Labyrinthe

29 | 2008 (1)
Ce que le libéralisme promet

Gérer l'espace public

La figure française de l'« établissement public » face au néolibéralisme

Clément Orillard

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/labyrinthe/3453>
DOI : 10.4000/labyrinthe.3453
ISSN : 1950-6031

Éditeur

Hermann

Édition imprimée

Date de publication : 11 janvier 2008
Pagination : 65-76
ISBN : 9782952613163

Référence électronique

Clément Orillard, « Gérer l'espace public », *Labyrinthe* [En ligne], 29 | 2008 (1), mis en ligne le 11 janvier 2010, consulté le 17 novembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/labyrinthe/3453> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/labyrinthe.3453>

Propriété intellectuelle

GÉRER L'ESPACE PUBLIC

La figure française de l'«établissement public» face au néolibéralisme

Clément ORILLARD
orillard@aol.com

Qui n'a pas ressenti, durant cette dernière décennie, une inquiétude sourde à propos des espaces publics de nos villes, liée à la perception de changements touchant non plus leurs formes, depuis que l'urbanisme a renoncé aux expérimentations modernes, mais, plus sournoisement, les pratiques qui s'y développent ? Face à cette inquiétude, de nombreux auteurs n'hésitent pas à affirmer que, conséquence de la vague néolibérale actuelle, c'est désormais l'espace public que l'on privatise. Mais si leur discours a le mérite de donner corps à leur sentiment, il ne développe souvent aucune analyse étayée et préfère verser dans le militantisme. Essayons d'aller plus loin.

LA DOMANIALITÉ DES ESPACES PUBLICS URBAINS ET LES ÉTABLISSEMENTS PUBLICS

Le droit français ne reconnaît pas la notion d'«espace public» mais celle de «domaine public», ensemble très vaste recouvrant autant le mobilier que l'immobilier et dont l'État est propriétaire. L'article 714 du Code civil donne du «domaine public» cette jolie définition :

Il est des choses qui n'appartiennent à personne et dont l'usage est commun à tous. Des lois de police règlent la manière d'en jouir.

Dans cet ensemble très vaste, l'article L 2111-1 du Code général de la propriété des personnes publiques distingue explicitement deux catégories :

- le domaine public « affecté à l'usage direct du public »,
- le domaine public « affecté à un service public » en raison « d'un aménagement indispensable à l'exécution des missions de ce service public ».

Lorsque l'on se penche sur ce que l'on nomme « espace public » en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire, force est de constater que seuls le domaine public naturel (forêts domaniales, domaine public maritime, lacustre, fluvial) et surtout les voies publiques, et notamment les rues et places de nos villes historiques, sont « affecté[s] à l'usage direct du public ». Le reste ressort d'un service public et donc d'un organisme gestionnaire contrôlant « l'exécution des missions de ce service public ». Dans la quasi-totalité des cas, il s'agit de cette entité un peu étrange et très française nommée « établissement public¹ ». Ces derniers peuvent être de trois types.

Un premier correspond aux opérateurs de réseaux de transports. Contrairement à ce que l'on pourrait croire, la mission de service public affectée à ces réseaux ne date pas de la nationalisation complète de ces réseaux. Dès la monarchie de Juillet, la construction des gares et du réseau de chemins de fer est effectuée par des compagnies privées, mais sur un sol restant propriété publique et mis en concession², et le contrôle de ces espaces est âprement disputé entre ces sociétés concessionnaires et une police d'État en pleine construction³. Ce n'est qu'avec la nationalisation et l'unification du réseau de chemins de fer en 1938 qu'un grand établissement public, la SNCF, se substituera à ces diverses sociétés en mettant fin au régime des concessions, l'établissement

1. L'établissement public est en droit français une personne morale de droit public disposant d'une certaine autonomie administrative et financière afin de remplir, généralement, une mission de service public précisément définie. Chaque établissement public est rattaché à une administration qui le contrôle. On en distingue plusieurs types : administratif, industriel et commercial (entreprises publiques), mais aussi scientifique et culturel (universités), de coopération intercommunale et territorial. Voir l'article « Établissement public », dans Gérard Cornu (dir.), *Vocabulaire juridique*, Paris, PUF, 1987.

2. Organisation juridique confirmée par une charte associant l'État et les compagnies en 1842. Voir Karen Bowie, « Paris, "plaque tournante" du réseau ferroviaire. Projets, débats et choix pour l'implantation de la gare du Nord », dans Karen Bowie (dir.), *La Modernité avant Haussmann. Formes de l'espace urbain à Paris (1801-1853)*, Paris, éditions Recherches, p. 251-264.

3. Voir notamment Stéphanie Sauget, « Surveiller les gares parisiennes au XIX^e siècle : police et modernité », *Revue d'histoire du XIX^e siècle*, n° 29, 2006, p. 71-87 (<http://rh19.revues.org/document700.html> [consulté le 3 janvier 2008])

public devenant alors la norme pour les organismes gestionnaire des réseaux de transport.

Un deuxième type d'établissement public correspond aux gestionnaires d'espaces patrimoniaux. Ces derniers ont d'abord fait l'objet d'une réglementation particulière résultant de l'extension à des sites entiers de l'approche patrimoniale des monuments historiques⁴. Mais ces espaces n'ont commencé à sortir du domaine public d'accès direct qu'en 1959, date d'un arrêt du Conseil d'État créant sur un espace archéologique une nouvelle mission de service public, le « service public culturel et touristique⁵ ». Cette décision a ouvert la voie à la constitution d'établissements publics gestionnaires, mais c'est bien entendu le développement très important du tourisme culturel de masse depuis une trentaine d'années qui a considérablement accéléré un mouvement de délégation d'une gestion devenue très lourde – mais aussi stratégique – à des entités *ad hoc*, la propriété publique basculant alors de l'État à l'établissement public⁶.

À côté des ces établissements publics créés pour des missions de gestion d'un service public, la formule de l'établissement public a aussi été utilisée en urbanisme pour des missions d'aménagement dès la fin des années 1950. L'établissement public d'aménagement de la Défense (EPAD) fut le premier avant que la politique des villes nouvelles ne systématise son emploi⁷ pour créer un territoire détaché des collectivités locales et directement rattaché à l'État central. Ces établissements devaient disparaître à terme, mais devant la double complexité engendrée par l'urbanisme de cette époque – des espaces publics très complexes, comme les dalles⁸, s'apparentant en droit à des immeubles

4. Essentiellement la loi de 1930 sur les sites et la loi de 1943 qui règlemente l'abord des Monuments Historiques. Voir Françoise Choay, articles « Abords » et « Sites », dans Pierre Merlin, Françoise Choay (dir.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, PUF, 1988.

5. « Arrêt Dauphin », Conseil d'État, 11 mai 1959. Le conflit touchait l'Allée des Alyscamps à Arles. Voir Jean Dufau, « Aff. Dauphin : commentaire », *L'Actualité juridique – droit administratif*, 1959, II, p. 228-230.

6. Un moment clé fut la création en 1995 de l'établissement public du musée et du domaine national de Versailles réunissant le château, les autres bâtiments et l'ensemble des jardins. Voir Dominique Jamet, Jean Fosseyeux et Christian Pattyn (dir.), *Les Établissements publics sous la tutelle du ministère de la Culture. Histoire administrative*, Paris, La Documentation Française, 2004.

7. Voir Loïc Vadelorge, « Généalogies d'un mythe : les espaces publics d'aménagement des villes nouvelles », *Espaces et Sociétés*, n° 119, 2004, p. 37-54.

8. Un des éléments clés du discours de l'urbanisme moderne est la séparation entre les différents types de circulation, notamment piétonne et automobile. Il a souvent abouti à la construction d'un

et souvent l'absence de collectivité locale *ad hoc* à qui confier la gestion de ces espaces réalisés à cheval sur plusieurs communes – certains ont perduré, leur mission se réorientant vers la gestion comme ce fut par exemple le cas de l'EPAD en 2006.

Derrière la notion unique d'espace public se trouve donc une réalité bien plus complexe, qui associe au domaine public d'usage direct de nombreux autres types de domaines publics dont le rôle est de plus en plus important dans la vie contemporaine, alors que leur gestion est de plus en plus confiée à des organismes, certes publics, mais autonomes. Or tout établissement public est à même de créer un règlement particulier, bien entendu sous certaines conditions, pour l'espace dont il a la gestion afin, notamment, d'en restreindre l'accès. On pense aux espaces de la RATP mais le musée du Louvre a, par exemple, fermé la cour Napoléon par des barrières sur lesquelles est indiqué le règlement particulier s'appliquant dans le domaine public lui appartenant⁹. Cette « privatisation » des usages peut donc être d'abord le fait du public lui-même.

QUELQUES ÉLÉMENTS SUR LE RÔLE DU SECTEUR PRIVÉ DANS L'HISTOIRE DE L'URBANISME

Contrairement à ce que de nombreux auteurs veulent bien dire, la réalisation d'espaces ouverts au public par le secteur privé n'est pas une nouveauté, bien au contraire. Historiquement, le régime normal de l'urbanisation a plutôt correspondu, même en France, à la pratique du lotissement. Le simple découpage de terrains pour constituer parfois des quartiers entiers a fait des lotisseurs les créateurs d'une grande partie du réseau de voirie que nous connaissons actuellement dans les villes¹⁰. Ces voies, ouvertes au public pour desservir les nouvelles parcelles, pouvaient rester privées très longtemps, à la charge d'associations de propriétaires ; mais en raison du coût de leur gestion, elles finissaient généralement par retomber dans le domaine public munici-

nouveau sol artificiel, la dalle, ouvert aux piétons, alors que le sol naturel était laissé à la circulation automobile. Celle de la Défense est la plus célèbre.

9. Voir Bernard Landauer, « Les nouvelles fonctions de la grille. Les exemples du Louvre et du Stade de France », dans Simon Texier (dir.), *Voies publiques. Histories et pratiques de l'espace public à Paris*, Paris, éditions Picard, 2006, p. 279-285.

10. Voir Jacques Lucan (dir.), *Paris des faubourgs. Formation, transformation*, Paris, éditions Picard, 1999.

pal. La formule du passage couvert ou de la galerie en est une variante, permettant au lotisseur d'augmenter ses bénéfices en dédiant le rez-de-chaussée des immeubles construits au commerce. La construction de ces passages a pu constituer un second réseau de rues dont non seulement la gestion, mais aussi le sol sont restés privés jusqu'à aujourd'hui¹¹.

Dans le monde anglo-saxon, la tradition de la limitation des missions de l'État a engendré une situation où l'action du secteur privé a pu s'épanouir. La formule du *suburb*, grands lotissements de maisons individuelles, est née de cette logique. Mais c'est aux États-Unis qu'une rupture dans l'histoire de l'urbanisation est apparue avec la réalisation des premiers centres urbains privés. Le développement des tramways après la Première Guerre mondiale a permis aux *suburbs* à la fois de grossir en taille mais aussi de s'éloigner considérablement des centres, parfois en-dehors du territoire d'une municipalité. Certains lotisseurs ont alors cherché à les équiper d'un petit centre dans lequel sont regroupés des commerces. Ces quelques essais aboutiront, après la Seconde Guerre mondiale, à une formule redoutable : le *shopping mall*, ensemble de boutiques associées à un grand magasin autour d'un espace piétonnier privé¹².

Certains promoteurs et architectes se sont spécialisés et substitués à l'autorité publique à la fois pour réaliser mais aussi gérer ces nouveaux centres. Le succès radical des *suburbs* à partir des années 1950 a notamment entraîné une déshérence des centres-villes. L'idée germe alors chez certains promoteurs et architectes spécialisés dans le *shopping mall*¹³ de leur appliquer les recettes qui ont si bien fonctionné en périphérie. Ce transfert va se développer face aux difficultés que connaissent les municipalités dans la rénovation des centres-villes. Pour remplir ce rôle, certains promoteurs vont donc considérablement développer leurs compétences¹⁴. Contrôlant tout ou partie de la chaîne

11. Pour plus de détails sur l'histoire des différents passages, voir Johann Friedrich Geist, *Le Passage. Un type architectural du XIX^e siècle*, Liège, Pierre Mardaga éditeur, 1982.

12. Sur cette histoire, voir notamment Richard Longstreth, *City Center to Regional Mall. Architecture, the Automobile, and Retailing in Los Angeles, 1920-1950*, Cambridge (Mass.), The MIT Press, 1997.

13. L'architecte Victor Gruen, théoricien de la formule architecturale du *shopping mall*, va développer dès les années 1960 toute une pensée urbanistique allant dans ce sens. Voir M. Jeffrey Hardwick, *Mall Maker. Victor Gruen, Architect of an American Dream*, Philadelphie, University of Pennsylvania Press, 2004 ; Alex Wall, *Victor Gruen. From Urban Shop to New City*, Barcelone, Actar, 2005.

14. L'un des plus célèbres de ces promoteurs est James Rouse qui, après avoir été un des co-inventeurs du *shopping mall* puis avoir réalisé une ville nouvelle, Columbia dans le Maryland, a été à

qui va de la programmation d'un aménagement urbain à sa gestion une fois réalisé, ils vont se transformer en de véritables aménageurs privés nommés « *developers* ».

Les années correspondant au mandat de Reagan vont voir ce passage de relais entre autorités municipales et acteurs privés s'accélérer, avec notamment l'émergence d'un autre type de structure, les Business Improvement Districts (BID). Ce sont des associations regroupant les intérêts financiers en jeu dans un lieu particulier – principalement différentes entreprises commerciales qui décident de mettre en commun des moyens financiers pour une ou plusieurs missions particulières. Il s'agit souvent au départ de suppléer à la déficience de l'autorité publique en matière d'entretien des espaces publics attenants aux commerces. Mais en échange de leur action dans l'espace public, ces BID sont autorisés à édicter des réglementations particulières pour les espaces dont ils ont, de fait, la gestion, à déployer des services de sécurité privés tout autant qu'à développer des activités d'animation importantes pour en renforcer l'attractivité.

La formule BID-*developer* s'est systématisée et facilement exportée avec le néolibéralisme. D'abord en Angleterre, où elle a eu un succès très important dans la rénovation des centres des grandes villes ouvrières¹⁵. Mais elle s'est aussi développée en Allemagne, en Hollande, et semble bien engager un nouveau cycle dans l'histoire de l'urbanisme qui ne manque pas de susciter des questions. Car les espaces publics, même si leur domanialité reste publique, sont alors pénétrés par des logiques économiques inédites : ils deviennent investissements pour les *developers* et actifs pour les BID. L'espace public entre ainsi dans l'univers marchand : il est appréhendé essentiellement à travers sa valeur foncière qu'il s'agit de sécuriser et de valoriser.

l'origine de la rénovation du port de Baltimore et du secteur de Quincy Market à Boston. Voir les points de vue contradictoires de Nicholas Dagen Bloom, *Merchant of Illusion. James Rouse, American's Salesman of the Businessman Utopia*, Columbus, Ohio State University Press, 2004 et Joshua Olsen, *Better Places, Better Lives : A Biography of James Rouse*, Washington, The Urban Land Institute, 2004.

15. Voir Ariella Masboungi (dir.), *Birmingham. Faire la ville en partenariat*, Paris, éditions de la Villette – ministère de l'Équipement, 2006.

LES ÉTABLISSEMENTS PUBLICS ET LA « COMMERCIALISATION » DE LEUR FONCIER

En France, on assiste bien à une montée en puissance du privé dans un urbanisme resté trop longtemps aux seules mains de l'État central¹⁶. Mais ce n'est en rien comparable – pour l'instant – avec ce qui se passe en Angleterre : il n'y a pas, notamment, de gestion quasi-totalement privée du sol. En fait, le mouvement de pénétration du privé dans le domaine public se manifeste surtout à travers différentes transformations affectant depuis une dizaine d'années les établissements publics.

On pense d'abord, bien entendu, à la privatisation pure et simple. Cela concerne surtout les très grands opérateurs de réseaux ou de plates-formes de transport depuis que les États de l'Union européenne ont décidé de les faire rentrer dans le monde de la concurrence – et donc de l'univers marchand. Le basculement du service public au service d'intérêt général et les privatisations qu'il entraîne sont très avancés dans de nombreux pays et plus ou moins programmés en France. La transformation de l'établissement public Aéroports de Paris en société anonyme a été un moment-clé de ce processus. En transférant à cette société l'ensemble des biens et terrains qui appartenaient auparavant à l'établissement public, le législateur reconnaissait désormais qu'un service public de transport n'avait pas besoin de s'exercer sur un terrain appartenant au domaine public¹⁷. À côté de cette privatisation d'établissements publics, la norme pour la création de nouveaux services publics, notamment de transport, tend de plus en plus à être la délégation sur le mode de la concession, comme au XIX^e siècle, et non plus la réalisation et gestion directe.

16. Le développement des procédures de partenariats public-privé (PPP) a engendré l'émergence de compétences d'« ensemblier urbain » – c'est le terme consacré en France – chez les promoteurs immobiliers. Certains, comme Nexity (anciennement Groupe George V) et sa filiale Villes & Projets, se positionnent de plus en plus comme de véritables aménageurs urbains. Voir www.nexity.fr [consulté le 3 janvier 2008].

17. Alors que, dans la plupart des pays, la concession de domaine public domine. Voir en particulier Jean-François Brisson, « L'incidence de la loi du 20 avril 2005 sur le régime des infrastructures aéroportuaires. Service public, affectation des infrastructures aéroportuaires et changement de statut des aéroports », *L'Actualité juridique – droit administratif*, 2005, XXXIII, p. 1835-1843. Sur cette loi, voir www.assembleenationale.fr/12/dossiers/aeroports.asp [consulté le 3 janvier 2008].

Mais au-delà de ces cas très visibles, c'est à travers la notion de gouvernance que le privé envahit le domaine public. Avec la gouvernance urbaine, la ville n'est plus pensée comme un gouvernement hiérarchisé, mais comme le jeu d'une multiplicité d'acteurs publics et privés recherchant une efficience maximum¹⁸. Cette approche fait suite à des décennies d'une gestion publique bureaucratique parfois désastreuse, mais elle a engagé une fragmentation de l'appareil d'État en de multiples entités et l'alignement de leurs modes de gestion, sous l'intitulé de *new public management*, sur ceux du secteur marchand. Ce dernier point conduit, entre autres effets, à chercher une rentabilité toujours plus grande du foncier et donc à le commercialiser. Le domaine public de ces établissements publics est de plus en plus concédé à des activités commerciales souvent gérées par des groupes privés. La RATP et la SNCF réaménagent ainsi systématiquement leurs grandes plates-formes pour y implanter des commerces¹⁹. Et cette stratégie ne touche pas que les opérateurs de transport. Les musées, en pleine transformation en établissements publics, sont aussi engagés dans cette voie en dégageant de plus en plus de surfaces dévolues aux activités commerciales²⁰.

Peu à peu, un secteur économique entier est né de cette mise en concession commerciale d'espaces du domaine public. Au-delà d'opérateurs commerciaux historiques comme Espace Expansion, qui a obtenu la gestion du Carrousel du Louvre après avoir eu celle des Halles, à Paris, en son temps²¹, des acteurs spécialisés apparaissent, comme Altarea qui possède la concession du centre commercial de la

18. Sur ce sujet, voir Patrick Le Galès, « Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine », *Revue française de science politique* vol. 45, n° 1, février 1995, p. 57-95 (www.persee.fr/showPage.do?urn=rfsp_0035-2950_1995_num_45_1_403502 [consulté le 3 janvier 2008]).

19. La RATP promeut l'implantation de commerces dans les salles d'échange du RER et de métro à travers sa filiale Promométro. La SNCF a rénové la salle d'échange de la station RER de Gare du Nord essentiellement à travers l'implantation d'un vaste centre commercial concédé à un opérateur commercial, Altarea. Voir www.promometro.com [consulté le 3 janvier 2008].

20. On pense à la rénovation du centre Georges Pompidou mais aussi à la réalisation du Grand Louvre qui s'est doublée de la réalisation d'un grand centre commercial attenant au musée, le Carrousel du Louvre. Appartenant au domaine public, ce centre commercial a été concédé à un gestionnaire privé.

21. Pour une préhistoire de ce secteur à l'époque des villes nouvelles, voir Alexis Korganov, Tricia Meehan, Clément Orillard, *L'Équipement socio-culturel en ville nouvelle. Réception et adaptation de la formule innovante de l'équipement intégré*, Paris, Laboratoire ACS – Programme d'évaluation et d'histoire des villes nouvelles françaises, 2005, p. 84-107 (www.cdu.urbanisme.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/rapport_cle29b523.pdf [consulté le 5 janvier 2008]).

gare du Nord et cherche à se rapprocher du milieu des aménageurs pour être intégré le plus tôt possible²². Certains proposent même une gestion complète de l'espace public et non plus simplement de ses parties commerciales, comme Culturespaces, filiale d'Havas et leader européen de la gestion d'espaces culturels qui possède par exemple la concession des Arènes et de la Maison carrée de Nîmes, mais aussi celle du champ de bataille de Waterloo en Belgique²³.

UNE GESTION DES USAGES DE L'ESPACE PUBLIC ENTRE SÉCURITÉ ET ANIMATION

Cette pénétration des modes de gestion de l'univers marchand dans le domaine public se traduit naturellement par une pénétration massive dans l'espace public de véritables techniques d'ingénierie des usages, telles qu'elles se sont développées dans le secteur du commerce depuis une cinquantaine d'années. Elles visent deux objectifs complémentaires que nous avons évoqués plus haut : sécuriser et faire la promotion de l'investissement et/ou de l'actif que constitue l'espace public lui-même.

Parmi les techniques de sécurité, on trouve naturellement la vidéosurveillance, qui a d'abord connu un très fort développement dans le secteur du commerce avec l'invention de la cassette vidéo dans les années 1960. Souvent, c'est à l'imitation de ce secteur que les premiers grands systèmes de vidéosurveillance ont été introduits dans le domaine public par les grands opérateurs de transport, avant d'envahir à partir du milieu des années 1980 les autres espaces des centres urbains²⁴. Autre technique, la spécialisation de la surveillance humaine, encou-

22. Une des premières opérations d'Altearea, fondée en 1994, a été la transformation des chais de Bercy, inscrits à l'inventaire des Monuments historiques, en un espace commercial, Bercy Village. En 2002, Altearea a inauguré une des premières grandes opérations de rénovation urbaine en France basée sur un centre commercial, Espace Grand'Rue, à Roubaix. En 2005, elle a créé une structure commune avec le groupe Caisse des dépôts et consignations nommée Altacité et spécialisée dans ce type d'opérations. Voir www.altarea.com [consulté le 3 janvier 2008].

23. Voir www.culturespaces.com [consulté le 3 janvier 2008].

24. Pour une étude détaillée du cas britannique, champion mondial de la vidéosurveillance, voir les synthèses suivantes : Michael McCahill, Clive Norris, *CCTV in Britain* (Working Paper n° 3, Urbaneye Project), Hull, Centre for Criminology and Criminal Justice, 2002 ; Michael McCahill, Clive Norris, *CCTV in London* (Working Paper n° 6, Urbaneye Project), Hull, Centre for Criminology and Criminal Justice, 2002 (www.urbaneye.net [consulté le 3 janvier 2008]).

ragée par la mise en place de Vigipirate. Pour les établissements publics les plus importants comme le Louvre et la RATP, le personnel spécialisé dans ce domaine leur est propre²⁵. Pour les autres établissements publics ou leurs équivalents privés, cette sécurité est souvent sous-traitée à des entreprises privées spécialisées²⁶. L'État et les collectivités locales représentent aujourd'hui 18 % des clients dans ce secteur, ce qui est considérable. Les compagnies d'assurance, enfin, forment une dernière grande catégorie d'acteurs de la sécurité²⁷ dont on sous-estime trop souvent le rôle dans la pression sécuritaire s'exerçant sur les établissements publics ; c'est particulièrement vrai, semble-t-il, pour les musées qui sont en parallèle soumis à la pression due à l'envolée des prix, sur le marché de l'art, des œuvres à protéger.

À côté de la sécurisation des actifs, il y a leur promotion. Cet axe du contrôle des usages est encore très peu étudié. C'est pourtant un outil désormais central dans les stratégies économiques des villes. En ce qui concerne les établissements publics, l'implantation d'activités commerciales, au-delà de la rentabilisation de leur foncier, est de plus en plus conçue comme un moyen aisé d'insuffler de l'animation dans leurs espaces publics. Les entreprises du secteur, comme Altarea, voient de plus en plus leur mission comme double, à la fois gestion et animation²⁸, alors que l'Établissement public d'aménagement de la Défense a fait de l'organisation de manifestations un axe majeur de sa politique de commercialisation des espaces de la dalle mais aussi de l'image de la Défense dans son ensemble. Paradoxalement, c'est cet objectif que nous retrouvons dans le grand succès de la vidéosurveillance. Alors que la plupart des études concluent sur une efficacité quasi-nulle dans la réduction des crimes, le véritable argument pour le déploiement des systèmes de vidéosurveillance est la réduction du

25. La RATP a créé en 1989 son service de sécurité qui vient explicitement doubler l'action de la police.

26. Voir sur ce sujet l'article de Sebastian Roché, « Vers la démonopolisation des fonctions régaliennes : contractualisation, territorialisation et européanisation de la sécurité intérieure », *Revue française de science politique* vol. 54, n° 1, février 2004, p. 53-55 (voir www.cairn.info/revue-francaise-de-science-politique-2004-1-page-43.htm [consulté le 3 janvier 2008]).

27. Pour quelques éléments généraux sur cette question voir Sebastian Roché, art. cit., p. 55-56.

28. Sur les nouvelles compétences en matière d'animation développées par les promoteurs commerciaux, voir Cécile Dubois, « L'événementiel bouscule l'animation », *Sites commerciaux*, n° 160, juillet-août 2006, p. 12-20.

« sentiment d'insécurité » et la promotion d'un espace « sans risque ». C'est ainsi qu'elle a toutes les faveurs des *developers* et des BID des grandes opérations de renouvellement urbain²⁹.

* * *

Le tableau est donc contrasté. Nous n'assistons pas vraiment à une privatisation de l'espace public en France, mais plutôt à une modification profonde de la gestion du domaine public, en particulier à travers les transformations affectant les établissements publics. Mais cette tendance suit l'évolution générale : comme le reste des productions et activités humaines depuis le tournant néolibéral, le domaine public est progressivement soumis lui aussi à une gestion essentiellement financière. Est-il encore possible d'affirmer avec le Code civil que le domaine public n'a pas de prix ? Il ne faut pas se faire d'illusions, le domaine public est une construction historique qui peut très bien, si ce n'est pas déjà le cas dans certaines villes, devenir une simple infrastructure de liaison entre des espaces exclusivement privés. Il ne faut pas non plus avoir un regard trop angélique sur la voirie publique construite pour la circulation des biens et des personnes et contre les appropriations des communautés locales³⁰.

Or, comme l'a développé Michel Foucault, cette construction de la voie publique a justement été un des éléments clés de la pensée libérale des XVII^e et XVIII^e siècles³¹. On voit alors combien l'étude des évolutions récentes de la domanialité publique semble révéler un aspect particulièrement paradoxal du nouveau cycle libéral que nous connaissons. En effet, d'un côté, l'horizon de ce cycle correspond à une mondialisation impliquant une mobilité des biens et des personnes toujours plus grande alors que, de l'autre, les pratiques développées conduisent à

29. Cette réduction du « sentiment d'insécurité » n'est elle-même pas prouvée. Pour plus de détails, voir l'étude commandée par le gouvernement britannique, qui contredit sa politique : Martin Gill, Angela Spriggs, *Assessing the Impact of CCTV*, Londres, Home Office Research, Development and Statistics Directorate, 2005, p. 58-61 (www.homeoffice.gov.uk/rds/pdfs05/hors292.pdf [consulté le 3 janvier 2008]).

30. Voir l'article de Bernard Landau, « La fabrication des rues de Paris au XIX^e siècle. Un territoire d'innovation technique et politique », *Annales de la recherche urbaine*, n° 57-58, 1993 (voir www2.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/datas/annales/landau.htm [consulté le 3 janvier 2008]).

31. Voir les deux dernières leçons de l'année 1977-1978 dans Michel Foucault, *Sécurité, territoire, population*, Paris, Gallimard/Seuil, 2004, p. 319-370.

une fragmentation progressive de la domanialité publique, qui reste pourtant le meilleur moyen de garantir cette mobilité. À l'heure du multiculturalisme et du transnational, nos villes ressemblent de plus en plus aux cités italiennes d'avant la grande vague de républicanisme urbain de la Renaissance. Face à cette tension, on comprend alors le succès toujours plus grand des techniques visant une – très hypothétique – gestion rationnelle des usages d'une clientèle de plus en plus anonyme.