



Les dangers de la sécurité

Médéric Martin-Mazé

Recensé : Harvey Molotch, *Against Security : How We Go Wrong at Airports, Subways, and Other Sites of Ambiguous Danger*, Princeton, Princeton University Press, 2012.

Dans Against Security, Harvey Molotch s'appuie sur différents exemples (métro new-yorkais, aéroports, La Nouvelle-Orléans post-Katrina) pour montrer comment les appareils de sécurité substituent progressivement au bon sens des machines bureaucratiques aux nombreux effets pervers. Il expose en conclusion plusieurs propositions pour une sécurité plus humaine et altruiste.

Personne n'a pu empêcher le co-pilote Andreas Lubitz de précipiter l'Airbus A320 de la compagnie Germanwings dans sa chute en avril 2015 : la porte blindée isolait en effet celui qui était aux commandes de l'avion. L'Organisation de l'aviation civile internationale avait généralisé cette mesure de sécurité après les attentats du 11 septembre 2001, afin de rendre impossible toute intrusion dans le cockpit pour prévenir les détournements d'avions. Ici, la porte blindée a protégé un co-pilote suicidaire et lui a permis d'accomplir son geste insensé. Ce drame revêt par ses seules conséquences humaines une dimension exceptionnelle. Sa tragique ironie, pourtant, relève de l'ordinaire de la sécurité.

On s'en convaincra à la lecture d'*Against Security* de Harley Molotch. Ce livre montre comment les appareils de sécurité neutralisent le bon sens et lui substituent un théâtre politique et des machines bureaucratiques. *Against Security* critique ces appareils, leurs logiques et leurs effets pervers. S'il fait ainsi écho aux études critiques de sécurité (Peoples et Vaughan-Williams 2010), cet ouvrage les mobilise peu. Contrairement à cette littérature, l'auteur n'interroge pas le mode d'existence des menaces que les appareils de sécurité construisent en prétendant y répondre ; tout au plus Molotch rappelle-t-il que ces dangers sont fréquemment perçus à l'aune d'un miroir déformant et grossissant. Mais, plutôt que de discuter la construction de ces problèmes de sécurité, l'ouvrage préfère avancer des solutions alternatives.

Pour la résilience, contre la sécurité

La sécurité, c'est être capable de vaquer à ses occupations quotidiennes sans craindre que le monde autour de soi ne s'effondre brutalement (p. 3). Qu'on les trouve dérisoires, hors de propos, voire grotesques, les propositions de Molotch visent toutes à renforcer cette capacité. Elles visent à la protéger des mesures que les professionnels de la sécurité et de la politique prennent en son nom, mais qui la détruisent effectivement, pavant ainsi le chemin de catastrophes aux proportions encore plus grandes. Car c'est précisément cette capacité qui permet de « faire avec », d'inventer de l'*ad hoc*, de composer avec l'incertain des situations de danger. Bref, de faire preuve de ce qu'on appelle maintenant la « résilience » (p. 13-14) – tant et si bien que *Against Security* pourrait aussi s'appeler *For Resilience*.

Ce titre serait tout aussi fidèle à l'enquête conduite par Molotch sur les cinq sites auxquels autant de chapitres sont consacrés. L'investigation s'ouvre sur un lieu ignoré, voire carrément tabou : les toilettes publiques. Le deuxième chapitre restitue ainsi avec précision les vulnérabilités que l'inégal accès à ces équipements génère. Les toilettes publiques révèlent dans une lumière crue la brutalité des ségrégations de genre comme la violence des inégalités socio-économiques. Elles concentrent également des anxiétés sexuelles et morales : peur lancinante du viol dans les toilettes des femmes, répression sous-jacente ou organisée de l'homosexualité dans celles des hommes. Si l'auteur s'efforce ici de mettre les résultats d'une enquête précédente (Molotch et Norén 2010) au service de son interrogation présente, on demeure dubitatif tant ce développement paraît en décalage avec la problématique générale de l'ouvrage.

Reproche que l'on ne peut adresser au troisième chapitre, consacré au métro new-yorkais. Ce texte s'appuie sur un matériau empirique original produit par une campagne d'entretiens avec les travailleurs du métro. Molotch commence par dénoncer les piètres résultats obtenus par les dispositifs de sécurité que la municipalité a mis en place, essentiellement pour montrer qu'elle faisait « quelque chose » suite aux attentats du 11-Septembre, et se pliant ainsi aux impératifs du spectacle politique analysé ailleurs par Murray Edelman (1991). L'onéreux programme de vidéo-surveillance censé détecter automatiquement les comportements suspects n'atteindra jamais le stade opérationnel. Quant à la campagne appelant les usagers à la vigilance, elle n'a joué aucun rôle dans la mise au jour des trois projets d'attentats qui ont visé le métro new-yorkais dans les années 2000.

En réalité, la sécurité des passagers est inventée au quotidien par les travailleurs du métro eux-mêmes. Ainsi en va-t-il de ces chefs de stations qui déconnectent les tourniquets à la sortie des classes, pour que les enfants ne s'y trouvent pas coincés. C'est aussi le cas de ce conducteur qui désobéit aux instructions du centre de contrôle et laisse monter les passagers réfugiés sur le quai de la station du World Trade Center le jour des attentats du 11-Septembre. En effet, les capacités d'invention que les acteurs mettent en jeu dans leur quotidien de travail ne disparaissent pas dans les situations de danger exceptionnel ; elles guident, au contraire, des réflexes souvent salvateurs. Toute politique publique de sécurité devrait donc viser à les préserver, ce qui est l'une des principales recommandations à laquelle aboutit Molotch en conclusion de ce chapitre stimulant.

L'inquiétante transformation des aéroports

Le quatrième chapitre prolonge cette réflexion sur la tension entre capacité de résilience des acteurs et les dispositifs bureaucratiques de sécurité en analysant les aéroports. Autrefois symboles de liberté captivant l'imagination populaire, ces lieux ont été transformés en machines de sécurité qui ressemblent à s'y méprendre aux institutions totales décrites par Erving Goffman (1968). Passer les contrôles de sécurité s'apparente aujourd'hui, *mutatis mutandis*, à entrer dans une prison. Ces mesures incitent les passagers à se conformer aux gestes précis qui sont exigés d'eux, plutôt que d'exercer leurs facultés d'observation sur ce qui se passe autour d'eux. Cette attitude serait pourtant bienvenue d'après l'auteur, dans la mesure où les files d'attente aux contrôles représentent des cibles molles (*soft targets*), aisément accessibles pour d'éventuels attentats.

Au demeurant, ces dispositifs sont à tout le moins injustes et inefficaces. Injustes car ceux qui ont suffisamment d'argent parviennent à se soustraire sans coup férir aux contrôles. Qu'ils soient enregistrés sur un programme de « voyageurs de confiance » (*trusted travelers*) ou bien qu'ils aient loué les services d'un jet privé, les riches n'ont pas à se soumettre aux fouilles. Injuste également car certains voyageurs sont plus contrôlés que d'autres. Les ressortissants de pays du Proche-Orient, bien sûr, mais aussi ceux qui ont acheté un billet simple, à la dernière minute et en espèces. Inefficaces, ensuite, car ces contrôles de sécurité n'ont joué aucun rôle dans la neutralisation d'attentats ciblant des avions. D'ailleurs, les opérateurs qui scrutent les écrans, par ennui ou lassitude, laissent passer de nombreux objets interdits : liquides, composants de bombes, voire armes à feu oubliées par leurs propriétaires. Et les techniques de profilage sur les comportements « anormaux » sont aisées à déjouer : il suffit de paraître « normal ».

Ces mesures sont également néfastes. Une étude de l'université de Cornell a montré que ces contrôles de sécurité aux aéroports ont détourné un nombre massif de voyageurs du transport aérien aux États-Unis, surtout dans le corridor nord-est, où la voiture est une alternative plausible à l'avion. Cette étude estime à 2 300 le nombre de tués sur la route qui en a directement résulté pour la seule période 2001-2002, soit presque l'équivalent du nombre de victimes du 11-Septembre.

Tirer les leçons du 11-Septembre et de Katrina

Après ces deux chapitres détaillés et convaincants, la démonstration de Molotch se perd de nouveau dans un objet connexe, si ce n'est annexe, au questionnement général de l'ouvrage. Le cinquième chapitre se penche, en effet, sur la construction de la « Tour de la liberté »¹ et du mémorial des victimes du 11-Septembre. Certes, l'auteur restitue bien ce que Pierre Bourdieu appelle les « possibles latéraux » : étant donné la crise du logement que connaît New York, il aurait sans doute été plus intelligent d'utiliser l'espace libéré par l'effondrement des tours jumelles pour construire des appartements, et bon marché de surcroît ! Mais, encore une fois, ce choix du bon sens se trouve écarté au profit d'un théâtre politique dont Molotch fait ressortir l'absurde : reconstruire une tour encore plus haute, encore plus symbolique, encore plus facile à cibler – bref, un « *bomb-me-first building* » (p. 145). À tout le moins, cet édifice aurait dû être équipé de larges cages d'escalier car, comme le rappelle l'auteur, ce sont elles qui ont permis aux rescapés du World Trade Center de survivre. Encore une fois, de simples arrangements architecturaux offrent de bien meilleures protections que les barrages et les patrouilles qui transforment, dans les faits, Ground Zero en zone interdite.

Quand ils sont mal pensés, ces mêmes équipements peuvent mettre des populations entières en situation de danger. C'est le cas de La Nouvelle-Orléans frappée par le cyclone Katrina, dernier site sur lequel s'arrête Molotch, dans son sixième chapitre. S'appuyant sur un matériau empirique original, l'auteur montre que Katrina n'a rien d'une catastrophe naturelle. Un développement urbain incontrôlé et des investissements publics inconsidérés se combinent pour faire littéralement sombrer la ville. Le canal reliant le Mississippi au Golfe injecte, en fait, les eaux de l'un et de l'autre dans des quartiers construits sur des zones humides, tandis que le système de digues crée une gigantesque retenue d'eau dont l'évacuation prend plusieurs semaines.

Molotch concentre son attention sur le dysfonctionnement bureaucratique massif que Katrina révèle dans son sillon. Il faudra, par exemple, onze jours et demi pour que les premiers secours (eau potable, lait maternel, couches, etc.) parviennent aux organisations locales. Celles-ci n'avaient constitué des stocks que pour quatre jours seulement, conformément à un plan établi quelques semaines auparavant. Si certains acteurs discernent rapidement l'inanité de ces prévisions et leur substituent des solutions *ad hoc*, Molotch met en exergue le « racisme par inertie » (p. 182) qui neutralise dans de nombreux cas ces facultés d'adaptation. Un théâtre politique se met en place, qui décrit les Noirs de La Nouvelle-Orléans comme une population indigente et dangereuse, portée sur le pillage et la violence. Ce racisme institutionnel dévalorise les vies en jeu, suspendant ainsi le raisonnement pratique nécessaire à la conduite d'opérations de sauvetage adaptées. Il en résulte un tribut disproportionné en vies humaines payé par les Noirs, ce qui contribue à dégrader la confiance dans les institutions publiques.

Pour une sécurité humaine et altruiste

Molotch ramasse en conclusion le cœur de son argument et l'essentiel de ses propositions. Il défend la « décence par défaut ». Quand on ne sait pas quoi faire, mieux vaut opter pour les solutions qui paraissent les plus altruistes et les plus simples. En situation de danger, les êtres humains s'entraident par réflexe. Bien sûr, ces solutions sont disqualifiées par les intérêts des

¹ Le nom officiel de cette tour est « One World Trade Center ».

professionnels publics et privés de la sécurité, de même que la logique inhérente au théâtre politique. On leur préfère des mesures plus brutales et autoritaires qui ignorent la complexité et la fragilité des sociétés humaines. Les identités sociales – individuelles et collectives – ne s’accommodent que très mal des grands partages binaires dont les appareils de sécurité sont friands.

Ces derniers tendent, d’ailleurs, à exagérer les menaces dont ils prétendent s’occuper. Les « terroristes » arrêtés et jugés dans les années qui ont suivi le 11-Septembre ne correspondent jamais aux professionnels de la haine si souvent dépeints par les hommes politiques et les officiels de la sécurité. Ils sont le plus souvent amateurs et maladroits (p. 194-196), voire manipulés par des provocateurs travaillant eux-mêmes pour les services de sécurité (p. 197 et 213). Pourra-t-on jamais les dissuader d’agir par des mesures toujours plus intrusives ?

Bibliographie

Edelman, M. 1991. *Pièces et règles du jeu politique*, Paris : Seuil.

Goffman, E. 1968. *Asiles. Études sur la condition sociale des malades mentaux*, Paris : Minuit.

Molotch, H. et Norén, L. (dir.). 2010. *Toilet: Public Restrooms and the Politics of Sharing*, New York: New York University Press.

Peoples, C. et Vaughan-Williams, N. 2010. *Critical Security Studies: An Introduction*, New York : Routledge.

Docteur en sciences politiques des relations internationales, **Médéric Martin-Mazé** enquête sur la transnationalisation des professionnels et des dispositifs de sécurité. Après avoir consacré sa thèse à la coopération internationale en matière de sécurité aux frontières en Asie centrale, il travaille désormais sur la sociogenèse de l’espace européen de la sécurité intérieure en tant que *research associate* au King’s College London.

Pour citer cet article :

Médéric Martin-Mazé, « Les dangers de la sécurité », *Métropolitiques*, 4 mai 2015.

URL : <http://www.metropolitiques.eu/Les-dangers-de-la-securite.html>.