

N° 4
ÉLÉMENTS POUR
UNE PROSPECTIVE
DE LA SÉCURITÉ

Jean-Pierre Galland

Octobre 1995

Avant-propos

La sécurité est elle un objet, ou une notion, susceptible d'être « mise en prospective » ?

Plusieurs raisons militent probablement pour une réponse négative à cette question :

– d'une part, comme chacun d'entre nous a l'occasion de le vérifier dans la vie courante, le terme de « sécurité » est très largement polysémique : on parlera tantôt de sécurité vis à vis de vols ou d'agressions, tantôt vis à vis de risques naturels ou technologiques, tantôt vis à vis du terrorisme ou d'agressions militaires. Difficile, dans ces conditions, de tenter de projeter dans l'avenir une notion aux contours mal définis. A cet égard, les anglophones, par exemple, sont plus précis que nous, et utilisent de manière plus ciblée les mots « safety » et « security » (ce qui ne correspond pas, soit dit en passant, à la distinction quelque peu problématique qu'opèrent certains spécialistes entre les termes de « sécurité » et de « sûreté ») ;

– d'autre part, (et sans doute pour la raison précédente), il n'existe pas d'histoire globale qui s'attacherait à décrire précisément l'évolution de cette notion, ni le poids que la question de la sécurité, sous ses multiples facettes, a pris dans nos sociétés. Certes de nombreux travaux historiques existent, dont beaucoup s'attachent à des domaines particuliers, et dont d'autres, notamment ceux de Jean Delumeau et de Michel Foucault, abordent avec beaucoup plus de globalité la notion de sécurité. Mais aucun de ces travaux ne répond au vœu sans doute utopique de Jean Halpérin, qui à travers la notion de sécurité, voulait saisir « l'histoire totale » de notre civilisation :

*« Il faut, pour définir chaque période, en reconnaître la tendance prédominante, et cela d'autant que les transformations les plus radicales demeurent toujours liées à ce qui les précède. Peut être la notion de sécurité pourrait elle intervenir dans cet effort de définition. Je m'empresse d'ajouter que ce « ton dominant » est fait, comme en musique, de notes diverses. La sécurité n'est pas la seule; il n'y faut pas tout ramener certes; mais il semble bien qu'il entre dans ce ton dominant cet élément de sécurité ou d'insécurité, d'autant plus que cette notion touche à des domaines très différents. C'est donc une notion qui permet, à certains égards, d'unir des aspects au demeurant fort divers d'une situation ou d'une période donnée. **A ceux qui ne veulent pas se contenter d'une vue fragmentaire et parcellaire des choses, la notion de sécurité permettrait peut être de mieux saisir l'histoire totale, avec tous les impératifs que cela comporte.** »**

* Jean Halpérin, « La notion de sécurité dans l'histoire économique et sociale », *Revue d'Histoire Economique et Sociale* n° 30, 1952 .

– enfin, et du côté cette fois de la prospective, la question de la sécurité n'a que rarement jusqu'à présent fait l'objet d'une attention spécifique, tout

se passant comme si la sécurité ou l'insécurité étaient toujours la conséquence – ce qui est sans doute juste –, mais uniquement la conséquence – ce qui est sans doute faux –, d'autres phénomènes ou d'autres tendances (les flux migratoires, l'urbanisme, la complexité de la société). Et les rares auteurs qui se sont essayés en revanche à une réflexion prospective plus directe en la matière se sont le plus souvent cantonnés à la présentation ou à la dénonciation de « scénario-catastrophes », sur le modèle du célèbre roman de science-fiction de Georges Orwell, **1984**.

L'objet de ce texte est, sans pour autant renouer avec l'ambition de Jean Halpérin, de tenter de caractériser quelques évolutions actuelles en matière de sécurité, et cela à travers l'analyse d'un certain nombre de pratiques et de discours. Plus précisément, il s'agira de mettre en évidence **trois tendances divergentes qui ont, semble-t-il, émergé quasi-simultanément au cours des années récentes**. A contre courant d'une évolution de fond beaucoup plus lente, pluriséculaire, qui tendait à faire de l'Etat l'unique garant de la sécurité se sont développées, au cours des années 80 en France, d'autres formes de rapport à la sécurité, que j'appellerai respectivement et pour le dire de manière très schématique, une **sécurité – « commerce »**, une **sécurité – « affaire de tous »**, et une **sécurité – souci des entreprises « citoyennes »**. Il ne s'agira pas ici d'apprécier les poids actuels et futurs respectifs de ces trois tendances ; il s'agit plutôt de faire état, à titre prospectif, de ce qui pourrait bien constituer quelques fissures irréversibles dans le rapport à la sécurité que nous avons élaboré peu à peu, depuis le XVIII^e siècle.

Introduction

A Paris, au XVIII^e siècle, raconte Arlette Farge, « les conflits apparaissent dans les lieux où s'effectuent des échanges d'ordre économique et sexuel », en particulier « la rue, les marchés, les foires: le lieu du commerce ou s'exercent les petits métiers, le lieu de la circulation, des encombrements, des immondices, des excréments jetés par les fenêtres. On s'y interpelle et on s'y bat, et les attroupements peuvent se terminer en violentes bagarres... »¹ On se bat à tout propos, tout étant objet potentiel de conflit, et entre autres choses autour des points d'approvisionnement en eau: « la quête de l'eau constitue une véritable corvée. Elle est tantôt dévolue aux femmes et aux enfants à titre gratuit, tantôt confiée à une corporation contre une faible rémunération. A la fin du XVIII^e siècle, les porteurs d'eau passent pour « des hommes vils et des femmes bruyantes qui désolent les habitants du quartier où les fontaines se trouvent... »². Forts en gueule, prompts à « faire le coup de poing », ils sont considérés comme la lie du petit peuple »³.

A cette époque, la « simple » question de l'approvisionnement en eau des populations est donc susceptible de dégénérer en trouble de l'ordre public ; la police tentera modestement de répondre de deux manières à ces troubles, soit instantanément en arrêtant le ou les responsables de violences lorsqu'elle en a l'occasion, soit en essayant sur le plus long terme de remédier au désordre : « la police ne réglemente pas en général l'approvisionnement de l'eau, mais à propos d'une bagarre entre porteurs d'eau autour d'un puits, elle va régenter

les ordres de passage des porteurs d'eau. Cette disposition unique et singulière n'empêchera pas ailleurs d'autres bagarres, mais transformera l'idée qu'on pouvait se faire de l'appropriation de l'eau à tel endroit »⁴.

Le développement progressif, aux XIX^e et XX^e siècle en France, des réseaux de distribution d'eau potable a définitivement supprimé les germes des conflits racontés par ces deux historiens: chacun dispose maintenant de « l'eau courante » en abondance et plus personne ne songe désormais à incriminer son voisin en cas de dysfonctionnement dans l'approvisionnement. Partant de corvées individuelles juxtaposées, potentiellement conflictuelles, la question de l'approvisionnement en eau des populations est devenue essentiellement un problème technique et économique, géré par des spécialistes, dans le cadre d'une organisation et d'une réglementation plus ou moins complexe, variable selon les pays. Schématiquement ce faisant, on peut donc dire que les risques, les dangers, liés à cette fonction traditionnelle qu'est l'approvisionnement en eau sont passés, entre le XVIII^e et cette fin de XX^e siècle, du statut de risque essentiellement social, et partant, susceptible d'être pris en charge par les autorités de police, au statut de risque technologique, géré cette fois par des hydrauliciens, des chimistes, biologistes ou autres spécialistes du cycle de l'eau.

Substitution d'un risque social par un risque technologique en effet, car là comme dans d'autres domaines, la « technicisation » de cette fonction traditionnelle n'a pas engendré une éradication complète

¹ Arlette FARGE, « L'insécurité à Paris : un thème familier au XVIII^e siècle », *Temps libre* n° 10, 1984.

² J.F. BLONDEL. *Traité de la décoration Paris 1776*, cité dans (3).

³ J.P. GOUBERT. *La conquête de l'eau*. R. LAFFONT, 1986.

⁴ A.FARGE op.cit.

des dysfonctionnements : au contraire, connaissances et développement scientifique aidant, se sont révélés problèmes et risques « nouveaux », essentiellement d'intoxication collective des populations, par pollution accidentelle ou progressive de la nappe phréatique ou par érosion des canalisations.

Dans ces conditions, si action de police il doit y avoir, il s'agit désormais de traquer les pollueurs éventuels, ceci nécessitant connaissances et outillage scientifique d'une part, concertation ou confrontation entre les multiples intervenants d'autre part, la question se posant d'ailleurs actuellement en l'occurrence d'une police spécifique des eaux.

Pour autant dans ce domaine précis, les risques dits sociaux ou les possibilités d'atteinte à l'ordre public n'ont pas, à vrai dire, entièrement disparu : lors de la vague d'attentats terroristes des années 1985-87 en particulier, les usines de traitement des eaux qui approvisionnent les grandes villes étaient considérées comme des sites « sensibles », nécessitant comme tel une surveillance particulière, les actes de malveillance y étant particulièrement redoutés.

Dans un tout autre domaine, celui des transports par chemin de fer, la dichotomie esquissée ci-dessus risques sociaux/risques technologiques présente également sur le temps long une évolution tortueuse : au début du XIX^e siècle en France, la sécurité des premiers voyageurs, tant en regard du vol ou du crime que pour prévenir les actes de malveillance, voire également l'étourderie de certains passagers, était globalement assurée par le fait que les compartiments étaient fermés à clef de l'extérieur durant le trajet.

Les « conducteurs de trains » étaient « chargés notamment de la sûreté, de la police et de la surveillance des convois. Le train en marche, ceux-ci se déplaçaient sur des marchepieds d'un wagon à l'autre, d'un compartiment à l'autre, dotés de clefs. Il faudra attendre la première grande catas-

trophe du Paris-Versailles, le 8 mai 1842, pour que l'on prenne conscience du caractère néfaste de ces mesures d'enfermement contraint, et que soit adopté le principe de portes ouvrables de l'intérieur, à tout instant... »⁵.

Suite à cette catastrophe technologique (55 morts dont de nombreux brûlés vifs), les poids respectifs des divers risques liés au transport ferroviaire sont, en effet, ré-estimés sur des bases différentes, ceci notamment dans le cadre de la loi de police des chemins de fer du 15 juillet 1845 et de l'ordonnance du 15 novembre 1846 ; cette ordonnance servira de base, quelques années plus tard (1848) à l'instauration « de commissaires de surveillance administrative... », relevant du ministère des Travaux publics, et de commissaires spéciaux des gares, relevant du ministère de l'Intérieur, tous officiers de police judiciaire. Aux premiers revient l'exercice de la police des chemins de fer, la poursuite des crimes et délits spéciaux liés à l'exploitation ; aux seconds la poursuite des délits communs. Nouvelles figures de l'appareil policier, ils répondent à la prise de conscience de nouveaux dangers nés des chemins de fer »⁶.

L'histoire de la sécurité du transport par rail, entendu ici au sens le plus global du terme – et on devrait sans doute plutôt parler de l'histoire de la gestion des divers risques, éventuellement concurrents, liés à ce mode de déplacement – n'ira, à partir de ce point de départ fixé un peu arbitrairement à 1842, qu'en se complexifiant jusqu'à nos jours : c'est que les techniques expérimentées ici se diversifient à d'autres usages (métro classique, VAL), que les technologies évoluent (TGV), et que des phénomènes sociaux de plus ou moins grande ampleur croissent ces évolutions (terrorisme anarchiste en début de siècle, chômage endémique de nos jours...).

C'est à partir de ces deux exemples tirés du passé, et du cadre d'analyse que leur confrontation permet d'élaborer, que je tenterai ici de

⁵ Georges RIBEILL « Des obsessions de l'Etat aux vertus des lampistes : aspects de la sécurité ferroviaire au XIX^e siècle ». in *Culture Technique* n° 11 : Risques, sécurité et techniques. 1983

⁶ G. RIBEILL. Op.cit

formuler quelques éléments plus actuels de « prospective de la sécurité », dans les domaines de l'habitat, de l'urbanisme, et des réseaux. C'est dire à la fois que le terme de « sécurité » sera ici pris dans toute sa généralité, et qu'un intérêt particulier sera porté à l'interface, aux interrelations réciproques, entre deux domaines que l'on a coutume de distinguer : d'un côté, le domaine, lui-même multipolaire, des risques techniques ou technologiques ; de l'autre, celui des « risques sociaux », auquel renvoie depuis quelque temps maintenant en France la question dite de « l'insécurité ».

Ces deux exemples illustrent en effet deux points fondamentaux de l'histoire longue, qui, dans une large mesure, reste à écrire, de la construction de notre rapport à la sécurité :

– ils donnent à voir quelques éléments du fantastique échafaudage scientifique, réglementaire, et administratif, qui a accompagné depuis plus de deux siècles, sur diverses facettes de la question de la sécurité, notre développement technologique. Le « droit à la sûreté » proclamé par nos révolutionnaires s'est éparpillé, au fur et à mesure de la reconnaissance de risques divers, dans une multitude de dispositifs et de réglementations garantis par l'Etat. La « conquête de la sécurité » s'est développée par autonomisation progressive de domaines particuliers, par segmentations et identifications de dangers et « scientification-technicisation » des problèmes ; et son horizon général était l'éradication progressive et systématique des risques.

– Mais l'évocation rapide de l'histoire de la sécurité des chemins de fer au 19^e met déjà en exergue les effets pervers d'une telle construction : trop de sécurité vis à vis de tel ou tel danger identifié peut s'avérer néfaste sur d'autres plans. Nous avons postulé ailleurs⁷ que les termes de cette contradiction n'étaient devenus pleinement apparents qu'au cours des années 80 de ce siècle : ce n'est que récemment que la notion de « gestion des risques », qui est également liée à la montée en puissance de l'assu-

rance depuis le début de ce siècle⁸, a pris le pas sur ce que nous avons appelé la « conquête de la sécurité ».

Deux idées ou plutôt deux points de vue nouveaux, au regard de l'histoire longue évoquée ci-dessus, viennent, en effet, conforter la réalité d'un changement de paradigme :

– d'une part, la conquête de la sécurité en matière de risques technologiques (et naturels) semble avoir atteint sinon des limites indépassables, du moins un point d'inflexion qui en modifie la progression : la reconnaissance, somme toute récente, du fait que le « risque nul n'existe pas » témoigne de l'incapacité de la seule science à achever plus de deux siècles de progrès en la matière.

– simultanément, l'incapacité actuelle de l'Etat, ou tout au moins un certain aveu d'impuissance de la part de l'Etat lui-même, avec sa police et sa justice, à juguler tant les risques sociaux que le « sentiment d'insécurité », témoigne de sa difficulté à assurer pleinement (et solitairement) le « droit à la sûreté » proclamé par la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen⁹.

D'où peut être de nos jours, tant en matière de risques naturels, industriels, de sécurité routière, que de lutte contre l'insécurité urbaine, un recours général mais adapté au « pragmatisme » de la part des pouvoirs publics pour fonder, domaine par domaine, de nouvelles politiques de sécurité¹⁰.

Mais d'où également, en liaison parfois avec la mise sur le marché transversale de nouveaux objets sécuritaires (télésurveillance notamment), l'apparition de nouveaux acteurs qui viennent occuper les interstices créés par certaines recompositions modernes. Plus généralement, depuis une quinzaine d'années en France, de multiples problèmes dits de sécurité font l'objet de médiations ou d'appropriations inédites, au regard de l'histoire longue du face à face entre l'Etat et l'individu/usager sur ces questions ; l'objet de ce texte est, qualitativement, de tenter de dégager ces tendances chaotiques, à l'aide de quelques exemples pris respectivement dans les domaines de l'habitat, de l'urbanisme, et des réseaux.

⁷ C. DOUROLANS, J. P. GALLAND, J. THEYS, P. A. VIDAL-NAQUET (sous la dir. de), *Conquête de la sécurité, gestion des risques*, L'harmattan 1991

⁸ François EWALD, *L'Etat-Providence*, Grasset, 1986

⁹ Sebastian ROCHE « *Insécurité, Etat en déclin, société dépendante* » *Le Débat*, n°85, 1995

¹⁰ Christine DOUROLANS *Figures du pragmatisme, complexité, incertitude, et prévention des risques ; rapport à la DRAST, CPVS, 1994*

1 - Habitat et domotique

Sous la pression de divers acteurs sociaux, et à partir de quelques expérimentations menées essentiellement dans le secteur social (HLM) depuis le milieu des années 80, un certain nombre de fonctions liées à l'habitat pourraient se trouver modifiées dans l'avenir par l'introduction progressive de nouvelles technologies ou services plus ou moins complexes, que l'on prend désormais l'habitude de rassembler sous l'appellation de domotique.

La domotique peut se définir « comme un ensemble de services à l'habitat assurés par des systèmes réalisant plusieurs fonctions, pouvant être interconnectés entre eux et à des réseaux de communication internes et externes »¹¹ ; mais elle peut se définir également à partir de ses multiples technologies, faites de capteurs d'information (thermomètres, détecteurs infrarouges de présence humaine, caméras vidéo...), des réseaux de transport de l'information (câble, réseau France Télécom) et des lieux de traitement de l'information.

La domotique est née, semble-t-il en France, de la rencontre des problèmes de maîtrise de l'énergie dans l'habitat avec les possibilités nouvelles offertes par le développement de l'informatique et des communications. C'est dans le domaine de l'énergie, en effet, que, parallèlement à une isolation thermique accrue des bâtiments, les résultats amenés par l'introduction d'un minimum d'équipement électronique ont été rapidement les plus probants : quelques capteurs et interrupteurs raccordés, via microprocesseur, à des appareils individuels ou collectifs de chauffage, permettent une régulation optimale ou à la demande (à distance et par téléphone éventuellement) du système.

Mais sans renier ces balbutiements, les spécialistes ne parlent de domotique qu'à partir d'une certaine multiplicité de fonctions assurées, fonctions dont l'ordre de priorité pourrait être, après la fonction originelle de maîtrise de l'énergie :

– celle de sécurité entendue ici sous plusieurs registres :

* « sécurité des biens » avec des détecteurs d'intrusion, voire de présence dans le logement ou de manière préventive des simulateurs de présence (allumage aléatoire de lumières ou radio) ;

* sécurité technique vis à vis de certains dangers (détecteurs de débordement de baignoire, de fumées...).

A partir de son recueil par le détecteur d'incident, l'information peut soit donner lieu à l'émission dans le logement d'une alarme, soit plus généralement et via un système de transmission, être renvoyée à l'extérieur et alarmer cette fois une société spécialisée, société dite de télésurveillance.

– La fonction de « biovigilance » qui intéresse principalement les personnes à haut risque (cardiaques, personnes âgées.) permet à ces dernières de signaler un état de crise aigu, soit que ces personnes déclenchent elles-mêmes si besoin est un bouton de détresse, soit qu'automatiquement l'état d'alarme cardiaque soit enregistré et transmis par une électrode collée en permanence à même la peau ; le signal étant transmis dans les deux cas à une société de télésurveillance.

– Enfin, d'autres fonctions, selon M. Pasquet¹² pourraient également être rapportées à la domotique (communication : minitel, télécopie... ou loisirs: télévision, chaîne HI-FI).

En fait, ces dernières fonctions, déjà traditionnelles, ne s'inscrivent dans le cadre de la domotique que dans la mesure où les possibilités d'interconnexion qu'elles présentent avec d'autres fonctions susciteront peut être de nouveaux usages ou de nouvelles pratiques : par exemple, il est désormais techniquement possible d'installer une caméra vidéo dans l'entrée d'un immeuble collectif et de renvoyer les images des visiteurs sur une chaîne préchoisie de n'importe quel récep-

¹¹ Marc PASQUET : *Les conditions de développement de nouveaux services utilisant l'interface domotique collective.*

URBA 2000. Rapport de recherche au Plan Construction et Architecture MELT 1992

¹² Op.cit

teur de télévision précablé ; chacun pourrait également par ce moyen surveiller ou faire surveiller son parking, ses enfants (dans leur chambre ou sur une aire de jeu distante) ou sa grand-mère malade.

Les possibilités ouvertes par la domotique semblent infinies, et ses promoteurs tentent actuellement d'en préserver la variété, en proposant tant aux usagers qu'aux gestionnaires une « gamme étendue de services »¹³. Reste que, en modifiant les rapports entre l'humain et le non humain, pour reprendre le vocabulaire de Bruno Latour, l'extension de la domotique risque de faire bouger aussi certains éléments de l'organisation sociale des humains. En matière de sécurité en particulier, il semble que deux alternatives, pas forcément totalement exclusives l'une de l'autre, soient techniquement envisageables :

- soit une sécurisation « de voisinage » qui verrait les habitants d'un immeuble se renvoyer les uns les autres les messages d'alarme ou de dysfonctionnement, voire les images de télésurveillance ;
- soit une sécurisation par des professionnels privés dans les sociétés de télésurveillance.

Dans l'un ou l'autre cas se pose bien sûr le problème de la réponse à donner à l'alarme, particulière-

ment s'il s'agit d'une intrusion dans l'habitation « domotisée » ; en particulier, le rôle des sociétés de télésurveillance n'est pas clairement défini (appeler la police, municipale, nationale ? faire fuir le voleur, le maîtriser ?...) ; de manière plus générale quel est ce « nouveau » métier de la sécurité ?¹⁴ par ailleurs, si elles doivent se développer, est-il préférable que ces sociétés soient « multirisques » c'est-à-dire qu'elles réceptionnent aussi bien les alarmes « sécurité des biens », que celles du ressort de la « sécurité technique » (incendie, dégât des eaux) voire celles qui touchent à la « biovigilance » ? ; faut-il au contraire les spécialiser au maximum, ce qui, rentabilité oblige, les amènerait par contrecoup à étendre leur réseau d'utilisateurs-clients et donc globalement à s'en éloigner géographiquement ? Les premières impressions recueillies par des chercheurs du côté des usagers de la domotique semblent indiquer – [et ceci compte-tenu du fait que bien sûr peu « d'accidents » réels sont actuellement dénombrés pour l'heure dans ce cadre] – que les sociétés de surveillance « multirisques », proches et connues visuellement de leurs clients, ont au moins un effet positif sur les sentiments d'insécurité ou d'isolement de certains d'entre eux : en particulier, le ou les boutons qui relient à l'extérieur rassurent, et le jeu est de ne pas s'en servir seulement en cas d'urgence¹⁵.

2 - Urbanisme et fragmentation de l'espace public

Dix ans de décentralisation en France ont très largement bouleversé les pratiques de l'urbanisme et de la planification urbaine. La deuxième moitié des années 80 en particulier a été marquée, dans un certain nombre de villes, moyennes ou grandes, par l'émergence de nouvelles façons d'appréhender l'acte d'urbanisme, qui associent souvent désormais de manière contractuelle collectivités locales et promoteurs

privés dans des projets dits « intégrés »¹⁶. L'état des finances de bon nombre de collectivités locales, en regard de l'ambition des élus (reconquête des centres-villes, stratégie « d'image » dans le contexte de la concurrence économique entre villes), amènent en effet ces derniers à partager les risques liés aux importants investissements nécessaires avec des sociétés d'aménagement privées. Et les projets inté-

¹³ Patrick ARNAUD *Interface Domotique Collective* - Plan Construction et Architecture. PCA Actualités 1992.

¹⁴ Frédéric OCQUETEAU : *Gardiennage, surveillance et sécurité privée (Commerce de la peur et/ou peur du commerce ?)* CESDIP 1992

¹⁵ R. PERRINJAQUET. Ecole polytechnique fédérale de Lausanne - non publié.

¹⁶ Gilles VERPRAET « *Le dispositif partenarial des projets intégrés* ». - in *La planification et ses doubles*. Les Annales de la Recherche Urbaine n°51 - 1992.

grés peuvent désormais concerner de véritables « morceaux de villes » et associer de multiples partenaires dans la construction concertée d'immeubles de logements – de standing ou (ou et) social –, de bureaux, de crèches, écoles, hôpitaux, hôtels ou centres commerciaux... Le montage des opérations, plus ou moins complexe, suscite l'émergence de nouveaux « métiers » de l'urbanisme (les développeurs ou les ensembliers) ; et les contrats qui lient collectivités locales et sociétés privées sont variables tant du point de vue du partage des investissements initiaux que de celui des responsabilités réciproques et des bénéfices escomptés.

En termes d'urbanisme et d'architecture, l'intérêt majeur que cette innovation organisationnelle apporte, réside dans la possibilité de traiter simultanément et en complémentarité un certain nombre de fonctions de la vie sociale : bon nombre de projets s'attachent en particulier à intégrer dans leurs propositions non seulement les questions touchant à l'habitat, aux services ou aux commerces, mais aussi celles qui sont liées aux espaces intermédiaires¹⁷ que sont, par exemple, les parkings, les aires piétonnières ou les abords de station de transport en commun. Or, si l'on peut supposer que dans la majeure partie des cas, cette disposition intégratrice améliore sensiblement l'harmonie architecturale et esthétique des sites traités, une conséquence simultanée des processus en cours est de rendre floue la distinction traditionnelle entre espace public et espaces privés. Le procédé des projets intégrés permet effectivement d'importantes innovations architecturales ou urbanistiques : placettes, coursives, cheminements piétonniers multiples et variés au sein de centres commerciaux, reliant appartements et parkings ou stations de transport en commun, se multiplient dans un certain nombre de centres villes rénovés par ce biais. Et se posent bien sûr alors, dans ces espaces intermédiaires, des questions de propreté, de main-

tenance et de sécurité, toutes fonctions essentielles à la « qualité de la vie » dans ces ensembles complexes, toutes fonctions qu'il faut assurer entre autres choses pour la rentabilisation financière de ces opérations.

A l'instar, mais par un cheminement différent, des conséquences possibles de la domotique, on peut penser que la sécurité dans ces espaces, (dont l'existence n'est pas nouvelle mais que les évolutions socio-politiques en cours ne font que multiplier et agrandir), pourrait bien être également sous-traitée largement au secteur privé, celui-ci pouvant là aussi, éventuellement, jouer le rôle d'interface multirisques (biens et personnes, incendies...), entre usagers divers et institutions spécialisées.

Par ailleurs, les « nouvelles technologies de la sécurité », maintenant habituelles dans les parkings ou les centres commerciaux, commencent à gagner des espaces publics plus traditionnels ; certaines villes se dotent ainsi de systèmes plus ou moins ciblés sur la prévention de la délinquance : « pour de nombreux acteurs engagés dans la vie urbaine (responsables des collectivités locales, gestionnaires de services urbains ou de parcs immobiliers etc.), l'apparition de nouvelles technologies de l'information et de la communication appliquées à la sécurité dans les villes est considérée comme une des solutions aux problèmes quotidiens qu'ils affrontent »¹⁸.

Les quelques villes qui ont mis en place des systèmes de télé ou de vidéo surveillance ont le plus souvent relié ces réseaux à leur propre police municipale ; en sus de certains industriels ou particuliers, ces collectivités locales contribuent, ce faisant, à développer un marché général de la sécurité ; marché multiforme et segmenté, dont l'extension, pour certains de ses composants au moins, est également largement favorisée, à partir d'un tout autre point de vue, par les sociétés d'assurances.

¹⁷ que Jean Paul BRODEUR, reprenant une expression forgée par le juge B.LASKIN à la Cour Suprême du Canada, qualifie de « propriété privée de masse » (mass private property) : J.P. BRODEUR « Policer l'apparence ». in *La relation de service dans le secteur public*. Tome 4. Gestion des services et ressources humaines. Plan Urbain-RATP-DRI 1991

¹⁸ « Nouvelles technologies et sécurité dans les villes » ; texte de l'appel d'offres de recherches IHESI/Pir ville, 1994

Une mosaïque

« La sécurité ? C'est une mosaïque de sous-marchés », confie Bernard Ducass, PDG de Fichet-Bauche : les professionnels ne recensent pas moins de dix-sept secteurs ! Le palmarès pourrait être le suivant :

- L'activité de gardiennage-surveillance (6,7 milliards de francs de chiffre d'affaires en 1992), qui représente 15 % du total, est l'une des plus atomisées et les plus touchées par la crise (de l'ensemble du secteur, après le boom du début des années 80) : d'une croissance de 13 % en 1991, on est passé à la stagnation en 1993. Un retour de bâton d'autant plus douloureux que la crise du Golfe avait accru la psychose sécuritaire et dopé les affaires...
- Le contrôle technique et la sécurité industrielle (6,4 milliards).
- La sécurité incendie (5,9 milliards). Numéro un sur ce créneau : Sicali (avec un chiffre d'affaires de 1,1 milliard de francs, devant Cerberus-Guinard (800 millions), fournisseur du Grand Louvre et ... d'Eurodisney !
- Les alarmes et protections contre le vol (3,4 milliards).
- Les équipements blindés (2,8 milliards).
- Le transport de fonds (2,3 milliards).
- La serrurerie (1,9 milliard).
- Le contrôle d'accès (1,8 milliard).
- La télésurveillance (1,4 milliard).

Mais il n'est pas rare qu'une même entreprise intervienne dans cinq à six secteurs. Ainsi Fichet-Bauche, forte de son réseau de 150 boutiques franchisées « Points forts Fichet », opère à la fois dans les équipements blindés (coffres-forts, etc.), la serrurerie, la télésurveillance, le contrôle d'accès... Brink's, reine du transport de fonds par sa filiale Brink's Contrôle Sécurité, s'intéresse aussi au gardiennage et à la télésurveillance.

Philippe Baverel,
La sécurité menacée,
Le Monde du 22/04/94

3 - Réseaux : l'exemple des transports en commun et en particulier celui de la RATP

L'espace du « métro » parisien a récemment donné lieu à des développements technologiques analogues à ceux décrits ci-dessus : dans le cadre de la modernisation des systèmes de sécurité, une expérimentation a eu lieu sur deux lignes pilotes au début des années 90, expérimentation basée sur un développement de la télésurveillance et de la télé-détection et sur une réorganisation des équipes de surveillance avec une centralisation des informations et des décisions d'intervention. A cette occasion, la distinction risques technologiques/risques so-

ciaux était réactualisée, la modernisation s'étant mise en place à travers deux programmes, NSS (Nouveaux Services en Station) et TSS (Télésurveillance et Sécurité), concernant respectivement « les deux volets de la sécurité des usagers, la sécurité liée au matériel et à l'exploitation (démarrage des rames, escalators, incendies, etc.), et la sécurité relevant des troubles de l'ordre public (agressions, vols, etc.) »¹⁹.

Mais pour des raisons qui tiennent sans doute au caractère particulier de l'espace et de la population des

¹⁹ Dominique BOULLIER, Jean-Luc SECHET, Isabelle LAMBERT, *Les dispositifs de sécurité dans les transports urbains ; étude socio-ergonomique*. Rapport de recherche Euristic Media/Plan Urbain/RATP ; mars 1993.

travailleurs du « métro », et à l'histoire, déjà dense, du traitement passé les diverses facettes de la sécurité, ces recompositions techniques ne nécessitent que très partiellement le recours à de nouveaux opérateurs pour gérer les dispositifs expérimentés. Au contraire, l'introduction des programmes NSS et TSS est plutôt vécue à la RATP, malgré toutes les difficultés inhérentes à ce type d'évolution, comme le moment d'une requalification des métiers respectifs d'agent de station d'une part, et d'agent de la Surveillance Générale de l'autre²⁰. C'est aussi peut être que dans la période récente en tout cas, le recours aux nouvelles technologies n'aura été qu'un des aspects d'une volonté de reprise en main plus globale des questions de sécurité, vu sous l'angle essentiellement « ordre public » du terme. Après une longue phase de montée croissante de l'insécurité, [en termes de « sentiment » et en termes objectifs de crimes et délits relevés], la RATP a décidé depuis 1989 de mener une politique globale de reconquête dans ce domaine, tant s'agissant du métro que du réseau d'autobus ; politique dont les effets, aux dires des responsables, se sont faits immédiatement sentir²¹.

« Le plus significatif (des dispositifs mis en place) est la création, en 1990, du Département Environnement et Sécurité, département d'exploitation rattaché directement à la Présidence (de la RATP) et transversal à l'entreprise... Le Département a fait sien le souci du Président d'améliorer au quotidien la qualité du service offert aux voyageurs sur les réseaux RATP, intégrant dans un même concept la protection de l'environnement et la sécurité des voyageurs et des agents.

Il demeure toutefois que les questions de sécurité des personnes entrent dans une problématique complexe faisant appel aux concepts de vulnérabilité du corps social, d'intervention de l'autorité publique pour la sanction des déviances constatées et de l'attente réaliste du traitement des dysfonctionnements sociaux portant atteinte à la sécurité.

Il est certes du devoir de l'Etat d'assumer toutes ses responsabilités dans le domaine de la protection des personnes et des biens face aux comportements déviant et délinquants. Mais une mobilisation sociale doit se faire pour approcher l'exigence de la sécurité et définir les axes d'une politique pragmatique de la sécurité. L'entreprise de transport qu'est la RATP, avec tous ses divers outils techniques, l'Etat avec ses forces de police et son appareil judiciaire, tels sont les pôles essentiels de l'environnement juridico-institutionnel de la sécurité en matière de transports »²².

En matière de sécurité et en particulier en matière de prévention de la délinquance, la RATP se positionne donc désormais en « entreprise citoyenne et responsable »²³ partenaire de la police nationale : ceci donne lieu à des actions multiples et variées, entre autres de réhabilitation des réseaux et des rames (lutte contre les « tags », politique spécifique vis à vis des sans-abri...), de repérage et de gestion de situations à risques (dealers, vendeurs à la sauvette, fraudeurs), voire même d'animation sociale aux limites de l'espace-transport (organisation de rencontres sportives dans les banlieues).

Dans cette optique, la RATP développe, et plutôt cette fois en dehors des champs de la télé ou de la vidéosurveillance, toute une panoplie de nouvelles activités, d'intermédiation entre le réseau de transport, « métro » ou de surface, et diverses catégories d'usagers : ce sont les « grands frères » dans les cités sensibles, les « agents d'ambiance » sur certaines lignes, ou les assistants sanitaires vis à vis des sans-abri.

On voit qu'il s'agit là d'une tentative de « saut qualitatif » par rapport aux formes de partenariat liant la RATP et la police nationale depuis le XIX^e siècle en matière d'appréhension de la sécurité dans l'espace-transport : si, à cette occasion sont remodelés une nouvelle fois les rapports entre polices spécialisées-RATP et police nationale, il s'agit

²⁰ Dominique Boullier et al., op. cit.

²¹ Baisse de la criminalité et des délits annoncée dans la presse durant l'été 1992 ; stabilisation, semble-t-il, depuis.

²² Marie-Louise DESGRANGE « Le partage des responsabilités et des compétences entre les divers acteurs en charge de la sécurité ». Colloque Union Internationale des Transports Publics. Mai 1992.

²³ G. DANDREA « Les comités de prévention et de sécurité de la RATP ». Colloque UITP Mai 1992.

bien davantage dans l'esprit du Département Environnement Sécurité d'intégrer la « fonction » sécurité, et notamment sa dimension préventive, dans la pratique même des divers métiers de la RATP²⁴.

Dans ces conditions, un certain nombre de moyens sont mis au sein de l'entreprise pour que la mobilisation souhaitée par la Direction sur le thème de la sécurité soit reprise par les agents (nomination de correspondants Environnement et Sécurité dans les dépôts d'autobus, responsabilisation de chefs de ligne ou de station sur ce thème, formations diverses des agents...), voire les usagers eux-mêmes²⁵.

Pour l'heure, la RATP semble pionnière et « exemplaire » en la matière en France, mais la préoccupation « sécurité » au sens large, avec des acceptions et des réponses technicoadministratives variables selon les entreprises, devient centrale dans le monde des transports guidés (SNCF, métro lyonnais, tunnel sous la Manche...)²⁶.

■ Outre ces évolutions socio-techniques dans l'habitat, l'urbanisme et les transports, les années 80 ont également été marquées, en matière

de d'appréhension de l'insécurité dans certains domaines, par d'autres inflexions, de nature plus directement politique cette fois. De manière particulièrement claire pendant quelques années dans le domaine de la sécurité routière et de manière plus diffuse face à l'insécurité dans les banlieues, le discours des pouvoirs publics aura été pendant cette décennie d'afficher l'idée que la sécurité devait être désormais « l'affaire de tous ». Tant dans le domaine de la sécurité routière que dans celui de la prévention de la délinquance, cette idée s'est traduite par le renvoi à l'échelon local d'un certain nombre de problèmes au travers de procédures partenariales multiples (REAGIR, -10 %, Programmes Départementaux et Communaux de Sécurité Routière d'un côté, Développement Social des Quartiers, Conseils Communaux de Prévention de la Délinquance, Maisons de la Justice..., de l'autre). S'inscrivant largement dans le cadre de la décentralisation, ces procédures visaient à produire une « opérationnalité convergente »²⁷ des policiers, enseignants, juges, travailleurs sociaux, techniciens de l'aménagement, associations..., et ce faisant, à inventer de nouveaux rapports entre l'Etat et les collectivités locales dans la prévention de diverses formes d'insécurité²⁸.

■ Conclusion : Vers un redécoupage des rôles ?

Ainsi, les questions touchant à la sécurité dans les domaines de l'habitat, de l'urbanisme et des réseaux font actuellement l'objet d'une amorce de recomposition multiforme et d'une multiplication corrélative des acteurs concernés. En forçant le trait, on pourrait résumer par trois formules lapidaires les trois grandes tendances qui ont germé en la matière au cours des années 80 : d'un côté l'Etat tente de (re)responsabiliser les usagers/ci-

toyens en affirmant que « **la sécurité, c'est l'affaire de tous** », de l'autre et indiscutablement, « **la sécurité est devenue une mosaïque de sous-marchés** », un troisième discours, sans doute plus marginal, renvoyant la prise en charge de la sécurité aux « **entreprises citoyennes** ».

Ces trois tendances ont pour trait commun de relativiser le rôle de l'Etat en matière de sécurité, et par conséquent pour problème princi-

²⁴ André MIDOL « *La sécurité dans le transport et les missions de la RATP* ». in Sécurité publique et gestion des espaces transport RESEAU 2000 RATP 1992
²⁵ G. AMAR, B. ITURRALDE « *Sécurité et transport public à la RATP. Vers de nouvelles conceptions des espaces de transport* ». Cahiers de l'IHESI n°10 : *la sécurité des réseaux* - 1992.

²⁶ Avec des conceptions très variables du couple sécurité technologique/sécurité-ordre public, voir l'exemple du VAL de Lille dans Dominique BOULLIER et al. op.cit.

²⁷ A. BRUSTON, Secrétaire Permanent du Plan Urbain, MATET (document non publié).

²⁸ Voir par exemple : F. BAILLEAU, G. GARIOUD *La sécurité entre la commune et l'Etat.*, rapport de recherche au Plan Construction MELT, sept. 1990.

pal, l'articulation des nouvelles pratiques suscitées ou des nouveaux métiers tolérés avec les fonctions traditionnelles et régaliennes. L'abandon, partiel, du monopole de l'Etat sur ces questions, pose forcément problème, et ce de manière différenciée suivant la tendance considérée :

– l'idée de mobiliser les employés des « entreprises citoyennes » sur divers aspects de la prévention des risques et d'intégrer ainsi une fonction sécurité dans les métiers de l'entreprise, ne répond sans doute pas au seul souci de citoyenneté de la part des promoteurs d'une telle attitude ; il s'agit également d'un souci/argument commercial, et de la promotion d'une « image de marque » qui relève, cette fois, d'une autre tendance forte des années 80, à savoir la valorisation de la place de l'entreprise au sein de la vie politique et sociale. En attendant une évaluation globale de l'impact des innovations suscitées à la RATP sur ces questions, force est de signaler que la mobilisation souhaitée des employés ne va pas sans problèmes : un certain nombre d'arrêts de travail, ces dernières années, suite à des agressions subies par des employés eux-mêmes, sont venus rappeler qu'un certain nombre d'entre eux étaient autant en état de demande de sécurité vis à vis des pouvoirs publics, qu'en situation de mobilisation et d'implication personnelles en matière de prévention.

– Le fait que la sécurité en elle-même ait évolué dans ses techniques et soit parallèlement très largement devenue une activité commerciale pose toute une série d'autres problèmes ; à cet égard, les questions qui émergent autour de la vidéo surveillance, et qui concernent directement l'évolution du couple sécurité/liberté, questions relativement médiatisées et finalement pour l'heure assez marginales, ne constituent peut être que la partie émergée de l'iceberg. Le développement, plus conséquent et plus transversal sans doute, de la télésurveillance (si l'on entend par là la multiplication de capteurs en tous genres et rapatriement plus ou mois

organisé des alarmes), a tendance à focaliser le traitement de diverses formes d'insécurité sur le mode de l'urgence. Outre le fait que certains dysfonctionnements impliquent des pertes de temps non négligeables (le traitement des fausses alarmes), c'est le poids d'une sécurité « réactive » par rapport à d'autres dispositifs qui prônent plutôt une sécurité « pro-active » qui est ainsi révisé. Par ailleurs, les partages nouveaux de responsabilité concernant tant la technique (de télésurveillance par exemple) que le statut des sociétés spécialisées sur la question, sont loin d'être réglés.²⁹

– La tentative de responsabilisation des usagers/citoyens, ou tout au moins de décentralisation au plan local de la gestion d'un certain nombre de risques, que l'on voit timidement à l'oeuvre également sur les questions liées aux risques naturels et industriels se heurte à d'inombrables difficultés. D'une part, elle va globalement à l'encontre d'une tendance pluriséculaire, car historiquement l'Etat « a progressivement dépossédé les citoyens (d'abord sans, puis avec leur consentement) du droit et du devoir de s'occuper de leur propre sécurité »³⁰ ; et d'autre part, et pour cette même raison historique, cette tendance n'est encore acceptée que de manière différenciée selon les acteurs : « l'opérationnalité convergente » entre un certain nombre d'acteurs de terrain en matière de lutte contre la délinquance, l'insécurité routière, voire certains risques naturels par exemple, trouve rapidement ses limites dans le fait que d'autres intervenants non négligeables (les représentants de l'institution judiciaire parfois, les assureurs en général) ne peuvent ou ne veulent pas s'impliquer dans des stratégies locales et particulières, ceci entrant en contradiction avec d'autres principes, égalitaires et nationaux, de leur action.³¹

Finalement, depuis une quinzaine d'années, alors que notre société est devenue « vulnérable »³² ou « d'insécurité »³³, nous expérimentons sans trop nous en rendre compte, sur un arrière-fond de désengagement par-

²⁹ Voir sur ces problèmes de réglementation ainsi que sur le concept de « prévention situationnelle » le récent numéro des Cahiers de la sécurité intérieure : « Les technologies de sécurité », cahiers de l'IHESI n° 21, 1995.

³⁰ Sébastien ROCHE, *Insécurité et libertés*, Seuil, 1994, cité par Christine DOURLENS, op. cit.

³¹ Voir, de manière plus générale, quelques craintes possibles d'épuisement rapide de ces nouvelles « politiques publiques », *La production de l'assentiment dans les politiques publiques*, Dossier TTS n° 24-25, MATET/DRAST/CPVS, 1993

³² J. L. FABIANI, J. THEYS. *La société vulnérable*, ENS 1987

³³ Marcel GAUCHET. « La société d'insécurité ; les effets sociaux de l'individualisme de masse », in Jacques DONZELOT (sous la dir. de) : *Face à l'exclusion ; le modèle français* ; ed. Esprit 1991

tiel de l'Etat, diverses formes nouvelles « d'administration de la sécurité » ou de gestion des risques. Comme ce texte essaie de le montrer, plusieurs tendances divergentes, qui transcendent pour partie tout au moins la dichotomie « prise en compte des risques « sociaux » et des risques « technologiques » ou « naturels » ont émergé au cours des années récentes. Reste à valider la réalité des trois tendances mises à jour et à pondérer, le cas échéant, leur importance relative, dans la redéfinition en cours de notre rapport à la notion de sécurité. Resterait aussi à prendre en

compte d'autres évolutions très récentes, plus sectorielles peut être mais non moins importantes, comme la montée en puissance des associations de victimes et l'évolution de certaines jurisprudences dans l'imputation des responsabilités suite à divers accidents ...

Et reste sans doute globalement pour l'Etat, compte tenu des évolutions en cours, à se remettre à la recherche de l'idéal de gouvernement que Michel Foucault définissait comme étant celui « qui gouverne bien assez à la limite du trop et du trop peu de sécurité »³⁴.

³⁴ Michel FOUCAULT « Qu'est ce que la sécurité ? » Conférence donnée au Collège de France. 1978, cité par J.THEYS dans *Conquête de la sécurité, gestion des risques*, op. cit.