avec la vidéosurveillance, « il s'agit moins de traiter les véritables ressorts de l'insécurité que de simplifier à outrance le problème de la délinquance⁵⁴ » en se focalisant sur les comportements desdits *jeunes*, qualifiés par la mairie de « délinquance d'importation ». La vidéosurveillance reposant sur « l'appréciation de l'opérateur », il s'agit de « bien surveiller ceux que l'on veut punir⁵⁵ », c'est-à-dire les jeunes issus de l'immigration,

48. Bannister (J.), Fyfe (N. R.), Kearns (A.), « Closed Circuit Television and the City », in Norris (C.), Moran (J.), Armstrong (G.), eds, *Surveillance...*, *op. cit.* J'écris *exclusion* en italique pour signifier qu'il s'agit du terme anglais : en français, l'« *exclusion* » était l'euphémisme officiel des années 1990 pour parler de la grande pauvreté ; en anglais, *exclusion* désigne les processus par lesquels des groupes sociaux sont dominés et marginalisés.

49. Béтин (C.), Martinais (E.), Renard (M. C.), « Sécurité, vidéosurveillance et construction de la déviance... », art. cit., p. 22.

50. McCahill (M.), « Beyond Foucault... », art. cit., p. 61.

51. Reeve (A.), « The Panopticism of Shopping: CCTV and Leisure Consumption », in Norris (C.), Moran (J.), Armstrong (G.), eds, *Surveillance...*, *op. cit.*, p. 84.

52. Les Québécois traduisent *racial profiling* par « profilage racial ».

53. Walby (K.), « How Closed-Circuit Television Surveillance... », art. cit.

54. Béтин (C.), Martinais (E.), Renard (M. C.), « Sécurité, vidéosurveillance et construction de la déviance... », art. cit., p. 22.

55. *Ibid.*, p. 19.

dont Bétin *et al.* estiment que « ces groupes n'existent et n'occupent l'espace public que par le regard stigmatisant porté sur eux collectivement⁵⁶ ».

Les démonstrations de Walby et Bétin *et al.* ne montrent cependant pas en quoi la vidéosurveillance est *en soi* une technologie raciste. Une telle entreprise – montrer en quoi une technologie n'est pas neutre – est parfaitement légitime, mais tous les éléments empiriques qui sont portés à la connaissance du lecteur montrent que la construction de la déviance se fait bien en amont de l'installation des caméras, et que la focalisation de la surveillance sur les cibles privilégiées est rationnelle du point de vue des agents de sécurité. L'idée que les caméras lyonnaises fassent exister *ex nihilo* le problème des jeunes de banlieue en France est franchement saugrenue.

Rénovation, sécurité et commerce

Une deuxième catégorie de dispositifs de prévention situationnelle sur les terrains investigués a trait à l'éclairage et l'aménagement de l'espace, lesquels sont liés, sur les terrains investigués, à des projets de rénovation dans les gares ou dans les centres commerciaux. On va voir que pour ces entreprises à but lucratif, les dimensions de sécurité et d'incitation à la consommation sont indissociables.

Dans les années 1990, les compagnies ferroviaires européennes ont été confrontées à la perspective de l'ouverture à la concurrence et à la dégradation de la situation dans leurs gares. Traditionnellement, les entreprises publiques, SNCF comme Ferrovie dello Stato, ont plus investi dans les trains, qui constituent le cœur de leur activité, que dans les gares, longtemps appelées en jargon cheminot le « BV » (bâtiment voyageurs). En France comme en Italie, les projets de rénovation des gares consistent à profiter du passage d'une foule quotidienne extrêmement nombreuse (plus de 80 000 personnes par jour à la gare de la Part-Dieu, plus de 300 000 à Milano Centrale) pour valoriser un potentiel commercial longtemps sous-exploité. Les compagnies ferroviaires veulent rendre les gares plus accueillantes non seulement pour la clientèle, mais aussi pour les commerçants. Cela implique de rendre ces espaces plus attractifs du point de vue de la sécurité et de la gestion des marginaux⁵⁷.

L'ouverture de magasins dans la gare a un double objectif économique et de revalorisation de l'espace : il s'agit à la fois de collecter des loyers qui peuvent être significatifs (la pharmacie de Milano Centrale réalise un chiffre d'affaires sept fois supérieur à la moyenne des pharmacies de la ville) et de transformer la gare en un espace plus attrayant, plus lumineux, mieux décoré, avec des vitrines bien achalandées, ce qui réduit le nombre d'espaces qui attirent les marginaux. Les devantures des vitrines deviennent des espaces que chaque commerçant à intérêt

56. *Ibid.*, p. 21.

57. Bonnet (F.), « Managing Marginality in Railway Stations... », art. cit.

à maintenir propres. À Milano Centrale, la salle d'attente est privatisée pour les seuls détenteurs de billets de train, de façon à réduire l'offre de bancs publics qui permettent aux marginaux de s'asseoir, et les toilettes deviennent payantes (0,60 €), afin de mettre un terme à leurs usages détournés (foyer pour sans-abri, salle de shoot, lieu de prostitution). Les efforts de luminosité et de propreté pour donner à l'usager le sentiment d'évoluer dans un espace qui n'est pas abandonné sont conjugués à la mise en œuvre de systèmes de vidéosurveillance.

Les politiques de rénovation des gares sont l'occasion de revoir un certain nombre de dispositifs, comme le format des guichets de vente de billets des compagnies ferroviaires. À Milano Centrale, une vitre et un hygiaphone séparent l'employé du client afin de prévenir les agressions et les vols ; à la gare de la Part-Dieu, l'absence de vitre de sécurité est censée signifier la bienvenue aux clients. La SNCF prend cependant garde de ne pas mettre à disposition des imprimés devant les guichets, « parce que systématiquement, les clients les lancent sur les agents » (entretien avec le chef de gare). Dans toutes les configurations à étages superposés, les bancs et les pots de fleurs sont boulonnés au sol pour empêcher qu'ils ne soient jetés sur des personnes situées en contrebas. Les responsables de la sécurité raisonnent à ce sujet en termes de gestion des risques plutôt qu'avec des catégories morales ou juridiques : avec des dizaines et des centaines de milliers de passagers par jour, il faut s'attendre à ce que quelqu'un essaie de lancer des imprimés à la figure d'un agent, ou un pot de fleurs du haut d'une passerelle. Peu importe la cause du comportement (socialisation défectueuse, revendication politique, ivrognerie, intention criminelle, dynamique de groupe, etc.) : retirer les imprimés ou boulonner au sol les objets qui peuvent devenir dangereux permet de supprimer le risque. Certaines pratiques ne vont pas sans effets pervers : la suppression des consignes pour les bagages, prévues par le plan Vigipirate, multiplie les problèmes de bagages abandonnés, volés ou détruits par la brigade de déminage.

Les implications de la transformation des gares en espaces commerciaux sont précisées par l'analyse de « vrais » centres commerciaux ; les dispositifs de prévention situationnelle sont indissociables d'un effort général pour créer un aménagement de l'espace qui soit le plus favorable à la consommation.

Les centres commerciaux sont conçus de manière extrêmement minutieuse pour remplir leur fonction, qui est de vendre un maximum de biens à un maximum de gens. Le géographe Jon Goss a répertorié les principes généraux de la conception des centres commerciaux : « Le centre commercial est une machine à consommer : il utilise des principes behavioristes simples pour manœuvrer efficacement les clients à travers les espaces commerciaux⁵⁸. » Le principe de base

58. Goss (J.), « The "Magic of the Mall": An Analysis of Form, Function, and Meaning in the Contemporary Retail Built Environment », *Annals of the Association of American Geographers*, 83 (1), 1993, p. 33.

est de maximiser le temps passé dans le centre commercial, dans la mesure où le montant dépensé par la clientèle est directement corrélé au temps passé dans le centre – temps moyen par sortie qui a cru aux États-Unis de vingt minutes en 1960 à trois heures en 1990⁵⁹. Parce que les humains sont rarement disposés à marcher plus de deux cents mètres, les centres commerciaux ont souvent une forme en « L », en « T », ou en « I », de manière à rompre les perspectives. Pour réduire l'impression de gigantisme et pour éloigner les gens de la sortie, des fontaines et des attractions sont disposées aux endroits stratégiques. La largeur des allées est prévue pour maximiser l'exposition aux vitrines. Les panneaux d'orientation et d'informations ne sont pas trop proches des entrées, de façon à obliger les clients à se déplacer dans le centre (et à voir plus de boutiques). Les escalators sont souvent disposés en parallèle pour contraindre les clients à passer devant des boutiques, et les toilettes sont toujours bien cachées et mal indiquées, à la fois pour faire marcher le client mais aussi pour dissuader un usage détourné.

L'éclairage est doux et la « température scientifiquement déterminée ». La musique d'ambiance ferait augmenter la consommation de 40 %. La propreté est une obsession ; les vitrines des magasins sont fréquemment lavées et repeintes, et le responsable de la sécurité du centre commercial veille à ce que les vitrines restent propres, ordonnées et décentes. Les centres commerciaux sont largement pourvus en détaillants de nourriture à consommer sur place (glaces, fast-food, viennoiseries, sandwiches), pas seulement pour vendre ces denrées, mais aussi parce que ces commerces font augmenter le temps moyen passé dans les allées du centre. Inversement, on trouve rarement des fontaines d'eau potable, afin de ne pas nuire aux détaillants de boissons gazeuses. Il n'y a pratiquement jamais de friperies, de laveries automatiques, ou de magasins proposant des réparations dans les centres commerciaux, afin de ne pas rendre les clients conscients de la « matérialité de la consommation⁶⁰ ». Les centres commerciaux ont toujours une orientation familiale qui interdit les commerces comme les sex-shops.

Le centre commercial de la Part-Dieu, construit au début des années 1970, a connu à la fin des années 1990 une baisse de la fréquentation et le chiffre d'affaire ainsi qu'une émeute en 1998, laquelle avait achevé de solidifier la réputation d'un espace occupé principalement par « les jeunes des banlieues ». En réaction, le centre a fait l'objet d'une importante rénovation en 2001, pour un montant de 24,3 millions d'euros. Cette rénovation a été l'occasion de mettre en œuvre les principes de la prévention situationnelle pour corriger ce qui était apparu comme des défauts de conception.

59. *Ibid.*, p. 32-35.

60. *Ibid.*, p. 22.

La rénovation a deux composantes. La première est la luminosité. Les parties communes des centres commerciaux des années 1970 étaient dans des couleurs plutôt sombres, pour mettre en valeur par contraste les illuminations et les décorations des vitrines⁶¹. Ces teints marron et l'atmosphère qui en découle sont aujourd'hui proscrits et remplacés par des teints blancs, sables et ocres ; le marbre brillant réfléchit la lumière naturelle qui est captée à travers les verrières nouvellement construites. La luminosité alliée à l'obsession de la propreté est conçue pour susciter un sentiment de sécurité par l'absence de recoins sombres ou d'espaces indéfinis. La seconde composante est la fluidité : le centre commercial est conçu pour organiser un « mouvement lent⁶² » permanent, un flot humain de consommateurs qui déambulent lentement devant les boutiques. Cela implique de limiter le nombre de bancs publics, et de concentrer les gens qui veulent s'asseoir sur des marches d'escalier (rapidement inconfortables) près du jet d'eau (rapidement bruyant). Les responsables du centre commercial veulent éviter les rassemblements statiques et les courses-poursuites qui déclencheraient des mouvements de foule et des bousculades. Le placement des magasins est soigneusement étudié pour éviter les agrégations de jeunes : le McDonalds, le Footlocker et le Décathlon sont éloignés les uns des autres, et la salle de jeu d'arcades a été repositionnée devant le poste de police, lui-même repositionné devant la bouche de métro, au sous-sol, afin de surveiller cet espace stratégique⁶³. Tous ces efforts se sont traduits par une fréquentation en hausse de 50 % entre 1998 et 2005, et avec une croissance du chiffre d'affaires de 5 % par an entre 2002 et 2005.

Un point important est que ces efforts dans les gares et les centres commerciaux sont indissociablement des politiques de sécurité et des politiques commerciales, la première logique étant intrinsèquement subordonnée à la seconde. Les centres commerciaux ne peuvent pas prendre toutes les mesures de sécurité imaginables qui permettraient de réduire efficacement le crime ; ils sont conçus pour vendre des biens, pas pour réduire le crime. Autant une situation pacifiée facilite la consommation, autant la présence excessive de forces et de dispositifs de sécurité la diminue⁶⁴.

Gérer les accès et les flux

La prévention situationnelle ne consiste pas seulement en des aménagements physiques pour protéger des cibles ou dissuader des délinquants. Selon Landauer, « la protection physique des lieux s'estompe face à la gestion des

61. « Réussir l'espace public », *Qualité globale de l'espace et sécurité*, rapport pour l'Institut des hautes études de sécurité, Paris, 2006.

62. *Ibid.*, p. 66.

63. *Ibid.*, p. 77.

64. C'est notamment l'argument défendu par Flusty (S.), « The Banality of Interdiction: Surveillance, Control and the Displacement of Diversity », *International Journal of Urban and Regional Research*, 25 (3), 2001, p. 660.

déplacements⁶⁵ » : la question des *accès* et des *flux* est centrale dans la production de sécurité. Gérer les accès et les flux est la façon la plus situationnelle qui soit d'analyser (et d'agir) sur les désordres et les délits, puisqu'il ne s'agit même plus de rendre le crime plus difficile, mais de jouer sur la grande masse des probabilités typiques des événements en dirigeant et en contrôlant les flux de personnes, c'est-à-dire les flux de délinquants potentiels et les potentialités de désordre qui découlent de ces flux mêmes. Cette « technique de diffusion et de séparation dissuasive des publics » est, selon Landauer, inspirée de la lutte contre le hooliganisme⁶⁶ : il faut séparer les flux de parcours, fluidifier et éviter les agrégations, contrôler les points stratégiques et coordonner les dispositifs.

La comparaison entre les gares et les centres commerciaux permet de voir à quel point la question des accès et des flux est centrale pour les politiques de sécurité. Les gares sont des espaces où transitent chaque jour des dizaines voire des centaines de milliers de personnes et où l'évacuation de ces usagers est une question de *sécurité* au sens de la sécurité des personnes par rapport aux accidents, aux incendies et aux mouvements de foule. Il est impératif que les usagers d'une gare soient dirigés le plus rapidement possible vers une sortie qui soit large et facile d'accès, de façon à ce que la gare puisse se vider et se remplir au fil des arrivées et des départs de train. Cela implique qu'elle soit ouverte à tous les marginaux, pickpockets, toxicomanes dont les compagnies ferroviaires voudraient se débarrasser.

Les gares ne sont pas des aéroports où les passagers passent par des sas successifs où leur accès est contrôlé individuellement. Par exemple, un TGV Paris-Lyon-Marseille standard (deux trains à deux étages) transporte deux mille passagers, ce qui requiert une logistique autrement plus coûteuse en temps et en moyens que pour un Airbus A380 (525 passagers)⁶⁷. Les personnels de la direction de la sécurité de la SNCF considèrent qu'il est impossible de faire du transport de masse en contrôlant individuellement les accès. L'accès au train et le débarquement de centaines et de milliers de passagers dans des intervalles de temps mesurés en minutes interdit pour le moment de fermer la gare, mais n'empêche pas certaines opérations de contrôle d'accès. La SNCF peut, à l'intérieur de la gare, contrôler l'accès à certains quais, comme c'est le cas pour certains Lyon-Paris et pour les iDTGV, afin de ne laisser passer que les détenteurs de billets. Une autre façon de contrôler l'accès est de placer un contrôleur à l'entrée de chaque porte de chaque voiture du train, ce qui est réalisé pour Thalys.

65. Landauer (P.), *L'architecte, la ville et la sécurité*, Paris, Presses universitaires de France, 2009, p. 3-4.

66. *Ibid.*, p. 9-10.

67. L'aéroport de Lyon-Saint Exupéry traite quatre fois moins de passagers annuels que la gare de Lyon-Part-Dieu (90 000 passagers par jour), l'aéroport de Milan-Malpensa six fois moins que Milano-Centrale (310 000 passagers par jour). L'aéroport Charles de Gaulle (le deuxième plus important en Europe) traite 158 000 passagers par jours, contre 540 000 pour la Gare du Nord à Paris (première gare européenne en nombre de passagers). Les gares opèrent habituellement dans des espaces beaucoup plus réduits en centre-ville. Les centres commerciaux accueillent entre 10 000 et 40 000 personnes par jour.

Mais ces dispositifs sont réservés aux trains les plus rentables et les plus chers ; ils seraient économiquement irrationnels sur un train régional. Une autre mesure de contrôle d'accès dans les gares est la segmentation de l'espace, avec la création des salons Grands Voyageurs, qui permettent de réserver des espaces sécurisés et exclusifs à l'intérieur d'un espace ouvert et public.

Les centres commerciaux fonctionnent plus directement selon la problématique de l'accès. La plupart des centres commerciaux ont un nombre d'entrées réduit et facilement contrôlable, ce qui permet d'interdire l'accès aux populations indésirables. Ce n'est pas la seule logique : comme toujours dans les centres commerciaux, les rationalités commerciales se confondent avec les rationalités de sécurité. Limiter les points de sortie permet de faire tourner les clients plus longtemps dans le centre, de maximiser leur exposition aux vitrines et donc de maximiser les achats impulsifs qui sont au principe de la logique même du centre commercial. Le nombre réduit de point d'accès permet aussi de donner du temps aux agents de sécurité lorsqu'un voleur s'enfuit, d'éviter les courses poursuites de façon à préserver la tranquillité et la bonhomie des lieux, encore une fois pour d'évidentes raisons commerciales.

Les fondements légaux de l'interdiction d'accès sont incertains. Les centres commerciaux n'ont pas le droit de refuser des clients, que ce soit en France ou en Italie, mais leur règlement intérieur permet d'éconduire tout individu qui perturbe le commerce. Ce règlement intérieur est par ailleurs appliqué avec énormément de discrétion et de pragmatisme, sauf en ce qui concerne les populations réellement indésirables, à savoir les populations *nomades* et *insolvables*. À la Part-Dieu, il s'agit des personnes qui portent les stigmates physiques les plus marqués de la marginalité : clochards, mendiants, toxicomanes, « routards » (marginiaux nomades souvent en treillis), « punks à chiens », « Roumaines » (femmes Rom qui mendient avec leurs enfants) sont tous considérés comme des nuisances qui ne vont pas consommer et qui vont indisposer la clientèle qui consomme. Au Fiordaliso, les Rom nomades focalisent l'attention de l'équipe de sécurité privée. Pour le responsable de la sécurité, il est primordial d'empêcher non seulement les Rom d'entrer dans le centre commercial, mais aussi de stationner sur le parking. Les Rom sont perçus par les agents de sécurité (ainsi que par les commerçants et les employés) comme une menace pure et simple, soit qu'ils volent les commerces ou les clients, soit qu'ils s'installent sur le parking et constituent un campement.

Le nomadisme et l'insolvabilité sont les éléments clés de l'indésirabilité. Les populations qui ne sont ni nomades, ni insolvables comme les adolescents issus de familles pauvres et/ou immigrées ne sont pas malvenus, ni en France, ni en Italie. Les « jeunes des banlieues » français et les *ragazzi* italiens (la plupart du temps méridionaux⁶⁸) posent des problèmes aux services de sécurité quand ils

68. Dans les années 1960, le « miracle économique » italien a provoqué une importante immigration de travail du Sud (Sicile, Calabre, Pouilles) vers le Nord (les usines Fiat de Turin, la Lombardie). Les Italiens

sont turbulents, notamment en groupe. Mais les directions des deux centres commerciaux les perçoivent aussi comme des jeunes *clients*. D'une part, ces adolescents sont les *enfants de clients* adultes qui dépensent une part significative de leur budget dans le centre commercial. D'autre part, les adolescents disposent d'un pouvoir d'achat propre, certes maigre, mais existant, et ce pouvoir d'achat est statistiquement voué à augmenter ; il s'agit donc de fidéliser le client dès son jeune âge. Pour preuve de cette vision des choses, le centre commercial de la Part-Dieu a ouvert une troisième grande surface d'articles de sport et lutte activement contre la création d'un centre commercial concurrent qui serait situé en banlieue et qui aurait donc vocation à aspirer les « jeunes des banlieues ».

La gestion des accès et des flux est loin de résoudre le problème de sécurité que pose l'affluence de la population dans les gares et les centres commerciaux. Justement parce que ces dispositifs sont impersonnels et requièrent une forme de consensus, ils ne permettent pas de gérer tout ce qui sort de la routine des comportements standardisés. Outre le tout-venant, à savoir les différends qui dégénèrent, les malades mentaux, les délinquants professionnels, les gares et les centres commerciaux doivent composer avec des problématiques locales spécifiques : les groupes d'adolescents turbulents sur les deux types d'espace et les marginaux dans les gares. Avec ces groupes sociaux (par opposition aux individus atomisés de la prévention situationnelle) qui posent un problème durable, il ne suffit pas de modifier l'éclairage, installer une caméra ou inverser le sens des escalators. Il faut rentrer dans une politique de *gestion* de ces populations, donc dans une relation de pouvoir – une idée fondamentalement antinomique de la logique de la prévention situationnelle. Cela implique de redéfinir la politique de sécurité d'un centre commercial envers les « jeunes » dans le sens de la médiation et d'une sécurité négociée⁶⁹, ou de financer et de mettre en œuvre des politiques sociales pour éloigner durablement les marginaux des gares⁷⁰.

*

Le principe de la prévention situationnelle est d'empêcher, de susciter et d'influencer des comportements sans recourir à la coercition. Les dispositifs qui ont trait à l'éclairage et à l'aménagement de l'espace sont parfaitement impersonnels : ils modifient le comportement de tous les humains impliqués, quels que soient leur statut social ou leur origine ethnique. Cette indifférence technique est purement formelle : tous les groupes sociaux n'ont pas les mêmes propensions à vouloir stationner dans les centres commerciaux où à commettre des

méridionaux, et naturellement les jeunes hommes, font l'objet de stéréotypes négatifs (paresse, stupidité, violence, criminalité, inertie culturelle) qui sont comparables aux stéréotypes français sur les Noirs et les Arabes.

69. Bonnet (F.), « Les effets pervers du partage de la sécurité... », art. cit.

70. Bonnet (F.), « Managing Marginality in Railway Stations... », art. cit.

actes de petite délinquance. Il est néanmoins raisonnable de penser que l'absence formelle de coercition rend les dispositifs de prévention situationnelle plus consensuels. Le caractère presque *insidieux* de ces dispositifs, qui opèrent à l'insu du libre arbitre des individus, est de nature fascinante, et focalise par exemple les critiques foucaaldiennes⁷¹. On a essayé de montrer qu'au lieu de se contenter de *dénoncer* ce caractère insidieux, il fallait s'attacher à le comprendre du point de vue de ceux qui le mettent en œuvre.

On a vu que le recours à la prévention situationnelle s'inscrit avant tout dans une rationalité plus générale dont la sécurité n'est qu'un objectif intermédiaire et redéfini en fonction de l'objectif principal, qui est de mettre des voyageurs dans des trains et de louer des baux commerciaux. Cette rationalité générale rentre souvent en conflit avec la « sécurité » définie par d'autres acteurs. Les compagnies ferroviaires et les centres commerciaux ne conçoivent pas la sécurité comme une question de « délinquance », c'est-à-dire d'infractions à des normes juridiques mises en œuvre par des États, pas plus qu'elles ne définissent la sécurité par rapport à la « déviance », c'est-à-dire les infractions aux normes sociales qui offensent la conscience collective. Pour ces organisations, les problèmes de sécurité sont des produits dérivés de l'affluence dans ces espaces ; dans une conception purement probabiliste et situationnelle de l'occurrence de désordres, les problèmes ne sont pas fonction des individus (conception standard du droit occidental) ou de la structure normative (conception de la sociologie de la déviance), mais de la qualité de l'aménagement de l'espace, dont ces organisations sont précisément responsables.

Le travail du responsable de la sécurité, que ce soit dans les gares ou les centres commerciaux, est de composer avec les rationalités spécifiques des espaces concernés, qu'il s'agisse de la rentabilité des baux commerciaux ou de la satisfaction de la clientèle des compagnies ferroviaires. La question de la vidéosurveillance montre par exemple le décalage qui existe entre ses usages concrets d'une part et les deux discours pro- et anti-vidéo d'autre part. Les questions d'attractivité commerciale et de sécurité sont rendues synonymes dans les travaux de rénovation des gares et des centres commerciaux. La gestion des accès et des flux sur les deux espaces répond aux nécessités fonctionnelles pour lesquelles ces espaces ont été conçus. Les gares sont ouvertes pour permettre l'évacuation rapide des passagers, tandis que l'accès aux centres commerciaux peut être fermé pour les populations jugées indésirables. On a enfin montré qu'une politique de sécurité ne peut en fin de compte reposer sur des solutions uniquement techniques ou technologiques, et que les dispositifs de prévention

71. Shearing (C. D.), Stenning (P. C.), « From the Panopticon to Disney World: The Development of Discipline », in Doob (A. N.), Greenspan (E. L.), eds, *Perspectives in Criminal Law: Essays in Honour of John L. J. Edwards*, Aurora-Ontario, Canada Law Book, 1984 ; cf. également Lianos (M.), *Le nouveau contrôle social*, *op. cit.*

situationnelle ne répondent que partiellement aux problèmes qui se posent pour les centres commerciaux et les gares (comme en témoigne le maintien de coûteux moyens humains), dans la mesure où « produire de l'ordre » implique à un moment de rentrer dans une logique de gestion des populations, c'est-à-dire dans une relation de pouvoir irréductible à des moyens techniques.

La leçon à tirer dans le projet d'une sociologie de l'ordre social est double. D'une part, l'indissociabilité des rationalités d'entreprises et des rationalités de sécurité montre qu'il n'y a pas de sécurité « pure », au sens que les dispositifs et les politiques de sécurité sont toujours dépendants des enjeux, des objectifs, des contraintes et de la rationalité de l'acteur qui les met en œuvre. D'autre part, produire de l'ordre ne peut se résumer à agencer l'espace et l'architecture. Aussi ingénieux soient-ils, les dispositifs techniques ne sont jamais aussi efficaces, du propre point de vue des acteurs de la sécurité, que s'ils permettent d'économiser le recours à de coûteux moyens humains.

François BONNET est *Assistant Professor* au département de sociologie et d'anthropologie de l'Université d'Amsterdam. Ses travaux portent sur les questions urbaines et la production de l'ordre social. Il a notamment publié : « Un crime sans déviance : le vol en interne comme activité routinière », *Revue française de sociologie*, 49 (2), 2008 ;

« Managing Marginality in Railway Stations: Beyond the Welfare and Social Control Debate », *International Journal of Urban and Regional Research*, 33 (4), 2009 ; et « Les machines politiques aux États-Unis. Clientélisme et immigration entre 1870 et 1950 », *Politix*, 92, 2010.

frabonnet@gmail.com