

Isabelle Boucher

Décembre 2006

ISBN 978-2-550-52841-8 (imprimé)

ISBN 978-2-550-52840-1 (PDF)

La sécurité et l'aménagement : l'impact du 11 septembre 2001



Plusieurs écrits témoignent du souci des gens de vivre dans des villes sécuritaires et, surtout, du rôle joué par le sentiment de sécurité dans leur qualité de vie. Les références aux événements du 11 septembre 2001 abondent et semblent marquer un point tournant dans les façons de faire de plusieurs institutions et organismes. Mais de quel type de sécurité parle-t-on? Quel est le lien entre terrorisme et aménagement du territoire? De quelle façon les aménagements dits « sécuritaires » influent-ils sur la perception qu'ont les citoyens de leur ville?

La définition de la sécurité

La notion de sécurité est large et recoupe notamment la sécurité civile, la sécurité publique, la sécurité routière, la sécurité incendie et le sentiment d'insécurité. La Ville de Québec, dans sa politique de sécurité, la décrit ainsi : « La notion de sécurité fait référence à un état ou à une situation dépourvu de menaces d'ordre physique, matériel ou moral et qui contribue à une perception d'être à l'abri du danger. Trois conditions de base sont nécessaires à l'atteinte d'un niveau optimal de sécurité dans une ville, soit le contrôle des dangers de blessures, le respect de l'intégrité physique, matérielle ou morale de la personne et le climat de cohésion, de paix sociale et d'équité protégeant les droits et libertés. »

Le sentiment d'insécurité

Dans le domaine de l'aménagement, les préoccupations actuelles sont, entre autres, axées sur le sentiment d'insécurité et ses implications quant à la conception des lieux d'une ville. Le sentiment d'insécurité est également décrit dans la Politique de sécurité urbaine de la Ville de Québec : « [...] le sentiment d'insécurité réfère à la perception

qu'ont les gens de leur vulnérabilité face à une éventuelle menace. Les chercheurs ont identifié quatre éléments importants du sentiment d'insécurité : la peur des délits impliquant des contacts personnels avec l'agresseur, la peur des inconnus, parce qu'ils peuvent être source d'événements imprévus, la peur des contextes suspects comme la nuit ou certains lieux déserts (mal éclairés) et la peur de la rue pour son trafic, ses feux de circulation, le bruit et l'action. »

EXEMPLE

Un exemple d'aménagement sécuritaire : Le palais de justice de Seattle

Pour le nouveau palais de justice fédéral construit récemment à Seattle, les aménagements se devaient d'être d'une part, sécuritaires et, d'autre part, accueillants et agréables pour la population (fig.1). L'approche, fondée sur le principe de la course à obstacles, vise à empêcher un camion rempli d'explosifs de s'approcher du palais de justice. Les interventions ont été les suivantes :

- l'utilisation d'un plan d'eau, situé entre le bâtiment et la rue, de façon à rendre plus difficile l'atteinte du bâtiment par un véhicule;
- l'aménagement en plusieurs niveaux de l'espace entre la rue et le bâtiment (fig.2);
- l'exploitation des matériaux de fabrication des enseignes pour servir de barrière. Dans ce cas-ci, le béton et l'acier ont été utilisés;
- la disposition des bancs publics sur le périmètre du site, toujours pour servir de barrière;
- l'alignement d'arbres destiné à ralentir un véhicule qui s'avance rapidement vers le bâtiment;
- l'utilisation de mâts d'éclairage en matériaux robustes;
- l'emplacement des bollards, qui, dans le cas du palais de justice, semble choisi pour protéger les arbres, mais dont le but, en fait, est d'empêcher les véhicules de pénétrer sur les lieux.

Figure 1 : Place du palais de justice



› Peter Walker & Partners

Figure 2 : Changements de niveau



› Peter Walker & Partners

Wilson et Kelling, auteurs de la théorie « *Broken Windows* » soutiennent, quant à eux, qu'il existe un lien direct entre criminalité et sentiment d'insécurité. Ils prétendent que l'insécurité urbaine prédispose aux incivilités physiques et sociales. Leur théorie est la suivante : si une fenêtre d'un bâtiment n'est pas réparée, les carreaux des autres fenêtres ne tarderont pas à être cassés.

Ils expliquent leur théorie de la façon suivante : si une incivilité, aussi mineure soit-elle, n'est pas réprimée, elle risque d'entraîner une baisse du sentiment de sécurité chez la population d'un quartier. Cette incivilité conduit les résidants à se retirer des lieux publics (rues, parcs, places publiques) et de la vie communautaire. L'absence progressive de surveillance informelle des lieux publics participe à la recrudescence des incivilités (vandalisme, mendicité, délinquance) et, donc, à la criminalité.

Certaines études ont toutefois démontré que la seule élimination des incivilités ne permet pas de supprimer le sentiment d'insécurité. Les incivilités sont également liées à la qualité de la forme urbaine. Ainsi, des espaces publics clos, non visibles depuis la rue, favorisent la multiplication des incivilités. Par ailleurs, il ressort de l'étude de Trudel, *Les incivilités physiques et sociales et le sentiment d'insécurité dans l'environnement urbain : la théorie « Broken Windows » revisitée*, que, pour agir efficacement sur le sentiment d'insécurité, les interventions issues du partenariat public-communautaire sont autant, sinon plus efficaces que la réduction des incivilités.

L'American Planning Association et la sécurité

L'American Planning Association (APA) s'est également penchée sur la question des « paysages de la peur », de l'insécurité et du design sécuritaire. L'APA est l'organisme états-unien de référence en matière d'aménagement du territoire et de planification. Il représente plus de 37 000 professionnels et constitue l'un des lobbys les plus importants des États-Unis dans le domaine de l'aménagement.

En mars 2005, l'APA a adopté un guide d'élaboration des politiques portant sur la sécurité des aménagements urbains. Elle y tisse des liens entre les événements du 11 septembre et la planification du territoire. L'organisme états-unien constate que les mesures de sécurité implantées à la suite des événements du 11 septembre ont finalement instauré un climat de peur et de crainte dans plusieurs centres urbains. L'APA juge qu'il est maintenant nécessaire d'assurer une meilleure intégration de la sécurité et du design, afin de créer des espaces de meilleure qualité.

Le problème inhérent aux mesures traditionnellement mises en place pour aménager des villes sécuritaires, est qu'elles sont contraires aux principes des collectivités viables véhiculés par l'APA et nombre d'urbanistes nord-américains et européens. Les principes mis en cause concernent la densité des milieux habités, l'accessibilité, la convivialité des espaces publics et la mixité des usages.

Par sa politique, l'APA propose d'intégrer la sécurité à la planification d'un quartier, afin que celle-ci devienne une plus-value plutôt qu'une contrainte à la qualité de vie. L'APA prône une approche faisant la promotion de la qualité de vie et de la sécurité comme celle développée par Oscar Newman dans son ouvrage *Creating Defensible Space*, comme le concept de « *eyes on the street* », dont faisait état Jane Jacob dans les années

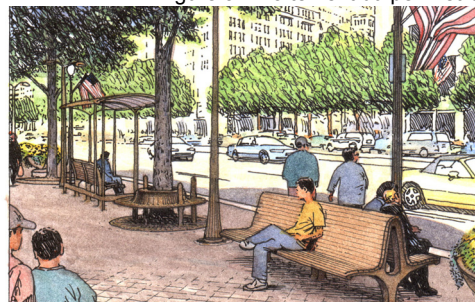
1960, et comme le *Crime Prevention Through Environmental Design* (CPTED) appelé « architecture de prévention situationnelle » en France.

De façon plus précise, l'APA recommande un design urbain qui tienne compte de la surveillance des lieux par les gens qui y habitent et y travaillent, un contrôle naturel des accès par la configuration des aménagements, une délimitation des espaces publics, semi-publics et privés (*territoriality*), des appareils d'éclairage conçus de façon à assurer la sécurité et la convivialité de l'espace, etc.

En outre, l'APA nous renvoie au projet du *National Capital Urban Design and Security Plan*, publié par la National Capital Planning Commission for Washington DC, qu'elle reconnaît comme un modèle d'intégration de la sécurité au design urbain.

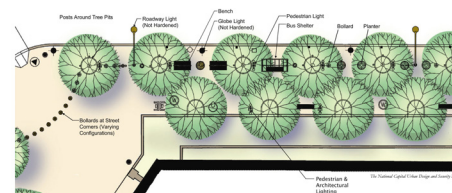
Pour la firme d'architectes-paysagistes qui a collaboré au projet du *National Capital Urban Design and Security Plan*, à Washington DC, l'objectif consistait à améliorer la circulation et l'apparence de la ville, à la suite de l'installation de blocs de béton et d'autres dispositifs de sécurité. L'exercice avait pour but de restreindre l'accès à certains bâtiments stratégiques par l'aménagement d'un périmètre de sécurité. Le périmètre est constitué d'un mobilier urbain conçu de façon à résister aux chocs et disposé de façon serrée, afin qu'un véhicule ne puisse circuler entre ses divers éléments (fig.3 et 4).

Figure 3 : Traitement du périmètre



› National Capital Planning Commission

Figure 4 : Vue en plan



› National Capital Planning Commission

Le véritable défi de l'aménagement

On qualifie souvent les villes de sécuritaires, parce que le taux de criminalité y est peu élevé, mais il n'y a pas de lien de causalité entre sécurité et sentiment d'insécurité. Par exemple, une fois installés, les dispositifs de sécurité comme les barrières *jersey* et les blocs de béton, la population de Washington se sentait encore plus effrayée. Cela a été également le cas à Liège, en Belgique, où le sentiment d'insécurité s'est accru depuis quatre ans, bien que les statistiques sur la criminalité soient à la baisse. Des intervenants ont même constaté que, lorsqu'une campagne de prévention est organisée dans un lieu, le sentiment d'insécurité s'y développe.

Si la lutte contre le terrorisme, la criminalité et l'incivilité incite les villes à installer des dispositifs de sécurité sur leur territoire, encore faut-il qu'ils soient bien intégrés au

paysage et qu'ils ne diminuent pas la convivialité de l'espace public. Or, le mobilier urbain conçu en fonction de la sécurité peut lui aussi provoquer l'indignation des usagers. Ainsi accusait-on, dans le *Nouvel Observateur* de novembre 2004, le design sécuritaire de rendre les villes inhospitalières et de convertir les habitants en spectateurs plutôt qu'en acteurs de leur ville. On cite l'exemple de la Régie autonome des transports parisiens (RATP) qui a modifié le design de ses bancs publics, afin de rendre la vie plus difficile aux « indésirables » qui y dormaient. Même chose aux Halles de Paris, où les pelouses sont arrosées régulièrement de façon à éviter que les sans-abri viennent y dormir, la présence des itinérants étant susceptible de créer un sentiment d'insécurité.

Le processus de revitalisation du centre-ville de Los Angeles, entrepris à la fin des années 1980, suit également cette tendance. Une série de mécanismes architecturaux ont été conçus de façon à expulser indirectement les sans-abri. Les toilettes publiques ont ainsi été supprimées, ce service étant dorénavant offert par les commerçants. Les itinérants y ont donc plus difficilement accès. Des bancs à la forme arrondie remplacent les anciens, des systèmes d'arrosage des végétaux fonctionnent la nuit de façon aléatoire, etc.

Conclusion

Pour qu'une ville soit agréable à vivre, il faut non seulement qu'elle soit sécuritaire, mais qu'elle permette aussi à la population de s'y sentir en sécurité. Et ce sentiment de sécurité varie en fonction de la perception qu'ont les gens de leur ville, ce qui explique la complexité, lors de la transposition dans l'aménagement du territoire, de la notion de sécurité. Outre les approches de design urbain sécuritaire évoquées ici, on ne peut masquer l'émergence d'un nouveau sentiment d'insécurité plus diffus, d'une insécurité plus événementielle. La ville protectrice d'autrefois devient, ces années-ci, source d'insécurité. Les murs, enceintes et fortifications anciennes ne sont plus utiles face aux attentats terroristes qui touchent les zones urbaines très fréquentées (New York, Londres, Madrid), face aux ouragans (Katrina), tsunamis (Indonésie) et autres catastrophes du genre. Le vrai défi se limite-t-il à aménager des villes sécuritaires?

Ce texte a été publié dans le numéro de décembre 2006 d'Urbanité, la revue de l'Ordre des Urbanistes du Québec.

Bibliographie



- American Planning Association. 2005, *Policy guide on security*.
www.planning.org/policyguides/security.htm
- American Association of Landscape Architect. 2003, *Security design*.
www.asla.org/membersonly/pdf/governance/Security_Design.pdf
- Conseil européen des urbanistes. 2003, *La Nouvelle Charte d'Athènes 2003, La Vision du Conseil Européen des Urbanistes sur Les Villes du 21ième siècle*.
www.urbanistes.com/file/download/charteCEU2003.doc
- Enlow, Clair. « Design is the best defense », *Landscape Architecture*, Vol. 95, no.8, Août 2005, page 44 à 49.
- Gouvernement du Canada. *Diversification de l'économie de l'Ouest Canada, Le Forum urbain mondial*.
www.wd.gc.ca/ced/wuf/default_f.asp
- Gouvernement du Québec. Ministère de la Sécurité publique. 2005, *Plan stratégique 2005-2008*.
www.msp.gouv.qc.ca/msp/ministe/planstra/presentation_ministere.pdf
- Gouvernement du Québec. Ministère des Affaires municipales et de la Métropole. 1999, *L'aménagement et la sécurité dans les lieux publics*. s.e., s.p.
- MECK, Stuart. « Getting on the case », *Planning*, Vol. 71, no.6, Juin 2005, p.10 à 13.
- National Capital Planning Commission, 2002, *The National Capital Urban design and Security plan*, Washington, 89 pages.
- Prolongeau, Hubert. 2004, « Plus dure sera la ville », *Le Nouvel Observateur*, n° 2088, 11 novembre.
- Renette, Eric. 2005, « Le paradoxe de la sécurité ardente », *Régions.be*, 23 février.
www.regions.be/Rubriques/Liege/page_5584_304972.shtml
- Steins, Chris. 2005, « Three characteristics of great cities », *Planetizen*.
www.planetizen.com/news/item.php?id=16352&rf=e
- Trudel, François. « *Les incivilités physiques et sociales et le sentiment d'insécurité dans l'environnement urbain : la théorie «Broken Windows» revisitée* » mémoire de maîtrise, Québec, Université Laval, Faculté d'aménagement, d'architecture et des arts visuels, Département d'aménagement, 2001, 144 pages.
- Ville de Québec. 2003, *Politique de sécurité urbaine*.
www.ville.quebec.qc.ca/fr/document/politique_securite_urbaine.pdf

www.mamr.gouv.qc.ca

