

Aménagement et prévention de la délinquance : principes et expériences



Benoît Basset/IAU idf

La dimension environnementale de la prévention de la délinquance émerge dans le champ des politiques publiques à partir des années 1990, en France. L'institution des études de sécurité publique, en amont de certains projets d'aménagement et de construction, renforce la mise en relation entre l'architecture, l'aménagement des espaces et la sécurité.

En France, depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, la prévention de la délinquance s'est essentiellement développée au travers de la prévention sociale. À partir du milieu des années 1990, elle intègre une nouvelle dimension environnementale, prémices de la prévention situationnelle. En 1995, la loi d'orientation et de programmation pour la sécurité institue pour

la première fois le principe d'études de sécurité en amont des projets d'aménagement et de construction « qui, par leur importance, leur localisation ou leurs caractéristiques propres peuvent avoir des incidences sur la protection des personnes et des biens contre les menaces et les agressions⁽¹⁾ ». Cette loi est confirmée par la loi d'orientation et de programmation pour la sécurité intérieure de 2002, qui admet

que : « certains types de réalisations urbaines ou d'activités économiques peuvent se révéler criminogènes et qu'il est possible d'y prévenir ou d'y réduire les sources d'insécurité en agissant sur l'architecture et l'aménagement de l'espace urbain⁽²⁾ ».

Selon la conception officielle française, la prévention situationnelle vise à prendre en considération les facteurs urbains et architecturaux, à travers des études de sécurité publique, obligatoires pour certains projets urbains. Elle mise sur un ensemble de techniques afin d'influer sur l'environnement et préconise, notamment, le déploiement de la vidéosurveillance comme moyen de prévention des risques et de sécurisation des espaces⁽³⁾.

Prévention sociale

« ...concerne les interventions qui visent, indirectement ou directement, à influencer sur la personnalité et les conditions de vie des individus pour éviter la production de comportements déviants et réduire les facteurs sociaux prédisposant à la délinquance. »

Prévention situationnelle

« ...désigne des mesures qui visent à supprimer ou à réduire les opportunités de commettre une infraction en modifiant les circonstances dans lesquelles ces infractions pourraient être commises. Elle s'attache à rendre plus difficile, plus risquée et moins profitable la commission des infractions par la dissuasion et la protection des victimes potentielles, que celles-ci soient des personnes ou des biens. »

Source : Délégation interministérielle à la ville, *Politique de la ville et prévention de la délinquance, Recueil d'actions locales*, Paris, éditions de la DIV, coll. Repères, 2004.

L'expérience anglo-saxonne

C'est en Grande-Bretagne, au début des années 1980, que la prévention situationnelle se voit ériger en politique publique de

(1) Loi n° 95-73 du 21 janvier 1995 d'orientation et de programmation relative à la sécurité, article 11.

(2) Loi n° 2002-1094 du 29 août 2002 d'orientation et de programmation pour la sécurité intérieure, annexe IX.

(3) Comité interministériel de prévention de la délinquance, Plan national de prévention de la délinquance et d'aide aux victimes, 2010-2012.

prévention et de lutte contre le crime. Théorisée par Ronald Clarke, elle prend le parti de définir le délit comme la conséquence de la motivation d'un acteur malveillant et d'une occasion. Cette occasion est la résultante de trois conditions réunies : un délinquant « probable », une cible « appropriée », et l'absence de « dissuasion suffisante⁽⁴⁾ ». Son développement s'appuie également sur la théorie du « choix rationnel ». De ce point de vue, le délinquant fait le calcul de ce que pourrait lui coûter son passage à l'acte, en identifiant l'effort, les risques encourus et les bénéfices opérés. Cette théorie repose sur un acteur à la démarche calculée et rationnelle, et écarte l'impulsivité de l'action et du comportement déviant.

Dans la tradition anglo-saxonne, la prévention situationnelle cherche à réduire voire à supprimer les occasions de commettre un délit. À cet effet, R. Clarke propose une série de techniques visant à répondre aux trois objectifs que la prévention situationnelle s'est fixée : « augmenter l'effort requis par le délit, augmenter

les risques que doit prendre le délinquant, et réduire la gratification ». Ces techniques recourent différents répertoires d'actions, parmi lesquels : la surveillance humaine des lieux, des dispositifs techniques de protection des cibles (la vidéosurveillance, par exemple) et des stratégies d'aménagement (lisibilité des espaces, éclairage...).

La prévention situationnelle interpelle donc l'aménagement et l'architecture comme conditions d'occurrence au développement des actes de malveillance et de délinquance. Elle repose sur des théories nord-américaines visant à réduire les potentialités de passage à l'acte, par le biais de principes architecturaux et urbanistiques.

La relation entre l'aménagement et la sécurité des espaces

Initialement, c'est aux États-Unis que la relation entre l'aménagement et la sécurité émerge, par la dépréciation de l'espace public, perçu comme un lieu à hauts risques et désigné comme source des problèmes de sécurité⁽⁵⁾.

Au début du XX^e siècle, les chercheurs de l'École de Chicago⁽⁶⁾ émettent déjà l'idée que l'environnement urbain influe sur les comportements déviants⁽⁷⁾. En 1961, la journaliste Jane Jacobs, dans son ouvrage *The Death and Life of Great American Cities*, formalise une relation étroite entre la sécurité et les principes de planification et d'aménagement modernes. Elle plaide pour une mixité des usages et des fonctions et pour une cosurveillance des espaces publics ouverts à tous, fondements d'une vie sociale intense⁽⁸⁾. Cette vie sociale étant, elle-même, génératrice de contrôle social et de sécurité.

Dans le prolongement, à partir des années 1970, les travaux d'Oscar Newman sur l'espace défendable accentuent la mise en cause de l'architecture des grands ensembles, créatrice d'anonymat et de partage des espaces publics et communs par un trop grand nombre, et source de problèmes d'insécurité. Le concept de l'espace défendable repose sur des principes architecturaux à respecter, centrés sur la hiérarchisation des espaces et le contrôle des quartiers par les résidents eux-mêmes⁽⁹⁾.

Parallèlement, les expérimentations de la Crime Prevention Trough Environmental Design (CPTED) débutent dès les années 1970-1980, et connaissent un regain d'intérêt dans les années 1990, notamment par le biais d'un ouvrage de Timothy Crowe⁽¹⁰⁾. Elles reprennent une hypothèse déjà avancée selon laquelle « un aménagement approprié et un usage effectif de l'environnement urbain peuvent mener à la réduction du sentiment d'insécurité et des faits de délinquance, et à une amélioration de la qualité de vie⁽¹¹⁾ ». Il n'existe pas de définition fédératrice de cette approche. Cependant, deux dimensions se détachent :

- la forme urbaine peut aider à réduire la délinquance en faisant disparaître les conditions physiques d'opportunité du délit ;
- la forme urbaine peut influencer

sur les comportements et la perception des usagers, et générer un sentiment de territorialité, voire une cohésion sociale autour d'un espace.

La prévention de la délinquance par l'aménagement

La prévention situationnelle se voit donc définie selon des acceptions plus ou moins larges. Elle cherche à agir sur le passage à l'acte, sans considérer les caractéristiques sociales du délinquant, mais en interrogeant les facteurs environnementaux et spatiaux visant à supprimer les opportunités du délit. L'aménagement de l'espace peut être considéré comme facteur accélérateur dans certaines situations d'insécurité, ainsi que dans le sentiment d'insécurité des usagers. À partir d'une étude réalisée par l'IAU Île-de-France pour la SNCF sur la gare Montparnasse⁽¹²⁾, il convient d'illustrer comment les acteurs de terrain interpellent l'aménagement à des fins de sûreté.

(4) CLARKE Ronald V., « Les technologies de la prévention situationnelle », *Les Cahiers de la sécurité intérieure*, n° 21, 3^e trimestre 1995. Ces trois composantes réunies sont citées par la théorie de « l'activité routinière » développée par LAWRENCE E. COHEN et MARCUS FELSON, pour qui l'environnement physique et social détermine des occasions de délit.

(5) LOUDIER Céline, *La sûreté dans les espaces publics urbains. L'apport des méthodes nord-américaines à la question française et francilienne*, Laurif-Puca, février 2001, p. 14.

(6) L'École de Chicago sert à désigner un ensemble de travaux de sociologie urbaine mené à l'université de Chicago à partir du début du XX^e siècle. Ces travaux ont durablement marqué l'étude des villes et de la déviance.

(7) LAURIAC Nathalie, *Prévention situationnelle, États-Unis, Canada, Royaume-Uni. Une perspective historique et critique*, ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, novembre 2002.

(8) JACOBS Jane, *The Death and Life of Great American Cities*, 1961.

(9) NEWMAN Oscar, *Creating Defensible Space*, 1972.

(10) CROWE Timothy, *Crime Prevention Trough Environmental Design*, Stoneham, MA : Butterworth-Heinemann, 1991.

(11) LOUDIER Céline, *La sûreté dans les espaces publics urbains. L'apport des méthodes nord-américaines à la question française et francilienne*, Laurif-Puca, février 2002.

(12) GOSSELIN Camille, *De la conception à la gestion des espaces en gare. La prévention au cœur de la stratégie de sûreté*, IAU ÎdF, novembre 2012.

Les opérations soumises à une étude de sécurité publique

Douze ans après l'institution des études de sécurité publique, par la loi d'orientation et de programmation pour la sécurité de 1995, la loi relative à la prévention de la délinquance du 5 mars 2007 rend obligatoire leur réalisation. Le décret daté du 3 août 2007 en précise les modalités d'application. Dans un premier temps sont soumises à l'étude de sécurité publique, dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, les opérations d'aménagement créant une surface hors d'œuvre nette (Shon) supérieure à 100 000 m² et la création d'établissements recevant du public (ERP) de 1^{re} catégorie (accueillant plus de 1 500 personnes).

Une nouvelle circulaire du 6 septembre 2010 étend l'obligation de réalisation des études de sécurité aux opérations de rénovation urbaine qui comportent la démolition d'au moins 500 logements et désignées par arrêté du préfet comme présentant des risques pour la protection des personnes et des biens.

Le décret du 24 mars 2011 vise à étendre le champ d'application des études de sécurité. Il abaisse à 70 000 m² Shon le seuil de surface pour les opérations d'aménagement et de construction soumises à une étude de sécurité. Les ERP de 2^e catégorie (accueillant entre 701 et 1 500 personnes) sont également soumis à une étude de sécurité (lycées, collèges et gares), au moment de leur construction ou lors de travaux et aménagements soumis à un permis de construire, ayant pour effet d'augmenter de plus de 10 % l'emprise au sol, ou de modifier les accès sur la voie publique. Ces dispositions s'appliquent également aux établissements d'enseignement du 2nd degré, de 3^e catégorie (accueillant 301 à 700 personnes).

**Précisions sémantiques :
usage des mots**

« sécurité » et « sûreté »

À la SNCF, la distinction entre sécurité et sûreté est forte.

La sûreté désigne l'ensemble des moyens et organisations relatifs à la lutte contre les actes de malveillance et les faits de délinquance. Ces actes et faits recouvrent un vaste spectre : des petites incivilités, jusqu'aux actes de terrorisme. La sécurité se rapporte à l'ensemble des moyens mis en œuvre pour prévenir les accidents liés à l'exploitation ferroviaire. Elle revêt donc une acception plus technique.



Benoît Basset/IAU idF

L'utilisation de bornes de vente est un moyen de canalisation des flux en gare.

• L'aménagement en réaction à un problème de sûreté

En gare Montparnasse, l'aménagement peut être mobilisé afin de supprimer des pratiques, communément définies par les acteurs de terrain, comme une gêne à l'exploitation de la gare, et désignées comme pouvant impacter le sentiment d'insécurité des usagers. Par exemple, un des accès à la gare donnant sur la voie publique a connu une transformation physique dans l'objectif de supprimer le phénomène des « Caddie boys⁽¹³⁾ ». À cet effet, des escaliers mécaniques ont été installés et de véritables chariots ont été mis en service. Depuis, les « Caddie boys » ont disparu. Cependant, la prévention de l'insécurité par l'aménagement ne sau-

rait se limiter à des mesures de protection ou de défense en réaction à un problème de sûreté identifié. Elle doit intervenir afin de prévenir les troubles à la tranquillité et à la sûreté, et doit donc être intégrée en amont des projets.

• La conception des espaces : facteur de sûreté

L'intégration des enjeux de prévention et de sûreté dès la conception des espaces, et dans leur gestion future, apparaît comme un moyen de lutte contre la délinquance, en ce sens qu'elle participe à la qualité et au bon fonctionnement du site dans son ensemble. En gare Montparnasse, par exemple, l'accent est mis sur la végétation

des espaces (notamment pour adoucir l'architecture interne de béton) et les jeux d'ambiance. « L'ambiance » peut effectivement favoriser l'appropriation des lieux par les usagers et conforter les pratiques attendues au sein des espaces. Elle peut avoir une répercussion sur le sentiment de confort et de sécurité des clients SNCF dans leur pratique de voyage. La diffusion de musique, l'éclairage des zones les plus sombres, l'animation intense des espaces de la gare (expositions photos, événements promotionnels), la netteté et la propreté des lieux sont autant d'éléments qui impactent l'espace, sa gestion et le sentiment de sécurité des usagers.

Le sentiment de confort à fréquenter les espaces est identifié comme un facteur de résistance au développement d'une situation d'insécurité⁽¹⁴⁾. Aussi est-il nécessaire de prendre en compte les enjeux de prévention de la délinquance dès la définition et la conception des espaces, dans l'optique d'une meilleure organisation des usages. Cette démarche se doit d'intégrer, parallèlement, une meilleure coordination des modes de gestion futurs. Il ne s'agit pas pour autant de tomber dans le travers de la normalisation de techniques ou d'objets, mais plutôt de sensibiliser les maîtres d'ouvrage et les

Sûreté et qualité des espaces

concepteurs à la dimension de prévention de l'insécurité, dans une démarche avant tout centrée sur la qualité des espaces.

Ce thème est au cœur du programme d'expérimentation conduit par le Plan urbanisme, construction, architecture (Puca) afin de suggérer de nouvelles réponses de maîtrise d'œuvre urbaine permettant d'inclure la sûreté dans la réalisation des projets d'aménagement⁽¹⁵⁾. Dans cette perspective, la qualité d'un espace intègre les notions mêmes de sécurité et de sûreté. L'idée n'est pas de produire un urbanisme sécuritaire, mais un urbanisme au sein duquel la définition et la lisibilité des espaces participent à leur bon fonctionnement et à leur propre sûreté. L'enjeu est de créer un environnement de qualité, dont la sûreté est une composante et une conséquence. La relation entre



Camille Gosselin/IAU idF

La prévention de la délinquance par l'aménagement ne saurait se limiter à des mesures de protection ou de défense. Ici, un piano invite les voyageurs à la détente.

(13) On peut également les nommer « porteurs ». Il s'agit d'individus qui proposent leurs services aux voyageurs chargés et pressés, en leur présentant un chariot afin de porter leurs bagages au sein de la gare, en échange d'une obole.

(14) LOUDIER Céline, Aménagement et sécurité. Enjeux et éléments de méthode à l'usage des acteurs de l'aménagement, IAU idF, novembre 2004.

(15) PUCA, Qualité et sûreté des espaces urbains. Onze expériences novatrices, collection « Recherche du Puca » n°204, janvier 2012.



Guichet d'accueil des voyageurs avant embarquement : un dispositif qui concourt à la tranquillité en gare.

aménagement et sûreté est consolidée, en ce sens que l'aménagement, source de confort et de qualité de vie des usagers, contribue au renforcement de la tranquillité et de la sûreté au sein des espaces. L'objectif est de proposer des espaces de qualité correspondant aux usages attendus, en évitant la création de zones fermées et exclusives.

La prévention situationnelle peut renvoyer à des acceptions plus ou moins larges. Au sens restrictif, elle se focalise sur l'aménagement et l'architecture, considérant que ce sont des conditions d'occurrence au développement de la délinquance. Toutefois, la prévention situationnelle se doit d'être assimilée, en complément

d'autres répertoires d'actions, au sein d'une stratégie globale de sûreté, ayant pour objectif d'influer sur l'espace et de maîtriser le territoire.

En gare Montparnasse, ces actions se rapportent à l'humanisation de l'espace et au recours à des agents de sûreté, dont la visibilité sur le site répond à un objectif de dissuasion et de surveillance des lieux. La présence d'agents aux missions de médiation et de service concourt également à la tranquillité en gare. Ce maillage d'acteurs est complété par des actions dites de prévention sociale menées par des associations d'utilité publique, nécessaires au bon ordre de la gare Montparnasse, et venant

appréhender les situations complexes des populations marginales et en errance.

La prévention situationnelle, c'est-à-dire l'ensemble des dispositifs influant sur l'espace, se doit d'être mobilisée au sens large, considérant tout un champ d'actions qui ne se limite pas à une série de règles et de principes architecturaux et urbains. Dans cette perspective, l'appréhension des enjeux de prévention ne peut se dissocier d'une démarche partenariale renforcée. Elle doit également intégrer des dispositifs d'évaluation et de suivi, pour mieux s'ajuster à une réalité toujours mouvante.

Camille Gosselin ■



Le sentiment de confort est identifié comme un facteur de résistance au développement d'une situation d'insécurité.

Pour en savoir plus

- CLARKE Ronald V., « Les technologies de la prévention situationnelle », *Les Cahiers de la sécurité intérieure*, n° 21, 3^e trimestre 1995, pp. 101-114.
- CROWE Timothy, *Crime Prevention Through Environmental Design*, Stoneham, MA : Butterworth-Heinemann, 1991.
- GOSSELIN Camille, *De la conception à la gestion des espaces en gare. La prévention au cœur de la stratégie de sûreté*, IAU îdF novembre 2012.
- JACOBS Jane, *The Death and Life of Great American Cities*, 1961.
- LAURIAC Nathalie, *Prévention situationnelle, États-Unis, Canada, Royaume-Uni. Une perspective historique et critique*, ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, novembre 2002.
- LOUDIER Céline, *Aménagement et sécurité. Enjeux et éléments de méthode à l'usage des acteurs de l'aménagement*, IAU îdF novembre 2004.
- LOUDIER Céline, *La sûreté dans les espaces publics urbains. L'apport des méthodes nord-américaines à la question française et francilienne*, Laurif-Puca, février 2001.
- NEWMAN Oscar, *Creating Defensible Space*, 1972.
- PUCA, *Qualité et sûreté des espaces urbains. Onze expériences novatrices, collection « Recherche du Puca » n° 204*, janvier 2012.

Directeur de la publication : François Dugeny

Auteur : Camille Gosselin
Sous la direction de Sylvie Scherer

Rédactrice en chef : Marie-Anne Portier
Maquette : Annick Herpin
Cartographie : Jean-Eudes Tilloy
Sous la direction de Frédéric Theulé

Diffusion par abonnement
80 € par an (≃ 40 numéros) - 3 € le numéro
Service diffusion-vente
Tél. : 01 77 49 79 38
15, rue Falguière 75015 Paris

ISSN 1967 - 2144

www.iau-idf.fr