



Aménagement urbain durable et sentiment de sécurité - Exemple de l'agglomération bordelaise

Héloïse Pagnac-Baudry

► To cite this version:

Héloïse Pagnac-Baudry. Aménagement urbain durable et sentiment de sécurité - Exemple de l'agglomération bordelaise. Ambiances in action / Ambiances en acte(s) - International Congress on Ambiances, Montreal 2012, Sep 2012, Montreal, Canada. pp.783-786. halshs-00745043

HAL Id: halshs-00745043

<https://shs.hal.science/halshs-00745043>

Submitted on 24 Oct 2012

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Aménagement urbain durable et sentiment de sécurité

Exemple de l'agglomération bordelaise

Héloïse PAGNAC-BAUDRY

GRECAU, PhD student, Graduate School of Architecture and Landscape Architecture of Bordeaux, France, heloisepagnac@orange.fr

Abstract. *The social demand of city dwellers concerns safer and sustainable urban spaces. This expectation directly challenges all the actors involved in city-making, urban planners and architects. However, safety is currently not considered as an essential component of sustainable development projects. The tramway project in Bordeaux shows how an urban project, even if safety is not considered as an important component, can reduce the “fear of crime”. To guide urban planners, we propose ten objectives to cross-reference the requirements of sustainable development and those concerning crime prevention by urban planning.*

Keywords: *sustainable urban design, feeling of safety, crime prevention*

Les rénovations urbaines de villes différentes, telles que Nantes, Lyon ou Bordeaux, réalisées ces dernières années offrent une image rassurante de la ville. Nous nous sommes intéressés plus particulièrement à la ville de Bordeaux et au projet d'aménagement du tramway qui a métamorphosé la ville. Certains quartiers que l'on disait « pas sûrs » sont devenus agréables voire même des destinations de promenades, comme les quais de Bordeaux. En quoi un projet urbain durable peut-il faire baisser le sentiment d'insécurité d'un quartier ? Le sentiment de sécurité a une part objective et une part subjective. Subjective tout d'abord, car le sentiment de sécurité fait appel au vécu de chacun (Bonelli, 2010). C'est sur la part objective du sentiment d'insécurité que se structure notre travail de thèse. Le sentiment d'insécurité peut se « mesurer », se quantifier à travers quelques indicateurs : visibilité, lisibilité, paysage, gestion de l'espace, socialisation des espaces et territorialité.

Genèse de la prévention de la malveillance

Dès les années 1960, l'anthropologue Jane Jacobs a montré l'influence du contexte urbain sur le comportement et donc sur le sentiment d'insécurité (Jacobs, 1991). Elle a proposé la sécurisation de l'espace par l'animation urbaine grâce à un mélange de « fonctions primaires », des « îlots de dimension raisonnable », une diversité architecturale, une densité de population suffisamment élevée. Ces éléments permettent la mise en place d'une « surveillance naturelle » induite par l'animation urbaine, comme « contrôle social ». Oscar Newman a développé cette théorie pour proposer des aménagements d'espaces « défendables » (Newman, 1973). Plus tard, l'opération « *Safe Cities* » (Whitzman & Wekerle, 1994) à Toronto ouvre de nouvelles perspectives avec la prise en compte la ville dans son ensemble. La prévention de la malveillance permet de limiter les incivilités, les actes de « petite » délinquance et le sentiment d'insécurité.

Selon le manuel du LABQUS élaboré suite au CEN¹, la garantie de la sécurité urbaine repose sur l'interaction de la répression, de la prévention sociale et de la prévention de la malveillance par l'urbanisme :

- *la loi et l'ordre* (ou répression), basées sur les forces de police et la répression,
- *la prévention sociale*, entendue comme un travail sur les facteurs sociaux générateurs d'actes criminels,
- *la prévention « environnementale »*, orientée sur l'amélioration de l'environnement physique et la cohésion sociale afin de décourager la criminalité. La prévention de la malveillance par l'urbanisme s'inscrit dans ce cadre.

L'architecture, l'aménagement urbain, le projet urbain n'ont pas vocation à réduire la criminalité organisée. Par contre ils peuvent avoir un impact sur le sentiment de sécurité ou d'insécurité.

Prévention de la malveillance : entre préjugés et caricature

Cependant, pour de nombreux architectes ou aménageurs, la prévention de la malveillance par l'urbanisme agite le spectre d'un urbanisme qui ne serait que « défensif ». Les architectes rejettent premièrement un « spatio-déterminisme » : l'espace influencerait sur le comportement humain, selon Malcolm Gladwell (Gladwell, 2003)². L'espace deviendrait générateur de formes de mises à l'écart : multiplication des lotissements sécurisés (*gated communities*), dispositifs « anti-indésirables »... Les aménageurs rejettent la privatisation de l'espace (moins d'espaces publics, donc moins de problèmes...). De surcroît la caricature des dispositifs techniques de durcissement des cibles... dégrade encore l'image de la prévention de la malveillance. L'émergence d'une ville des flux (fluidité des circulations) est mise en avant par Paul Landauer (Landauer, 2009). Elle caractérise l'espace public par un cloisonnement des flux – « chacun son flux » : une piste cyclable, un trottoir, une voie de bus... –, à l'opposé d'un espace partagé. Ainsi le spectre de l'urbanisme défensif est très souvent mis en avant par les architectes et les aménageurs pour s'opposer à la prévention de la malveillance en tout cas « affichée ». Cependant prévention de la malveillance par l'urbanisme rime avec qualité de l'espace public. En effet les principes de prévention de la malveillance reposent sur la durabilité des matériaux, l'animation urbaine, la visibilité et la lisibilité...

Bordeaux le projet du tramway

Le projet du tramway à Bordeaux est une réussite en matière d'aménagement urbain et de prévention de la malveillance. Alain Juppé, maire de Bordeaux, initie le projet du tramway en 1995, en opposition à Jacques Chaban-Delmas, maire de 1947 à 1995, qui souhaitait un métro. Or le budget pour 10 km de métro a permis de réaliser 44 km de tramway !

Surtout le projet du tramway a permis de reconnecter la quasi-totalité de l'agglomération bordelaise à son centre-ville autrefois délaissé ; « il est également un formidable moyen de réinterprétation de la ville historique et de l'agglomération en général » (Fourcade, 2007). Accompagné d'une rénovation urbaine de grande ampleur, le projet du tramway est le plus coûteux et le plus important projet que Bordeaux ait connu. L'idée de l'équipe municipale était de tourner Bordeaux vers son fleuve qui faisait autrefois sa grandeur, et d'offrir le centre-ville aux piétons et aux modes de transport doux. Selon le sociologue Christian Salle-

1. Le CEN, Comité de normalisation européen, souhaitait établir des normes pour la « prévention situationnelle » en Europe. Le professeur Clara Cardia et l'institut d'Urbanisme d'Île-de-France ont rédigé conjointement un manuel de recommandations pour les concepteurs (LABQUS & IAURIF, 2008).

2. Selon Malcolm Gladwell, la criminalité est liée à l'environnement urbain. De plus, il affirme que le contexte affecte le comportement d'un délinquant potentiel et va déterminer son passage à l'acte. L'insécurité est due selon lui à l'environnement physique. Contrairement à Malcolm Gladwell, nous pensons que l'espace n'est pas criminogène.

nave (Lefèbvre & Sallenave, 2005), le projet du tramway est une réussite. « Pour les ingénieurs, l'alimentation par le sol est une première mondiale ; pour le maire, le chantier du tramway a été l'occasion d'une requalification urbaine de grande envergure ; pour les architectes, le tramway traduit une nouvelle image, une nouvelle identité urbaine ; pour les sociologues, le tramway est un moteur de vitalité urbaine ; pour les associations, le tramway est un transport qui améliore la qualité de vie quotidienne. » Ainsi la réussite du tramway repose sur le fait que chacun ait pu s'approprier ce projet à sa façon.



Figure 1. Espace partagé piétons/tramway/vélos place de la Comédie et barrière St-Genès

Aujourd'hui la prévention de la malveillance est presque « tabou » pour les architectes ou les aménageurs. Nous proposons dans le cadre de notre travail de thèse une grille d'aide à la conception pour les concepteurs dès la phase diagnostic d'un projet urbain qui regroupe à la fois les préoccupations du développement durable et celles de la prévention de la malveillance.

Grille d'aménagement durable et de prévention de la malveillance

On peut également analyser le projet du tramway de Bordeaux à travers ces différents thèmes (Pagnac-Baudry, 2012).

- *Le contexte urbain* : Patrimoine, Intégration architecturale des nouveaux bâtiments, Attrait des espaces et perception du site, Impacts du projet sur le voisinage ;

Le projet du tramway a été l'occasion de réhabiliter le patrimoine de Bordeaux. L'aménagement des voies a été guidé par la volonté de donner à chaque quartier de Bordeaux un traitement au sol distinct : pavés en granit devant la place de la Bourse, herbe sur le campus universitaire.

- *Le confort des usagers* : Confort et sécurité des espaces extérieurs, Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ;

Le projet du tramway a permis de rendre accessible tout le réseau de transport en commun aux personnes à mobilité réduite.

- *Gestion de l'espace* : Étalement urbain, Adaptabilité des bâtiments et des infrastructures, Entretien des espaces publics, Surveillance des espaces ;
- *Gestion des flux* : Continuité du tissu urbain, Desserte, Déplacements doux, Gestion des déchets ;

La plupart des bâtiments ont été rénovés autour du tramway.

- *Gestion des ressources* : Eau potable, Énergies, Matériaux, Biodiversité ;

Un réseau de chauffage urbain a été développé sur la rive droite.

- *Gestion des nuisances et de la pollution* : Phase de travaux, Nuisances acoustiques, Pollution des sols ; Les différentes phases de travaux ont été particulièrement gênantes pour les riverains et surtout pour la circulation automobile.

- *Gestion de risques naturels et technologiques* : Champs électromagnétiques, Inondations, remontées de nappes, Risques technologiques et industriels ;

Le risque d'inondation est très important près de la Garonne. Les projets en ont profité pour rehausser les rez-de-chaussée habités.

- *Social* : Mixité sociale, Diversité des fonctions, Territorialité, Accueil des publics particuliers ;

De nombreux logements sociaux ont été créés dans Bordeaux-centre pour permettre une mixité urbaine propice à l'animation urbaine chère à Jane Jacobs.

- *Économie* : Coût global, Filières locales, Activité économique créée ;

Le tramway a revitalisé le centre, et notamment les petits commerces de proximité.

- *Gouvernance* : Participation des riverains et/ou futurs usagers, Évaluation, suivi, bilan, Communication sur les pratiques environnementales et les mesures de prévention de la malveillance, Participation au fonctionnement et à la gestion du site ;

Le projet du tramway a été l'objet d'une grande concertation avec les Bordelais et les habitants de la communauté urbaine. Ainsi l'aménagement durable participe à la prévention du sentiment d'insécurité.

Remerciements

Je remercie ma directrice de thèse, le professeur Catherine Semidor, de me guider en collaboration avec le professeur Clara Cardia. Mes remerciements vont également à Damien Delanghe, directeur du cabinet EuGée, qui apporte son expertise environnementale à mes travaux, ainsi qu'aux sociologues Christian Sellenave et Bertrand Vallet, qui m'ouvrent des perspectives nouvelles de recherche et participent au travail pluridisciplinaire de ma thèse.

Références

- Bonelli L. (2010), *La France a peur une histoire sociale de l'insécurité*, La Découverte, Paris
- Fourcade M.-B. (2007), *Patrimoine et Patrimonialisation : Entre le Matériel et L'immatériel*, Presses Université, Laval
- Gladwell M. (2003), *Le Point de bascule : Comment faire une grande différence avec de très petites choses*, Transcontinental
- Jacobs J. (1991), *Déclin et survie des grandes villes américaines*. Architecture plus recherches, Liège, P. Mardaga
- LABQUS & IAURIF (2008), *Urbanisme conception et gestion des espaces pour prévenir la malveillance* (European Commission directorate-General justice, freedom and security.), Milan
- Landauer P. (2009), *L'architecte, la ville et la sécurité*, Presses Universitaires de France, PUF
- Lefebvre H. & Sellenave C. (2005), *Urbi & Bordeaux : décisions & représentations urbaines*, Bastingage
- Newman O. (1973), *Defensible space people and design in the violent city*, London, Architectural press
- Pagnac-Baudry H. (2012), *Penser autrement la prévention de l'insécurité urbaine*. Talence : École Nationale Supérieure d'Architecture et de Paysage de Bordeaux
- Whitzman & Wekerle (1994), *Safe Cities : guidelines for planning, design and management*, New York, Van Nostrand Reinhold

Auteur

Héloïse Pagnac-Baudry, architect, PhD student, GRECAU Laboratory from Bordeaux and Urban Quality and Savety Laboratory from Milan, PhD in CIFRE with EuGée, environment ingeniering in Bordeaux. heloisepagnac@orange.fr