

Au croisement du pluralisme religieux et de la sécurité publique: le cas des aéroports

Javiera Araya-Moreno

Étudiante à la maîtrise
Département de sociologie
Université de Montréal

Il savourait l'impression de liberté que lui donnaient tout à la fois le fait de s'être débarrassé de son bagage et, plus intimement, la certitude de ne plus avoir qu'à attendre la suite des événements, maintenant qu'il s'était 'mis en règle', avait empoché sa carte d'embarquement et décliné son identité
(Augé, 1992, p. 8-9)

De plus en plus de gens autour du monde visitent ou se servent d'un aéroport au moins une fois dans leur vie. Si ce type d'endroit participe certainement à la configuration d'un mode globalisé, et on peut facilement l'associer à des littératures sociologiques sur les villes globales (Sassen, 2001 [1991]) et plus généralement à des réflexions sur la globalisation et la métaphore du réseau pour décrire les sociétés contemporaines (Castells, 2000), il n'en reste pas moins que l'aéroport – malgré son caractère apparemment exclusivement utilitaire d'organisation pratique du fait de prendre un avion – est un endroit où les interactions sont encadrées d'une manière particulière. Tout comme le *bar* pour Cavan (1966), qui l'avait conçu comme un *ordre écologique*, comme un espace de la vie quotidienne auquel on pouvait associer « a standing pattern of behavior, routinely expected within the setting, treated as fitting and proper for the time and place » et des « taken-for-granted, common-sense features of social organization » (Cavan), nous pouvons en dire autant de l'aéroport. Il est à la fois espace physique – un ensemble matériel, des murs, des escaliers mécaniques, des ascenseurs, des bagages, des guichets, etc. – et univers moral – un ensemble de valeurs, de manières de se conduire, de façons de parler et de se tenir, enfin, des codes qui régissent les manières d'agir à l'intérieur de cet endroit physique et, qui plus est, qui sont profondément imbriqués dans l'espace physique. Autrement dit – et tout comme Cavan le repérait pour le cas du bar, en proposant que la distribution géographique dans la ville des établissements détenant un permis d'alcool ainsi que la disposition spatiale des chaises et des tables à leur intérieur

sont en lien étroit avec les pratiques sociales qu'y se développent – dans l'aéroport se déploie un univers moral qui s'actualise à la fois de manière physique et symbolique. Voilà l'hypothèse principale de ce texte qui a comme but – à partir de cette affirmation sur la nature même de l'aéroport – de proposer des réflexions méthodologiques sur la possibilité d'y « observer le pluralisme religieux ». Son rôle ne saurait donc se réduire à sa seule utilité comme dispositif d'organisation de la mobilité des gens : il configure et rend possible des relations sociales spécifiques.

Qu'en est-il du pluralisme religieux dans cette affirmation ? Que la mobilité croissante des gens implique aussi un contact croissant entre des cultures différentes nous semble déjà un lieu trop commun et d'ailleurs une affirmation partiellement exacte si l'on pense à la diversité religieuse et culturelle qui, sans avions et sans aéroports, caractérisait des sociétés plus anciennes que les nôtres (Ammerman, 2010). Si le contact avec l'autrui n'est pas exclusivement rendu possible grâce à l'aéroport, nous proposons que la spécificité des interactions qu'il encadre peut être justifiée à travers deux idées que nous prétendons justifier dans ce texte : premièrement, que l'aéroport – comme « endroit », univers matériel et symbolique à la fois – configure, au nom de la sécurité nationale, des interactions entre les sujets où l'appartenance religieuse apparaît comme lisible et faisant du sens dans ce contexte en particulier. Deuxièmement, que les logiques d'application des dispositifs de sécurité à l'aéroport renvoient à des processus de construction et de production de l'État qui mobilisent en même temps une définition spécifique du religieux et des religions.

Après le 11-S, les aéroports sont devenus des endroits de contrôle – dans le sens commun du terme – extrême. Il résulte étonnant à quel point il y paraît naturel de faire certaines choses qui paraîtraient très bizarres ailleurs, tel que fouiller les gens, les toucher, passer des liquides sur leurs doigts, leur faire enlever leurs souliers, les faire passer par une machine qui permet de voir sous leurs vêtements, les soumettre à l'arbitre total de l'agent frontalier, et ainsi de suite. Il en est de même pour la fixation sur cet endroit à l'heure de penser au terrorisme ou aux menaces à la sécurité nationale en général, puisque il a été fétichisé comme la place privilégiée où les attentats se produiraient. Comment les aéroports arrivent-ils à mobiliser une certaine légitimité dans l'approfondissement de mesures de sécurité, une légitimité qui ne pourrait pas être associée à d'autres endroits ? Une première intuition renvoie au caractère international de l'aéroport : les gens qui s'y retrouvent sont différents du seul fait de leur « nationalité » telle que définie par leur passeport. L'aéroport serait donc un endroit physiquement contraint à la diversité nationale, son affaire serait –

au-delà de l'organisation technique de décollages et atterrissages d'avions – précisément l'aménagement de l'entrée et de la sortie des gens qui ont et qui n'ont pas le passeport national correspondant au pays dans lequel l'aéroport se trouve. En principe, la différence – ethnique, religieuse, culturelle – ne serait que d'ordre administratif. Nonobstant, et la mise en place de salles de prière spécifiques à un culte ou multiconfessionnelles en témoigne, il existe en effet une certaine conscience du pluralisme religieux caractéristique des aéroports. La différence « de religion » est alors un critère signifiant dans le cadre de cet univers moral, elle « parle » aux gens qui y participent. Là encore, la tension entre ce à quoi les aéroports servent – l'organisation « sûre » de la mobilité – et ce que les aéroports sont – des endroits accueillant des univers moraux spécifiques –, paraît être actualisée car, comme on le mentionnait plus haut, les cadres dans lesquels les interactions se produisent ne sont pas étrangers à l'endroit physique que constitue l'aéroport.

Le caractère de *non-lieu* (Augé, 1992) de l'aéroport est mis à l'épreuve par une diversité religieuse qui, à travers ces interactions où la religion devient ressource et point de repère de l'action, remplit de sens ce qui arrive dans son intérieur. Dans ce contexte, les salles de prière et le profilage afin d'identifier des possibles « terroristes », évoquent une conception du religieux et des religions qui est cohérente avec l'espace physique, social et moral qu'est l'aéroport. De plus, il en résulte paradoxal que cette pertinence du « religieux » comme critère de classification des gens soit aussi accompagné d'un processus de bureaucratisation des relations au sens de l'aéroport. Lyon (2006, p. 399) affirme que « the emergence of remote, automated surveillance aimed at pre-empting certain behaviours by sorting between different social groups such that they can be treated differently », en identifiant ce mécanisme de triage suivi par l'établissement des traitements différenciés selon les résultats de la classification. Les objectifs de bureaucratisation et de rationalisation des relations qui sont propres à l'État moderne (Weber) imprègnent alors le fonctionnement de l'aéroport et n'échappent pas aux logiques étatiques de façonnement du paysage religieux (Côté, 2003) et de construction de la « religion de l'autre ». L'incorporation du hasard comme critère de sélection des individus qui subiront un contrôle plus rigoureux a beau suivre un horizon de rationalisation et d'indifférence (Herzfeld, 1992) à l'égard des caractéristiques culturelles des individus, les individus subissant ces mécanismes de contrôle n'interpréteront pas nécessairement sous cet angle leur inspection et celle d'un autre (voilé, portant un kirpan ou une kippa, par exemple). Encore moins quand le niveau de rationalisation des techniques de contrôle n'est ni aussi notoire ni aussi mis de l'avant par l'administration.

Ainsi est-ce que, dans cet univers moral qu'est l'aéroport – où l'on devient tous suspects du prochain attentat terroriste ou du trafic de drogue –, un sourire ou une expression de peur prend une toute autre signification que dans la rue, dans un café ou dans un bar. Une blague faisant preuve d'« imagination sociologique » – pensons au sujet qui, se rendant compte de l'accroissement des mesures de sécurité, répond qu'il a une bombe quand on lui demande ce qu'il a dans ses valises¹, déclenchant les dispositifs de sécurité – en est un exemple. Les nombreux exemples qui circulent dans les médias et qui constituent ce qui a été qualifié comme « profilage religieux » rend compte de cette logique : le sujet qui est traité différemment seulement parce que l'agent de sécurité ou un « autre » le voit et le typifie comme appartenant à une religion en particulier. L'argument du profilage comme mesure de sécurité – soulevant la tension entre liberté et sécurité – réactualise l'autre tension que nous avons identifiée, celle entre la fonctionnalité et la nature des choses : « pourquoi ne pas appliquer des mesures de sécurité plus rigoureuses à ceux qu'on sait sont plus probablement des terroristes ? » ou, dans les mots dans lesquels le débat a été amorcé : « Is scanning everyone with expensive, high-tech equipment the best use of limited resources ? Or should we use the information that we have – the knowledge that, while not all Muslims are terrorists, most terrorists are Muslims ? »². Si nous nous concentrons sur l'équivalence ou la corrélation faite de façon immédiate et rapide par l'agent de sécurité, dans une situation donnée, entre « musulman » et « terroriste », nous nous apercevons que cette équivalence est permise dans le contexte de l'aéroport. La façon dont les gens s'habillent, leurs origines étampées sur leur passeport, l'apparence de leurs valises, les expressions de leur visage, les raisons supposées de leur voyage, etc. deviennent des indicateurs de leur religion, permettant de faire du sens aux acteurs qui participent aux interactions d'une manière spécifique.

Une sénatrice du Canada, musulmane et appartenant au Parti Libéral, racontait ainsi son arrivée, avec son époux, à un aéroport du Canada : « When we arrived at the Ottawa airport, something changed our lives forever. My husband was stopped at the gate and taken away » (Jaffer, 2004, p. 913). La visibilité de son poste peut être oubliée pour penser à toutes les autres personnes qui, sans pouvoir raconter cette histoire dans une revue, se voient traiter de façon différente dans un aéroport : d'autres questions sont posées, d'autres temps d'attente sont appliqués. Voilà comment la rationalisation des mesures de sécurité dérive rapidement dans d'autres sentiments, ceux qui « change our lives

¹ <http://www.lapresse.ca/le-soleil/actualites/justice-et-faits-divers/201201/10/01-4484630-blague-de-bombe-a-laeroport-le-plaisantin-devrait-plaider-coupable.php>

² <http://intelligencesquaredus.org/debates/past-debates/item/565-us-airports-should-use-racial-and-religious-profiling>, consulté en novembre 2013

forever ». Les lectures de l'autre qui sont faites dans le cadre de l'aéroport – en raison notamment des signes religieux visibles mais pas exclusivement –, ainsi que leurs conséquences, produisent des sentiments – de peur, de haine, d'impuissance, de sécurité, etc. – qui contrastent trop avec les idéaux rationalistes des bureaucraties modernes et cristallisent des différences ethniques et religieuses qui paraissent ne pas avoir de place dans l'aéroport au-delà de ce que le passeport signale. En fait, l'idée proposée par Adey (2004), selon laquelle l'aéroport fonctionne sur un processus de mise en équivalence entre les choses et les êtres humains nous paraît pertinente : les sujets sont traités comme des « objets » car il est ainsi plus facile de les contrôler ; leur condition humaine résiste pourtant dans l'interaction, ils ne peuvent pas complètement se débarrasser des identités ethniques ou religieuses accordées en les enlevant et en les laissant se solidifier dans leur passeport. Ces identités sont toujours – aussi dans l'aéroport – en train de se négocier et de se jouer. Au contraire de ce qui arrive au protagoniste de la citation du début, leurs identités ne sont jamais « déclinées » quand ils montrent leur passeport, elles sont toujours en train d'être mises à l'épreuve.

Le cadre de ces interactions, apparemment banales et quotidiennes, dépasse le lieu physique qu'est l'aéroport pour s'articuler avec des discours médiatiques sur l'autre, ainsi qu'avec des définitions « institutionnelles » des religions. Il s'inscrit certainement dans les grandes discussions sur des principes normatifs de la gestion de la diversité religieuse et sur les événements de l'actualité mondiale, remplis de références au terrorisme et plus généralement à la peur de l'autre. Les gens autour du monde ont peut-être expérimenté, pour la première fois de leur vie, les effets des attentats terroristes lors de leur voyage à un aéroport américain, au-delà de ce qu'ils n'avaient jusqu'à alors vu qu'à la télé. Si nous revenons à la question qui motive cette publication – pourquoi observer le pluralisme religieux dans les aéroports ?, pourquoi les aéroports sont-ils devenus des endroits où la religion de ceux qui s'y trouvent compte ? – nous pouvons soutenir que ce type d'établissement mobilise ce qui permet à la diversité religieuse – cette caractéristique inhérente aux sociétés, anciennes et contemporaines – de devenir pluralisme religieux, à travers le regard administratif et gouvernemental de l'État, au nom de la sécurité nationale. La prise en compte des aéroports comme des endroits d'observation, réalisation et actualisation du pluralisme religieux soulève enfin des potentialités importantes : ils permettent de faire le lien entre ce que la religion veut dire pour l'autre, à la petite échelle, et ce que la religion est dans le cadre d'un État qui contrôle ses frontières nationales – tant physiquement que symboliquement. La façon dont cette observation pourrait avoir lieu – quoi observer et comment ? – reste une question importante à résoudre.

Bibliographie

- Adey, P. (2004). Secured and Sorted Mobilities: Examples from the Airport. *Surveillance & Society*, 1(4), 500-519.
- Ammerman, N. T. (2010). The Challenges of Pluralism: Locating Religion in a World of Diversity. *Social Compass*, 57(2), 154-167.
- Augé, M. (1992). *Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Paris: Seuil.
- Castells, M. (2000). *The rise of the network society*. Oxford: Blackwell Publishers.
- Cavan, S. (1966). *Liquor License. An Ethnography of Bar Behavior*. Chicago: ALDINE.
- Côté, P. (2003). Autorité publique, pluralisation et sectorisation religieuse en modernité tardive. *Archives de Sciences Sociales des Religions*, 121, 19-39.
- Herzfeld, M. (1992). *The Social Production of Indifference: Exploring the Symbolic Roots of Western Bureaucracy*. Oxford: Berg Publishers.
- Jaffer, M. S. (2004). Religion confronts pluralism: Today and tomorrow. *International Journal*, 59(4), 911-918.
- Lyon, D. (2006). Airport Screening, Surveillance, and Social Sorting: Canadian Responses to 9/11 in Context. *Canadian Journal of Criminology and Criminal Justice*, 48(3), 397.
- Sassen, S. (2001[1991]). *The Global City: New York, London, Tokio*. Princeton: Princeton University Press.