UNIVERSITÉ DE NEUCHÂTEL

Youssef Bessourour, Luca Charmillot
et Julien Malan

L'extinction de l'éclairage public à Fontaines (NE)

Une analyse du sentiment de sécurité des habitants du village après l'extinction

MÉMOIRE DE BACHELOR

Sous la direction du Prof. **Francisco Klauser** et de l'assistant **Marc Winz**

Juin 2020

Prise de vue nocturne à Fontaines avant l'extinction de l'éclairage public. Source : David Vuillemez, 7 avril 2018

REMERCIEMENTS

D'abord, nous souhaitons remercier Francisco Klauser et Marc Winz pour leurs conseils éclairés et leur disponibilité tout au long de cette année universitaire.

Ensuite, nos remerciements vont à Laurent Debrot, qui, dès le départ, a manifesté de l'intérêt pour notre étude. Il a accepté de répondre à toutes nos questions et nous a transmis de précieux documents relatifs à l'extinction de l'éclairage public.

Enfin, notre gratitude va à tous les habitants du village de Fontaines qui nous ont accordé un peu de leur temps lors de la réalisation de ce travail.

TABLE DES MATIERES

Remerciements 2
Première Partie 5
Introduction 5
Introduction 6
La nuit : un espace-temps conflictuel 6
Fontaines : le village pilote du Val-de-Ruz 7
Deuxième partie 9
Problématique 9
Problématique 10
Question de recherche 10
État des lieux de la littérature scientifique sur l'éclairage et la sécurité 10
La distinction entre l'insécurité et le sentiment d'insécurité 10
La visibilité et le sentiment de sécurité 10
Le caractère panoptique de l'éclairage 11
L'animation nocturne et le sentiment de sécurité 12
Les controverses académiques sur l'effet réel de l'éclairage sur la sécurité et le sentiment de sécurité 12
Conceptualisation 13
Le concept de trajets sûrs 13
Axes de recherche 14
Troisième partie 16
Méthodologie 16
Méthodologie 17
L'entretien semi-directif et la méthode visuelle 17
Les intervenants et le terrain 19
La question de l'anonymat 20
Quatrième partie 21
Analyse 21
Première dimension : la visibilité de l'espace et l'éclairage 22
Les principales sources lumineuses après minuit 22
La station-service Mini-Prix 22
Les réverbères des passages piétons 23
La lune 23
Les voitures 24
Le sentiment de sécurité des jeunes piétons 24
Éviter les obstacles 24
Identifier les autres piétons 25
Les stratégies adoptées pour pallier le sentiment d'insécurité 26
Utiliser le téléphone portable 26
Opter pour un trajet différent 27
Conclusion de la section 28
Deuxième dimension : le regard social et l'éclairage 29
Une faible densité d'individus dans le village après minuit 29
Un sentiment de vulnérabilité lorsque les jeunes rentrent seuls 29
Se dépêcher pour rentrer à la maison 31
La peur d'une rencontre fortuite durant le trajet 31
Rentrer plus souvent en étant accompagné 32
Privilégier d'autres modes de transports 32
Un sentiment d'insécurité qui évolue selon le moment du trajet 33
Première phase : le commencement du trajet après la sortie du bus 33

Deuxième phase : la rue principale 33
Troisième phase : les rues adjacentes 34
Conclusion de la section 35
Troisième dimension : l'animation nocturne et l'éclairage 36
L'animation nocturne du village après l'extinction 36
Une faible animation nocturne 36
Les rares sources d'animation nocturne 37
L'impact limité de l'extinction de l'éclairage public sur l'animation nocturne du village 38
Les promeneurs de chien 38
Le rassemblement d'individus 38
L'animation nocturne et le sentiment de sécurité 39
Conclusion de la section 40
Synthèse des résultats 41
Cinquième partie 42
Conclusion 42
Conclusion 43
Sixième partie 45
Bibliographie 45
Bibliographie 46
Septième partie 48
Annexes 48
Annexes 49
Annexe 1. Guide d'entretien 49
Annexe 2. Liste des entretiens 51
Annexe 3. Plan satellite du village de Fontaines 52
Annexe 4. Tout-ménage distribué aux habitants de Fontaines 53
Annexe 5. Photographie 54
Annexe 6. Exemple d'entretien 55

Première Partie

INTRODUCTION

INTRODUCTION

LA NUIT : UN ESPACE-TEMPS CONFLICTUEL

Depuis notre naissance, nous vivons constamment en présence de l'éclairage public : chaque nuit, les réverbères s'allument pour illuminer notre environnement et nous n'y faisons presque pas attention. L'éclairage public a envahi notre quotidien et ce dernier nous semble naturel, voire consubstantiel à la nuit. Mais, cela a-t-il toujours été le cas ? Cette vision des choses n'est-elle pas simplement le reflet de nos représentations culturelles ? En somme, l'être humain a-t-il réellement besoin d'être continuellement éclairé ? À l'entame de notre mémoire, ce sont ces questions nous ont animé et qui ont présidé au choix de notre sujet : l'extinction de l'éclairage public.

Historiquement, comme le souligne l'historien Marco Cicchini (2011 : 40), *« la tyrannie des heures noires est longtemps vécue comme un horizon indépassable »*. Fondamentalement, la nuit génère de la crainte, car elle est liée au mal[1]. Nous avons tous gardé une trace de cette vision des choses. N'associons-nous pas les démons, les loups-garous et les sorcières à l'obscurité, *a fortiori* à la nuit ?

En Europe, avant le XIXème siècle, l'éclairage public n'existait pas. Il n'y avait donc aucun moyen de domestiquer la nuit. Dès lors, cet espace-temps restait inaccessible. À cette époque, la nuit était synonyme d'arrêt des activités sociales. De ce fait, elle invitait au repli domiciliaire et au confinement (*ibid.* : 40 et 42).

Cependant, depuis un siècle, le processus de généralisation de l'éclairage public a progressivement brisé le rythme imposé de l'alternance entre le jour et la nuit[2]. Cette *« conquête de la nuit »* par la lumière comme l'appelle le géographe Luc Gwiazdzinski (2005 : 79) a permis le développement des activités et des animations et a entraîné l'émergence d'un espace public nocturne. Ainsi, l'offre de loisirs la nuit (discothèques, bars, cinémas, casinos, etc.) s'est développée ; le travail nocturne s'est banalisé ; les événements festifs la nuit se sont multipliés ; la périodicité, l'amplitude et la fréquence des transports publics nocturnes a augmenté ; etc. En bref, toute une économie de la nuit a émergé (*ibid.* : 109 et 116-117).

Toutefois, cette apparition d'activités diverses (autrefois cantonnées au jour) suscite des conflits nocturnes : des tensions éclatent entre *« la ville qui dort »* (zones résidentielles), *« la ville qui travaille »* (industries) et *« la ville qui s'amuse »* (centre-ville) (GWIAZDZINSKI 2005 : 21). Par exemple, dans les centres urbains, un conflit d'usages naît entre les fêtards, souvent bruyants, et les résidents, soucieux de leur tranquillité. De même, une opposition apparaît entre le développement irrépressible de l'éclairage public et l'observation du ciel nocturne et des étoiles par les astronomes[3].

---

[1] Cette image correspond aux différentes *« mythologies »* du noir (déchéance de Lucifer, Chute originelle…) et est profondément ancrée dans l'histoire de la civilisation occidentale (CHALLÉAT 2011 : 184).

[2] L'invention de la lampe à incandescence a eu lieu en 1879. Cette invention (éclairage électrique) a permis la généralisation de l'éclairage public entre 1900 et 1920 en Europe (GWIAZDZINSKI 2005 : 83). Aujourd'hui, le ciel nocturne est en moyenne sept fois plus éclairé qu'il y a cent ans (*ibid.* : 138).

[3] Samuel Challéat (2011 : 186) englobe toutes les nuisances de l'éclairage public sous le terme *« d'externalités négatives »*. Cela va de la pollution lumineuse qui empêche la vision du ciel nocturne aux dérèglements physiologiques (horloge interne) causées par la lumière artificielle.

FONTAINES : LE VILLAGE PILOTE DU VAL-DE-RUZ

Ainsi que nous l'avons présenté, les conflits d'usages nocturnes et les questions liées à l'éclairage public concernent surtout les villes. Pourquoi alors s'intéresser au cas du village de Fontaines ?

D'une part, parce qu'aucune ville en Suisse n'a pratiqué l'extinction complète de l'éclairage public. Le Val-de-Ruz sera la plus grande commune helvétique à le faire prochainement (BOTTERON 6.11.2018). D'autre part, car contrairement à ce qu'on pourrait croire, les villages ne sont pas exempt de conflits. Fontaines en est un exemple patent : comme nous l'a confié Laurent Debrot[4], au départ, il était prévu que l'extinction de l'éclairage public soit effective de minuit à 5h du matin. Néanmoins, après une interpellation de la direction de l'usine Nivarox, dont le changement d'équipes a lieu à 5h, les autorités communales ont avancé l'allumage de quinze minutes pour l'établir à 4h45. Cet exemple nous offre une illustration de l'opposition entre *« le village qui dort »* et *« le village qui travaille »*.

De même, le dernier bus arrive à Fontaines après minuit. Celui qui le précède passe environ une heure avant. Par conséquent, le weekend, de nombreux jeunes qui rentrent de soirée de Neuchâtel empruntent ce transport pour gagner leur domicile. Or, à leur arrivée dans le village, l'éclairage public est déjà éteint. Ils doivent alors effectuer le trajet entre l'arrêt de bus et leur demeure dans des conditions de luminosité délicates. Là encore, nous faisons face à un conflit d'usage. En l'occurrence, entre *« le village qui dort »* (dont les habitants à la maison n'ont pas besoin d'éclairage public) et les jeunes qui rentrent chez eux en provenance de *« la ville qui s'amuse »* (et qui auraient besoin de l'éclairage public pour se mouvoir). C'est précisément à ce *« problème »* que nous avons souhaité nous intéresser dans le cadre de notre recherche.

En ce qui concerne l'extinction de l'éclairage public au Val-de-Ruz, Fontaines est le village pilote[5]. Initialement, la période d'essai prévue était de six mois, d'octobre 2017 à juillet 2018. Depuis lors, elle a été prolongée en raison du succès de l'expérience. Comme le mentionne le rapport du conseil communal sur l'extinction nocturne de l'éclairage public (2018 : 4), la décision d'éteindre a été motivée par des considérations financières[6], mais surtout écologiques. En effet, à l'heure de la prégnance des thématiques du changement climatique et de l'extinction de la biodiversité, la pollution lumineuse est vivement critiquée pour ces méfaits sur la faune et la flore[7].

En revanche, dans le cadre de ce travail, nous nous concentrerons sur un autre enjeu : la sécurité. Nous le ferons non seulement parce que l'éclairage public et la sécurité sont un couple intimement liés, les systèmes d'éclairage s'étant historiquement développés pour conjurer la peur de l'obscurité (MOSSER 2007 : 78). Mais en outre, car la sécurité est l'enjeu le plus susceptible d'être déclinable spatialement. Il est en effet difficile de réaliser un travail

[4] Député au parlement neuchâtelois et conseiller général de la commune du Val-de-Ruz, il est très engagé sur les problématiques liées à l'éclairage public.
[5] Sur les quatorze villages que comptent le Val-de-Ruz, le choix de Fontaines s'est fait en raison de sa position centrale dans la commune.
[6] Environ 34'000 CHF d'économies par année seront réalisées.
[7] D'après des études récentes, environ 80 % des insectes auraient disparu d'Europe en trois décennies (HALLMANN et al. 2017 : 14). Or, l'éclairage artificiel nocturne participe à la disparition des insectes, en partie parce qu'ils se servent des astres afin de s'orienter (RICH ET LONGCORE 2006).

géographique (à travers des méthodes qualitatives) sur les enjeux économiques et écologiques liés à l'éclairage public.

Nous savons qu'à la fin de la période d'essai d'extinction de l'éclairage public à Fontaines, une enquête d'opinion a été réalisée afin de sonder la population du village. Il en ressort que la majorité des habitants de Fontaines sont favorables à cette mesure :

Figure 1. Résultat du sondage sur l'extinction de l'éclairage public auprès des habitants de Fontaines

Réponses	**240**	**%**
Favorable	184	77
Plutôt favorable	18	8
Plutôt défavorable	7	3
Défavorable	31	13

Source : Rapport du conseil communal du Val-de-Ruz sur l'extinction nocturne de l'éclairage public, 2018 : 6

Pour autant, on s'aperçoit que 16 % des sondés y sont défavorables ou plutôt défavorables. Cela signifie que l'extinction de l'éclairage public fait débat et n'est pas unanimement acceptée par la population. L'enquête n'étant pas plus exhaustive et n'ayant pas plus d'informations sur le profil sociologique des personnes interrogées, il est probable que les motifs de désapprobation soient d'ordre sécuritaires.

Désirant explorer cette hypothèse, nous nous intéresserons aux habitants du village qui sont confrontés régulièrement à l'extinction de l'éclairage public. En l'occurrence, cela concerne surtout les jeunes lorsqu'ils rentrent de soirée avec le dernier bus. Nous les questionnerons sur leur sentiment de sécurité durant leur trajet entre l'arrêt de bus et leur domicile. En ce sens, nous chercherons à connaitre s'ils ont changé de trajet en raison de l'extinction de l'éclairage public. Pareillement, nous essaierons de savoir si leurs comportements durant leurs trajets ont changé par rapport à la période *ante* extinction en raison de l'évolution de leur sentiment de sécurité.

Deuxième partie

PROBLÉMATIQUE

PROBLÉMATIQUE

QUESTION DE RECHERCHE

Comme présenté en introduction, nous nous pencherons sur l'extinction de l'éclairage public dans le village de Fontaines en nous centrant sur une catégorie de population particulière : les jeunes. Nous chercherons à savoir quel impact pourrait avoir l'extinction de l'éclairage public sur eux et comment cela se manifeste spatialement dans leurs trajets nocturnes (après minuit) et dans leurs comportements (durant leurs trajets). Ainsi, nous formulons la question de recherche suivante, qui servira de fil rouge à notre travail :

Comment l'extinction de l'éclairage public affecte le sentiment de sécurité des jeunes habitants de Fontaines lors de leurs trajets nocturnes entre l'arrêt de bus et leur domicile ?

ÉTAT DES LIEUX DE LA LITTÉRATURE SCIENTIFIQUE SUR L'ÉCLAIRAGE ET LA SÉCURITÉ

La distinction entre l'insécurité et le sentiment d'insécurité

Dans la littérature scientifique, une distinction est réalisée entre l'insécurité (criminalité effective) et le sentiment d'insécurité (peur du crime) : tandis que *« l'insécurité objective »* est causée par une menace réelle « *in praesentia* » (AUGOYARD 1990 : 2), le sentiment d'insécurité ne relève d'aucune cause clairement identifiable. Il est l'expression de la perception confuse d'une menace, autrement dit d'un risque potentiel d'une agression. Ce risque peut être dû à une peur sociale collective ou peut prendre racine à partir d'une mauvaise expérience personnelle. Il n'existe alors pas forcément de corrélation entre la criminalité effective et la peur du crime (MOLES 1981 : 19).

De plus, l'insécurité est objectivable, car elle se base sur les statistiques policières, que ça soit des interventions de services de secours ou des plaintes déposées par les victimes[8] (AUBREE 1990 : 19). Elle peut donc être trouvée grâce à des méthodes quantitatives. À l'inverse, le sentiment d'insécurité dépend de multiples facteurs difficilement quantifiables, tel que la perception qu'a un individu de son environnement (GAROSCIO 2006 : 35). Il va donc varier selon la subjectivité de chacun. Ainsi, cette seconde facette de la sécurité se prête mieux à une recherche par méthodes qualitatives. C'est celle que nous traiterons dans notre travail. Par ailleurs, tout au long de notre recherche, nous utiliserons la notion de sécurité et d'insécurité de manière interchangeable, l'un étant l'opposé de l'autre.

La visibilité et le sentiment de sécurité

L'être humain n'étant pas nyctalope, la fonction première et principale de l'éclairage public est d'améliorer la visibilité du piéton pour qu'il puisse se déplacer la nuit (LAIDEBEUR 1990 : 44). Les lampadaires lui permettent non seulement de mieux distinguer son environnement physique, mais aussi d'identifier les autres passants. De cette manière, l'éclairage public est susceptible de contribuer à l'amélioration de son sentiment de sécurité la nuit.

[8] Toutefois, la criminalité réelle ne peut pas être connue, car tout le monde ne dépose pas plainte ou ne signale une agression à la police.

En ce qui concerne l'environnement physique, l'éclairage public garantit des conditions de visibilité optimales au piéton afin de sécuriser ses déplacements nocturnes (MOSSER 2003 : 46). Outre la capacité à se repérer et à s'orienter, l'éclairage lui permet de reconnaître et de juger la qualité du sol, autrement dit d'identifier la texture de la surface sur laquelle il marche et de savoir où il met les pieds, ceci afin notamment d'éviter des obstacles. Ainsi, grâce à l'éclairage public, l'attention du piéton peut se porter sur autre chose que le sol : par exemple lever les yeux et observer d'autres stimuli (LAIDEBEUR 1990 : 47 et 48).

L'éclairage public permet aussi au piéton d'identifier plus facilement et plus rapidement les autres passants. Si l'éclairage assure la reconnaissance de l'autre piéton à une distance confortable, le sentiment de sécurité du piéton est susceptible de s'améliorer (AUBREE 1990 : 27). En effet, une identification de la silhouette et du visage de l'autre passant à une distance suffisamment importante offre la possibilité au piéton d'adapter son comportement et le cas échéant, de fuir (MOSSER 2007 : 88). Sans éclairage public, ce dernier n'aurait sans doute même pas remarqué l'autre piéton et il l'aurait croisé, s'exposant alors au risque d'une agression. En bref, comme le résume l'urbaniste Jean-François Augoyard (1990 : 5), *« [en] faisant reculer l'ombre, la lumière conjure la menace de l'invisible et de l'inconnu ».*

Le caractère panoptique de l'éclairage

La logique de surveillance est une caractéristique essentielle de l'éclairage public. Elle prévaut depuis que ce système d'éclairage a été inventé dans les villes européennes voici plusieurs siècles. Dès le départ, l'éclairage public est conçu dans une perspective de maintien de l'ordre : il est là pour satisfaire la volonté de contrôle des espaces publics par les autorités et pour suppléer l'appareil policier dans son travail de surveillance (MOSSER 2003 : 22 et 24). De ce fait, l'éclairage public a participé à l'extension progressive des dispositifs de discipline (casernes ; collèges ; ateliers ; prisons) à l'ensemble du corps social. Ces dispositifs de pouvoir forment ce que nomme le philosophe Michel Foucault (1975) la *société disciplinaire*.

L'apport de l'éclairage public en ce domaine est d'ordre visuel : l'amélioration de la visibilité des espaces publics la nuit induit un mécanisme où le piéton intériorise l'idée qu'il est constamment surveillé (MOSSER 2007 : 79). C'est la figure du *panoptique*[9] : chacun sait qu'il est potentiellement visible par d'autres personnes. Par conséquent, ce qui compte n'est plus la surveillance active (par exemple, par des forces de police) mais plutôt l'idée permanente, pour chacun, d'une surveillance possible. C'est pour cette raison qu'il est communément admis que l'éclairage public (garant de l'ordre social) dissuade le criminel de commettre son méfait (AUBREE 1990 : 26). Cette logique panoptique est symbolisée par la déclaration d'un élu municipal lyonnais en 1905 : *« un candélabre coûte moins cher qu'un policier »* (DELEUIL et TOUSSAINT 2000 : 54) ou encore par l'adage suivant : *« après minuit, chaque lanterne vaut un veilleur de nuit »* (SCHIVELBUSCH 1993, cité par CICCHINI 2011 : 54).

[9] Le *panopticon* de Jeremy Bentham (1748-1832, philosophe britannique) est un type d'architecture carcérale basée sur une tour centrale et un bâtiment en anneau périphérique avec plusieurs cellules individuelles. Un seul gardien, logé dans la tour centrale, suffit pour surveiller tous les détenus, car ces derniers ont le sentiment d'être constamment observés. Les effets de cette surveillance seront permanents alors même que son action est discontinue. Ainsi, chaque détenu va intérioriser la logique du pouvoir et donc s'auto-contrôler. Michel Foucault (1975) en fait le modèle d'une *société disciplinaire*, centrée sur le contrôle social.

L'animation nocturne et le sentiment de sécurité

Comme nous l'avons évoqué en introduction, historiquement, l'éclairage public a accompagné la naissance des loisirs nocturnes (discothèques ; bars ; casinos ; etc.). Ces activités ont émergé parce que l'éclairage a estompé les différences entre la nuit et le jour : les espaces publics nocturnes ont pu être investis, car ils étaient suffisamment illuminés (GWIAZDZINSKI 2005 : 79). La nuit, comme le jour, est devenue un objet de convoitise et divers acteurs ont cherché à l'investir en y attirant un maximum de personnes.

En ce sens, par exemple, le tourisme de nuit (*by night)* a pris de l'essor. L'éclairage public y a participé en mettant en lumière les monuments historiques. Dès lors, l'éclairage a dépassé sa fonction initiale qui était de permettre les circulations (DELEUIL et TOUSSAINT 2000 : 53). D'autres rôles lui ont été assignés par les concepteurs lumières comme la valorisation du patrimoine architectural (MOSSER 2003 : 47 et 48). Dans le même ordre d'idées, l'éclairage public est devenu lui-même un objet de spectacle et d'émerveillement en constituant un plaisir esthétique pour les passants (MOLES 1981 : 16 et 17). Citons à cet égard les illuminations de fin d'année que l'on trouve à Neuchâtel ou encore la Fête des Lumières à Lyon.

En somme, l'éclairage public est devenu un outil au service de la promotion des espaces publics nocturnes. Ainsi, il a contribué indirectement à leur animation. De cette manière, les piétons sont incités à s'y promener. Or, une rue animée avec de nombreux piétons est plus sécurisante qu'une rue déserte, car les passants peuvent mutuellement se surveiller. À l'inverse, un espace peu animé est perçu comme inquiétant et ceci enclenche un cycle auto-amplificateur : un espace est de plus en plus inquiétant, car de moins en moins pratiqué (du fait même d'être angoissant) (LAIDEBEUR 1990 : 40).

Les controverses académiques sur l'effet réel de l'éclairage sur la sécurité et le sentiment de sécurité

Depuis son origine, l'éclairage est associé à la sécurité. Cette vision des choses, déterminante, a fortement imprégné les recherches menées sur l'éclairage public. En ce sens, les premières études sur le thème éclairage-sécurité ont germé durant les années 1960 dans le contexte de hausse de la criminalité des pays anglo-saxons (MOSSER 2007 : 81 et 82). Plusieurs travaux ont cherché à savoir si des programmes de rénovation de l'éclairage avaient un impact sur la criminalité effective. Les résultats étaient contrastés : certaines études ne démontraient pas d'effet préventif de l'éclairage sur la sécurité alors que d'autres oui. Toutefois, ces dernières ont fait l'objet de critiques méthodologiques. De même, leur impartialité a été remise en cause[10] (*ibid.* : 83-85). Par ailleurs, ces recherches se sont concentrées sur la criminalité effective, le sentiment d'insécurité étant considéré comme secondaire, à savoir un effet résultant de l'insécurité objective (*ibid.* : 80).

Ce sont les chercheurs français dans les années 1980 et 1990 qui ont abordé la question du sentiment d'insécurité[11]. Ils l'ont fait sous l'angle du risque pour le piéton de se faire agresser et de la correspondance entre cette menace et les conditions d'éclairage. L'idée était la suivante : l'identification visuelle des autres passants à une distance suffisante (évaluée à quatre mètres) permettrait d'éviter à temps d'hypothétiques agresseurs. De ce fait, si les

[10] Certaines recherches ont été financées par des fonds privés provenant de fabricants d'éclairage.
[11] Nous n'avons pas trouvé de recherches sur l'éclairage et la sécurité en Suisse. Nous nous appuierons donc principalement sur celles réalisées en France pour notre travail.

conditions photométriques de l'éclairage sont adaptées en ce sens, le sentiment de sécurité du piéton est susceptible de s'améliorer (*ibid.* : 87 et 88).

En résumé, aucun consensus n'a émergé sur la question du lien entre l'éclairage et l'insécurité objective. Les seules avancées sur lesquelles les recherches ont abouti sont que l'éclairage ne peut pas être une panacée à grande échelle[12] et qu'il peut éventuellement avoir un effet bénéfique en ce qui concerne le sentiment d'insécurité (*ibid.* : 89). C'est à partir de ce constat que nous entreprendrons notre travail : l'éventualité d'un effet de l'éclairage sur le sentiment d'insécurité.

Par ailleurs, l'intégralité de ces études ont été réalisées en milieu urbain : les recherches sur l'éclairage public, déjà minoritaires dans le champ académique, se sont concentrées dans les villes. Les expériences d'extinction de l'éclairage public dans les villages n'en sont qu'à leurs balbutiements. C'est pour cette raison que nous n'avons pas trouvé d'étude menée dans un village. Ainsi, avec notre travail, nous essayerons de contribuer à un domaine (éclairage et sécurité) qui *« comporte finalement relativement peu de rapports d'étude ou d'enquête proprement dits »* (*ibid.* : 81).

CONCEPTUALISATION

Le concept de trajets sûrs

Afin de répondre à notre question de recherche, qui porte sur le sentiment d'insécurité du piéton lors de ses trajets nocturnes, nous avons choisi le concept de *trajets sûrs*, forgé par le psychosociologue Abraham Moles (1981) et repris par son homologue Anne Laidebeur (1990). Ce concept nous a intéressé pour deux raisons. D'une part, car il se concentre sur le comportement du piéton durant ses déambulations nocturnes. D'autre part, parce qu'il se focalise précisément sur l'influence de l'éclairage sur l'attitude et le sentiment d'insécurité de ce dernier.

Tout d'abord, le sentiment de sécurité du piéton dans les espaces publics nocturnes est une des composantes de ce qu'appelle Moles (1981 : 12) la *« qualité de vie »* d'un individu. Cette réflexion repose implicitement sur la *théorie des besoins humains* du psychologue Abraham Maslow (1970), selon laquelle l'être humain cherche à assouvir ses besoins fondamentaux d'après un ordre hiérarchisé[13] : d'abord des besoins physiologiques (respirer, manger, boire, dormir), ensuite des besoins sécuritaires (environnement stable et prévisible et protection vis-à-vis des risques du monde extérieur), puis des besoins d'appartenance, des besoins d'estime et enfin un besoin d'accomplissement de soi (MOSSER 2003 : 112-117). De ce point de vue, les besoins de sécurité se trouvent à la base de la pyramide. Il faut donc les combler en priorité. Dans le cas du passant déambulant dans les espaces publics nocturnes, cet objectif sécuritaire s'inscrit dans l'application de la notion de *trajets sûrs*. Cette théorie a pour but d'offrir au piéton la possibilité d'établir sa trajectoire en fonction d'axes (rues) présentant un certain *« seuil de sécurité psychologique »*, autrement dit dans lesquels le passant se sent en sécurité (MOLES 1981 : 18). Pour ce faire, l'éclairage joue un rôle essentiel (*ibid.* : 12).

---

[12] Dans la manière de poser le problème, on est passé de la question caricaturale *« l'éclairage permet-il ou non de réduire la criminalité ? »* à celle-ci : *« quelles sont les caractéristiques de l'éclairage et dans quels contextes elles peuvent avoir un impact sur quels types de faits criminels ou délictueux ? »* (MOSSER 2007 : 93).

[13] On parle de pyramide de Maslow ou de pyramide des besoins en référence à cette théorie.

En premier lieu, il s'agit de garantir la transparence de l'espace, donc de permettre au passant de dominer visuellement l'environnement qui l'entoure, ceci afin qu'il ne s'imagine pas qu'un ennemi potentiel soit dissimulé dans une zone sombre et qu'il ne se sente pas en insécurité : c'est le rôle de **visibilité de l'espace** de l'éclairage (LAIDEBEUR 1990 : 56). En deuxième lieu, il s'agit de remplacer l'absence de *regard de l'autre* quand la densité d'individus est insuffisante dans une rue par une potentialité de *regard de l'autre*, ceci afin de dissuader le criminel de commettre son méfait et d'augmenter le sentiment de sécurité du piéton : c'est le rôle de **regard social** de l'éclairage (MOLES 1981 : 13). En troisième lieu, il s'agit d'accroître la richesse de l'environnement et la densité de spectacle dans la rue afin que le piéton s'y sente plus à l'aise et ressente du plaisir à s'y déplacer : c'est le rôle d'**animation** de l'éclairage (LAIDEBEUR 1990 : 57).

En somme, l'éclairage, à travers ces trois fonctions, contribue au sentiment de sécurité du piéton lors de ses déplacements nocturnes : l'éclairage lui offre en ce sens des *trajets sûrs*. Partant de là et toutes choses égales par ailleurs, un passant se trouvant dans une rue suffisamment éclairée et animée est susceptible d'avoir un bon sentiment de sécurité. *A contrario*, un piéton se trouvant dans une rue insuffisamment éclairée et déserte est susceptible de se sentir en insécurité. À travers ce concept, c'est ce que nous essayerons d'observer dans le cas du village de Fontaines où l'éclairage public est éteint et où un certain nombre de piétons déambulent dans l'espace public dans ces conditions. Voyons à présent comment ces trois rôles de l'éclairage tel que défini par ce concept peuvent être mobilisés dans notre recherche.

Axes de recherche

Initialement, le concept de *trajets sûrs* était consacré à la ville nocturne. Nous partons alors de l'hypothèse que les principes de ce dernier sont aussi applicables au village de Fontaines. L'idée générale du concept est la suivante : comment permettre au piéton se déplaçant dans les espaces publics nocturnes de se sentir en sécurité ? En lui offrant des *trajets sûrs*. Et de quelle manière ces trajets peuvent être sûrs ? Grâce à l'éclairage, dont les trois rôles contribuent au sentiment de sécurité du piéton.

S'agissant du village de Fontaines, comme nous l'avons évoqué, l'éclairage public y est éteint à partir de minuit. De surcroît, certains piétons effectuent leurs trajets dans ces conditions de luminosité. Ainsi, en opérationnalisant le concept de *trajets sûrs*, les piétons devraient se sentir moins en sécurité lors de leurs trajets nocturnes (après minuit), car par rapport à la période *ante* extinction, le niveau d'éclairage a baissé. C'est ce que nous essayerons de vérifier dans notre travail en cherchant à savoir comment l'extinction de l'éclairage public affecte le sentiment de sécurité des piétons. Revenons sur les trois rôles de l'éclairage pour voir comment ils peuvent se structurer en axes de recherche dans notre cas de figure.

Le premier axe est lié au rôle de **visibilité de l'espace** de l'éclairage. En effet, ce dernier a cette caractéristique d'accroître la visibilité de l'environnement avec la lumière qu'il apporte. Il offre alors au piéton une capacité de discernement à distance. Ainsi, avec l'éclairage, son *espace du regard* est assez grand pour qu'il puisse dominer visuellement et cognitivement (sans qu'il ait besoin d'y penser) son environnement (MOLES 1981 : 13 et 14). De ce fait, le piéton peut non seulement éviter d'éventuels obstacles sur son chemin, mais aussi, s'il croise un autre passant, le voir et le reconnaître suffisamment tôt pour opérer une prédictibilité sur son attitude et donc lui-même adopter une stratégie comportementale adéquate : selon qu'il

perçoit cet autre piéton comme un ami ou un ennemi, il réagira différemment (le croiser ou l'éviter) (LAIDEBEUR 1990 : 49 et 54).

À Fontaines, vu que l'éclairage public est éteint, le piéton n'est pas en mesure de dominer visuellement son environnement. Ainsi, nous chercherons à savoir comment la diminution de visibilité de l'espace l'affecte lors de ses trajets nocturnes. Nous répondrons alors à la sous-question suivante : comment la baisse de visibilité de l'espace (en raison de l'extinction de l'éclairage public) affecte le sentiment de sécurité des jeunes habitants de Fontaines lors de leurs trajets nocturnes ?

Le deuxième axe est lié au rôle de **regard social** de l'éclairage. Dans une rue, le piéton se promène au milieu d'autres individus avec lesquels existe implicitement un *contrat social*. Celui-ci assure au piéton une certaine sécurité dans ses déplacements au milieu d'autres passants dont il ignore les intentions (*ibid.* : 39). La fonction de contrôle d'application du *contrat social* est garantie par le *regard de l'autre*, qui dans son anonymité même, représente un fragment de la société dans le contrôle qu'elle exerce sur nos comportements : cet *autre* peut à chaque instant voir et juger le comportement du piéton et celui des autres (MOLES 1981 : 13). Ainsi, pour que le contrat social soit appliqué, assez d'individus doivent circuler dans l'espace où se trouve le piéton. Or, dans les espaces publics nocturnes, il se trouve souvent peu ou aucun passant. De ce fait, c'est là où l'éclairage a une importance. Ce dernier est en effet associé au regard social ou à une potentialité de regard social : le criminel ne se risquera pas à commettre un méfait s'il se sait observé ou potentiellement observé. Le piéton, en faisant la même association, accroîtra son sentiment de sécurité (LAIDEBEUR 1990 : 48).

En l'occurrence, à Fontaines, après minuit, d'une part peu de piétons déambulent dans les rues. D'autre part, l'éclairage public est éteint. Ainsi, nous chercherons à savoir comment la diminution du regard social affecte le piéton durant ses trajets nocturnes. Nous répondrons alors à la sous-question suivante : comment la baisse du regard social (en raison de l'extinction de l'éclairage public) affecte le sentiment de sécurité des jeunes habitants de Fontaines lors de leurs trajets nocturnes ?

Le troisième axe est lié au rôle d'**animation** de l'éclairage. Par sa mise en lumière des objets et des bâtiments, l'éclairage contribue à la *« richesse »* générale de l'environnement : les éléments de ce dernier sont révélés par l'éclairage, qui les fait alors apparaître comme sources d'intérêt visuel pour le piéton se déplaçant dans les espaces publics nocturnes (MOLES 1981 : 15). L'éclairage peut aussi constituer lui-même une source de plaisir esthétique et de spectacle : les illuminations de Noël, par exemple. Ainsi, ce type d'espaces, avec plusieurs éléments attractifs, est susceptible de faire sortir le piéton en lui donnant envie de pratiquer les espaces publics la nuit (LAIDEBEUR 1990 : 50). À l'inverse, un passant cherchera à éviter un espace public peu éclairé, car exempt d'éléments à observer. Par conséquent, l'éclairage contribue indirectement à l'animation de la rue, qui elle-même joue un rôle dans le sentiment de sécurité du piéton (*ibid.* : 55 et 56).

À Fontaines, l'éclairage public est éteint. De ce fait, par rapport à la période *ante* extinction, nous chercherons à savoir si la diminution de l'éclairage a contribué à la baisse du nombre de passants dans les espaces publics et si le sentiment de sécurité des piétons a évolué en conséquence. Nous répondrons alors à la sous-question suivante : quel incidence a eu l'extinction de l'éclairage public sur l'animation nocturne du village et comment cela affecte le sentiment de sécurité des jeunes habitants de Fontaines lors de leurs trajets nocturnes ?

Troisième partie

MÉTHODOLOGIE

MÉTHODOLOGIE

Avant tout, pour notre recherche, nous avons eu recours à des méthodes qualitatives et non quantitatives. Notre but n'est donc pas de dresser un tableau exhaustif et représentatif de l'insécurité dans le village de Fontaines et de son éventuel changement après l'extinction de l'éclairage public. De même, notre objectif n'est pas de quantifier de manière générale l'évolution du sentiment d'insécurité en établissant des moyennes à l'échelle de tout le village : ce travail nécessiterait des statistiques, par exemple à travers un questionnaire envoyé à toute la population. Notre démarche a été différente : nous nous sommes intéressés aux expériences, aux représentations et à la complexité subjective des actions de certains acteurs (échantillon illustratif) pour voir plutôt de quelle manière ces derniers éprouvent concrètement l'extinction de l'éclairage public. Ainsi, nous avons cherché à savoir pour quelles raisons et surtout comment leur sentiment d'insécurité a évolué suite à l'extinction. Pour ce faire, nous avons utilisé deux méthodes : l'entretien semi-directif et une méthode visuelle (via un plan satellite du village).

L'ENTRETIEN SEMI-DIRECTIF ET LA MÉTHODE VISUELLE

Pour notre étude, nous mobilisons le concept de *trajets sûrs*. Nous avons l'avantage que ce concept répond précisément au cadre de notre recherche : le piéton se déplaçant dans les espaces publics nocturnes et choisissant le trajet où il se sent le plus en sécurité. Nous avons alors regardé comment il a été utilisé dans le travail de Moles (1981) et Laidebeur (1990) et de quelle manière il a été décliné par la suite. Dans leurs deux articles respectifs, Moles et Laidebeur proposent une théorie, celle des *trajets sûrs*, mais ne la mettent pas en pratique dans une véritable expérimentation et ne proposent pas de méthode pour le faire. Pareillement, nous n'avons pas trouvé de recherches qui exploitent par la suite cette notion. D'ailleurs, c'est aussi le constat que fait l'urbaniste Sophie Mosser (2007 : 88) dans son article dressant l'état des savoirs sur l'éclairage et la sécurité : *« (…) l'idée de travailler à partir du concept de trajets sûrs énoncé par Abraham Moles (…) n'a pour l'instant jamais été expérimentée semble-t-il »*. Par conséquent, nous avons réfléchi nous-même à la ou aux méthodes les plus adéquates pour répondre à notre question de recherche.

À priori, une des méthodes envisageables était les parcours commentés, c'est-à-dire accompagner les acteurs durant leurs trajets nocturnes pour qu'ils expriment leurs ressentis (en particulier pour nos deux premiers axes, la visibilité de l'espace et le regard social). Cette approche *in situ*, de prime abord attrayante, se heurte à deux écueils : l'un théorique et l'autre pratique. D'une part, l'évaluation que l'individu peut faire de sa propre sécurité dépend directement de son environnement (GAROSCIO 2006 : 34). De ce fait, notre présence durant les déplacements des piétons est susceptible d'avoir une influence sur leur ressenti, en particulier par rapport à notre deuxième axe, le *regard social*, qui est justement conditionné par la densité de population présente dans les espaces publics nocturnes. D'autre part, d'un point de vue pratique, il nous a semblé très difficile d'accompagner les acteurs (en l'occurrence les jeunes) lors de leurs trajets nocturnes. Non seulement il aurait été compliqué d'approcher certaines catégories de personne (en particulier les jeunes filles). Mais en outre, la visibilité, en raison de l'extinction de l'éclairage public, est délicate. Par conséquent, nous

voyons mal comment nous aurions pu correctement réaliser notre travail dans de tels conditions de luminosité.

Ainsi, nous nous sommes tournés vers l'entretien semi-directif. Nous avons donc interrogé les différents acteurs *a posteriori*, après leurs trajets nocturnes, afin qu'ils nous racontent leurs expériences. Cette approche nous semble pertinente, car les acteurs en question ont le temps de développer posément leurs vécus et leurs ressentis en faisant appel à leurs souvenirs durant leurs trajets. En effet, nous nous intéressons précisément aux jeunes qui rentrent de soirée à leur domicile. Or, après minuit, certains d'entre eux sont fatigués ou encore en état d'ébriété comme certains nous l'ont confié. Les questionner après coup nous semble ainsi être la meilleure solution pour obtenir les réponses les plus complètes possibles. De plus, l'entretien semi-directif donne un cadre de base avec un certain nombre de questions (guide d'entretien préétabli[14]), mais laisse une certaine liberté aux acteurs dans leurs réponses. De leur propre initiative, certains d'entre eux nous ont alors raconté quelques anecdotes tirées de leurs trajets nocturnes et qui nous ont été forts utiles. De notre côté, grâce à cette méthode, nous avons pu les orienter afin qu'ils répondent plus formellement aux questions relatives à nos trois axes de recherche.

Par ailleurs, vu que nous travaillons sur les trajets nocturnes des piétons entre deux points précis (l'arrêt de bus et leur domicile) nous avons également eu l'idée de mobiliser une carte (plan satellite) du village durant nos entretiens[15]. Tout au long de l'interview, nous avons travaillé avec cet outil. Les interviewés ont donc pu nous montrer quels trajets ils empruntent pour rentrer chez eux et si ces derniers ont évolué après l'extinction de l'éclairage public. De même, ils ont pu précisément nous montrer dans quel secteur du trajet ils se sentaient en sécurité ou en insécurité (et pour quelles raisons). Au fur et à mesure de l'avancement de l'entretien, les enquêtés faisaient automatiquement référence à la carte du village quand ils voulaient montrer un élément précis sur leur itinéraire (par exemple un passage piéton). Cette méthode visuelle a donc permis de stimuler leurs réponses. En effet, l'échange entre le chercheur et le participant est médiatisé par la carte, ce qui permet non seulement d'inciter à la prise de parole mais aussi d'approfondir la discussion sur des éléments non-verbalisés, qui apparaissent dans l'image (CATOIR-BRISSON et JANKEVICIUTE 2014 : 113 et 123). Ainsi, le fait d'avoir un intermédiaire entre nous et les intervenants a sans doute permis de les rassurer (certains d'entre eux étaient plus jeunes que nous et pouvaient dès lors être intimidés). On peut avoir un aperçu de la manière avec laquelle on a travaillé dans le reportage d'un journaliste de la RTS dont le lien figure en annexe.

Cependant, en raison de la progression de l'épidémie de coronavirus, nous avons pu utiliser cette méthode que lors des trois premiers entretiens. Pour les suivants, vu que nous étions contraints de les réaliser à distance, nous nous sommes bornés à la méthode par entretien semi-directif. Certains entretiens ont alors été faits soit par téléphone, soit par Skype, selon les exigences des enquêtés. Contrairement aux premiers entretiens, nous avons constaté que les interviewés étaient moins loquaces et que leurs réponses étaient plus courtes. Nous avons donc dû plus fréquemment les relancer. C'est une des limites des entretiens à distance où nous pouvons plus difficilement avoir de l'interaction. À cela s'ajoute le fait que nous avons eu plus de mal à les questionner sur leurs trajets, car nous ne pouvions plus leur montrer la carte

[14] *Cf.* annexe 1 pour voir le guide d'entretien.
[15] *Cf.* annexe 3 pour voir le plan satellite du village.

du village. À cet égard, leurs réponses étaient moins précises, même si nous avons quand même obtenu des résultats.

LES INTERVENANTS ET LE TERRAIN

Après avoir choisi notre thématique, à savoir l'extinction de l'éclairage public et la sécurité dans le village de Fontaines, il nous fallait encore trouver une population cible. Pourquoi nous sommes-nous tournés vers les jeunes ?

Dans un premier temps, notre volonté était d'interroger toutes les catégories de population du village. Néanmoins, nous nous sommes rapidement rendus compte (après l'entretien exploratoire) que cette extinction ne concernait directement qu'une minorité de la population. Nous ne souhaitions pas interroger indifféremment tous les habitants du village alors que certains d'entre eux n'ont jamais pratiqué l'extinction de l'éclairage public : leurs réponses pouvaient être conditionnées par leurs idées reçues ou leurs représentations culturelles liées à l'éclairage.

Dans un deuxième temps, nous avons alors décidé de nous concentrer uniquement sur les habitants qui expérimentent ou ont expérimenté l'extinction de l'éclairage public. Cette décision a suscité du débat au sein du groupe, car nous ne savions pas encore à ce moment-là si nous étions en mesure de trouver suffisamment de personnes à interroger. Dans cette circonstance, le problème fondamental était de savoir comment prendre contact avec ces individus en question. Laurent Debrot nous a fait quelques suggestions comme d'effectuer une annonce dans le journal de la commune ; distribuer un tout-ménage ; rencontrer directement les personnes le soir à l'arrivée du dernier bus ; rencontrer les habitants au bistrot du village.

Après nous être rendus sur place et avoir interrogé plusieurs personnes (gérante de la station Mini-Prix, bistrotier et gérante d'une épicerie), nous avons finalement choisi de nous rendre directement au domicile des habitants munis d'un tout-ménage[16] (avec nos contacts) que l'on a distribué dans les boites aux lettres des résidents qui ne nous pas ouvert leur porte. Cette méthode nous a semblé la plus pertinente, car elle nous a permis de cibler directement les habitants, sans passer par un quelconque intermédiaire. De surcroît, cela nous a offert la possibilité de sélectionner en priorité les quartiers qui nous intéressaient, à savoir ceux qui sont éloignés de l'arrêt de bus du village. En effet, nous savions après notre entretien exploratoire qu'une partie des habitants qui rentrent chez eux après minuit le font avec le dernier bus. Nous avons alors décidé de mettre toutes les chances de notre côté en nous rendant en priorité chez les résidents habitant assez loin de l'arrêt de bus (en l'occurrence, à l'ouest du village).

Avec cette méthode, nous avons vite trouvé des habitants concernés par l'extinction de l'éclairage public. Rapidement après avoir déposé des tout-ménages chez plusieurs habitants qui ne nous ont pas ouvert leur porte, nous avons été contacté par un jeune qui était directement touché par cette thématique : il lui arrivait souvent de rentrer chez lui après minuit en bus. C'est de cette manière que nous avons fixé notre premier entretien. Pour les suivants, nous avons trouvé nos interlocuteurs par boule de neige : le premier interviewé nous a fourni plusieurs contacts qui eux-mêmes, lors de leurs entretiens, nous en ont fourni d'autres. Ainsi, après les trois premiers entretiens, il nous est apparu d'une part que

[16] *Cf.* annexe 4 pour voir un exemplaire du tout-ménage.

l'extinction de l'éclairage public concernait surtout les jeunes, d'autre part que nous pourrions en trouver suffisamment au sein du village. C'est pour cette raison que nous avons décidé de nous focaliser sur les jeunes dans ce travail.

En tout, si l'on exclut l'entretien exploratoire, nous avons réalisé dix entretiens, sept avec des jeunes garçons et trois avec des jeunes filles[17]. Sachant que nous traitons du sentiment d'insécurité, il nous a semblé important d'avoir le point de vue tant des garçons que des filles. Pour autant, nous n'avons pas réussi à obtenir la parité au niveau de nos entretiens. D'une part, parce que nous avons eu plus de mal à prendre contact avec les filles, sans doute car elles étaient plus craintives. D'autre part, car elles sortent en général moins fréquemment que leurs homologues masculins. C'est du moins le constat que nous avons pu établir avec les différentes personnes que nous avons interrogées. Par ailleurs, nous avons obtenu le contact de deux autres jeunes filles mais nous les avons finalement pas interrogées. Nous n'avons pas jugé pertinent de le faire parce qu'elles habitent relativement proches de l'arrêt de bus (sur la même rue). Par conséquent, le trajet qu'elles effectuent pour rentrer à leur domicile est trop court et ne méritait pas à notre sens d'y consacrer un entretien.

Après dix entretiens, nous avons décidé de mettre un terme à notre travail de terrain. En effet, le critère de saturation, c'est-à-dire le point où tout donnée nouvelle n'apporte aucun élément inédit à la compréhension du phénomène, nous semblait à ce moment atteint.

LA QUESTION DE L'ANONYMAT

La question de l'anonymat n'a pas été primordiale pour notre recherche, car l'extinction de l'éclairage public n'est pas un sujet sensible. Les habitants que nous avons interrogés étaient en général enthousiastes à l'idée de répondre à nos questions. Parfois, nous avons même senti une pointe de fierté chez certains d'entre eux : le fait que Fontaines soit le village pilote du Val-de-Ruz en termes d'extinction de l'éclairage public et qu'il suscite l'intérêt, même de simples étudiants, les a réjouis. Preuve de ceci, un jeune n'a pu du tout été troublé à l'idée de se faire filmer par un journaliste lors de son entretien.

Toutefois, afin de faciliter au maximum la liberté de parole des intervenants (en particulier des jeunes filles), avant l'enregistrement de chaque entretien, nous avons proposé de les anonymiser. Toutes et tous ont refusé. Ainsi, chaque extrait d'entretien sera accompagné du vrai prénom de l'enquêté en question.

[17] *Cf.* annexe 2 pour voir la liste complète des entretiens.

Quatrième partie

ANALYSE

PREMIÈRE DIMENSION : LA VISIBILITÉ DE L'ESPACE ET L'ÉCLAIRAGE

Le rôle fondamental de l'éclairage public est d'améliorer la visibilité de l'espace du piéton afin qu'il puisse se mouvoir et distinguer les autres passants dans les espaces publics nocturnes. À Fontaines, après minuit, l'éclairage public est éteint. Cependant, certains piétons continuent toujours à fréquenter les espaces publics du village, en particulier lorsqu'ils rentrent chez eux avec le dernier bus en provenance de *« la ville qui s'amuse »* (GWIAZDZINSKI 2005 : 21). Face à la baisse de visibilité de l'espace induite par l'extinction de l'éclairage public, comment le sentiment de sécurité des piétons évolue ?

Selon Laidebeur (1990 : 54), en garantissant la transparence de l'espace, l'éclairage public permet au piéton de se l'approprier visuellement. De cette manière, l'environnement statique des espaces publics n'est plus une source d'inquiétude pour lui. Ainsi, d'après Laidebeur (*ibid.*), lorsque la visibilité de l'espace diminue, le piéton a tendance à se sentir en insécurité.

Dans cette partie, nous chercherons à savoir dans quelle mesure l'extinction de l'éclairage public contribue à la baisse de la visibilité de l'espace des piétons et conséquemment à leur sentiment de sécurité. Nous répondrons alors à la question suivante : comment la baisse de visibilité de l'espace (en raison de l'extinction de l'éclairage public) affecte le sentiment de sécurité des jeunes habitants de Fontaines lors de leurs trajets nocturnes ?

Dans un premier temps, nous ferons un état des lieux de la visibilité des piétons en déterminant les différentes sources lumineuses toujours présentes sur leurs trajets. Ensuite, dans un second temps, nous nous focaliserons sur leur sentiment de sécurité.

LES PRINCIPALES SOURCES LUMINEUSES APRÈS MINUIT

Malgré l'extinction de l'éclairage public, le village de Fontaines n'est pas totalement plongé dans la pénombre. Comme nous l'ont expliqué les jeunes que nous avons interrogés, plusieurs sources lumineuses continuent à leur apporter de la lumière en dépit de l'extinction. Nous nous concentrerons sur les principales d'entre elles, soit celles qui ont une réelle incidence sur leur visibilité de l'espace durant leurs déplacements nocturnes. Nous pouvons dénombrer quatre principales sources lumineuses : deux d'entre elles sont régulières et deux irrégulières. Citons-les selon leur ordre d'importance[18].

La station-service Mini-Prix

La source lumineuse qui revient dans le discours de quasiment tous les jeunes est la station-service (Mini-Prix). Elle est importante pour deux raisons. D'une part, parce qu'elle se trouve sur la rue principale (Grand-Rue) que fréquente la plupart des jeunes lorsqu'ils rentrent chez eux (l'arrêt de bus se trouve aussi sur la rue principale). D'autre part, car la lumière qu'elle apporte (panneau d'affichage des prix du carburant et projecteurs) est d'une assez grande intensité :

> *« Sur la grande rue il y a une station d'essence qui éclaire pas mal ». (Alexandre)*

[18] *Cf.* annexe 3 (plan satellite du village) pour voir l'emplacement des rues et de certains éléments que nous citerons dans ce chapitre et aussi dans les suivants.

« Le miniprix c'est une grosse source de lumière qui fait que je vois quand même pas mal. Je me repère à ça ». (Anthony)

Nous constatons qu'en raison de son apport lumineux, la station-service constitue un repère essentiel des jeunes durant leurs trajets nocturnes. Son emplacement géographique y participe également. En effet, elle se trouve à un point-clé de l'itinéraire des jeunes piétons, à proximité du moment où une grande partie d'entre eux quitte la rue principale afin de s'engager dans une rue adjacente, moins éclairée. Pour eux, la station-service est donc en quelque sorte un indicateur du moment où la luminosité diminue brusquement :

« Justement quand je tourne de la grande rue, la luminosité baisse vraiment. C'est la luminosité du miniprix qui est vraiment forte du coup quand je tourne il y a un contraste et ça sert de repère pour moi ». (Anthony)

Les réverbères des passages piétons

En réalité, à Fontaines, l'extinction de l'éclairage public n'est pas absolue. Pour des raisons de sécurité, les lampadaires qui éclairent les passages piétons restent allumer toute la nuit. Ainsi, ils constituent pour les jeunes une source de lumière non négligeable. En tout, il y a trois réverbères allumés sur leurs trajets. Ils se situent tous sur la rue principale, car les rues adjacentes ne contiennent aucun passage piéton. Ces lampadaires constituent tout comme la station-service des repères durant l'itinéraire des jeunes piétons :

« Quand je passe par la grande rue on voit assez bien parce qu'il y a des passages piétons ». (Noa)

« Il y a les passages piétons qui me servent de repères surtout sur la grande route parce que dans mon quartier c'est plus le cas ». (Axel)

La lune

Si nous pouvions nous attendre à ce que les jeunes insistent sur l'apport lumineux de la station-service ainsi que des réverbères encore allumés, celui de la lune nous a davantage surpris. Dans les récits de plusieurs jeunes, la lumière d'origine lunaire contribue sensiblement à l'amélioration de leur visibilité de l'espace, en particulier dans les zones faiblement éclairées telles que les rues adjacentes :

« La lune je trouve qu'elle éclaire beaucoup. Du coup, quand je marche dans la rue [adjacente] je vois quand même quelque chose. J'ai quand même un minimum de visibilité ». (Anthony)

« Avec la lune, je vois ma maison de plus près et je vois mieux le trottoir (…) c'est assez marquant la différence ». (Alexandre)

De plus, Eliot souligne que s'il y a de la neige sur le sol, la lumière de la lune peut s'y refléter et donc améliorer encore plus sa visibilité de l'espace :

« S'il y a de la neige et de la lune c'est bien parce que ça se reflète un peu et on voit bien parce que c'est blanc ».

Néanmoins, les jeunes piétons ne peuvent pas compter sur cette source lumineuse, car elle est irrégulière, contrairement à la station-service *« qui est éclairée toute la nuit »* (Cécile) ou

encore les réverbères des passages piétons. L'apport lumineux d'origine lunaire dépend non seulement des cycles lunaires, mais aussi de la couverture nuageuse :

> *« La lune c'est bien mais après il faut qu'il y ait pas de nuage et que ça soit la pleine lune ». (Alexandre)*
>
> *« Il y a la lune des fois, mais il faut avoir de la chance avec la pleine lune, sans compter qu'il faut que le ciel soit dégagé ». (Eliot)*

Les voitures

La quatrième source lumineuse qui revient souvent dans les témoignages des jeunes est celle provenant des phares des voitures. Les véhicules automobiles leur apportent momentanément une lumière bienvenue qui leur permet de mieux voir leur environnement, même si le passage des voitures se fait essentiellement sur la rue principale et non sur les rues adjacentes :

> *« Si une voiture passe tout d'un coup il y a une superbe visibilité. Je peux par exemple voir qu'il y avait une branche sur mon chemin que je n'avais pas repéré ». (Céline)*
>
> *« Il y a les voitures qui apportent de la lumière, surtout en passant par la grande rue, parce que dans mon quartier s'il passe une voiture c'est vraiment exceptionnel ». (Noa)*

Par ailleurs, les jeunes interrogés ont insisté sur le caractère intermittent du passage des voitures. Bien que l'éclairage automobile peut s'avérer utile, il est irrégulier. C'est en effet une de ses composantes essentielles (MOLES 1981 : 18). De ce fait, les jeunes ne peuvent pas véritablement compter dessus pour leur visibilité de l'espace :

> *« Pour la lumière il y a des voitures qui passent mais vu qu'il y en a pas tant que ça je peux pas trop m'y fier pour bien voir ». (Quentin)*

LE SENTIMENT DE SÉCURITÉ DES JEUNES PIÉTONS

Comme nous venons de le voir, le trajet des jeunes de l'arrêt de bus à leur domicile ne se fait pas dans la nuit totale. Cependant, alors que la rue principale est passablement éclairée, notamment grâce à la station-service, aux lampadaires des passages piétons et aux voitures, les rues adjacentes le sont beaucoup moins : aucun éclairage régulier ne s'y trouve et les voitures n'y passent que rarement :

> *« La grande rue en bas on voit bien, c'est comme avant presque. Mais après la rue du haut par le collège ou encore dans mon quartier on ne voit vraiment rien (…) cette nuit noire est un peu pesante ». (Lucie)*

Par conséquent, c'est dans la dernière partie de leurs itinéraires que les jeunes ont souligné la baisse de visibilité de leur espace après l'extinction de l'éclairage public. C'est aussi dans cette portion du trajet que certains jeunes se sentent davantage en insécurité et modifient ainsi leurs comportements.

Éviter les obstacles

D'abord, plusieurs jeunes se sentent en insécurité dans les rues adjacentes, car ils ne voient pas parfaitement où ils mettent les pieds et n'arrivent pas à bien distinguer l'environnement

physique qui les entoure. De ce fait, ils regardent plus attentivement le sol afin d'éviter de potentiels obstacles :

> *« Mon sentiment de sécurité baisse un peu parce qu'il y a des endroits où je sais que je dois faire gaffe où je mets les pieds. Quand j'arrive dans mon quartier, je regarde plus au sol pour éviter de me péter la gueule parce que le trottoir s'arrête à un moment donc faut pas louper la marche ». (Quentin)*

> « *Vers chez moi je suis plus vigilant, je regarde par terre je fais attention à ne pas buter sur un obstacle ». (Anthony)*

Dans le même ordre d'idées, Alexandre nous a confié que ça lui ait déjà arrivé une fois de se *« prendre un poteau »*. Depuis cette mésaventure, ce dernier fait plus *« gaffe »* aux obstacles qui l'entourent. Quant à Axel, le fait de ne pas bien voir où il marche lui procure un sentiment de malaise :

> *« Quand je vois pas bien où je mets les pieds vers chez moi je me dis que c'est un peu de l'insécurité. C'est un peu un sentiment comme si on était pas à l'aise avec l'endroit où on est ».*

Par ailleurs, l'hiver est une période de l'année où certains jeunes se sentent davantage en insécurité. Dans des conditions de faible visibilité, ils craignent de glisser en raison de la neige ou d'une plaque de verglas qu'ils n'auraient pas aperçues :

> *« L'hiver je fais un peu plus attention parce que les routes peuvent être glissantes à cause de la neige d'autant plus dans les endroits où on voit pas bien le sol ». (Alexandre)*

> *« S'il y a de la neige et du gel c'est dangereux. À la saison hivernale je ne trouve pas pratique de me déplacer à cause des tas de neige et du givre ». (Cécile)*

Ainsi, dans les endroits où l'éclairage public ne joue plus son rôle de révélation de la chaussée pour les usages psychomoteurs (coordination entre les pieds et le cerveau par l'intermédiaire des yeux) (LAIDEBEUR 1990 : 47 et MOLES 1981 : 18), les jeunes ont tendance à se sentir moins en sécurité.

Identifier les autres piétons

Une bonne visibilité de l'espace permet au piéton non seulement d'éviter des obstacles, mais, en outre, d'identifier distinctement les autres passants déambulant dans les espaces publics nocturnes. En effet, lorsque la densité d'individus est faible et que le piéton croise un autre passant sur son trajet, il aura tendance à vouloir le reconnaître pour savoir s'il peut le considérer comme un ami ou un ennemi et donc adapter son comportement en conséquence (MOLES 1981 : 15). À Fontaines, après minuit, nous nous trouvons dans cette situation. C'est ce qui ressort de ces paroles d'Eliot :

> *« Si je croise quelqu'un que je connais pas je vais essayer de savoir qui c'est (…) je vais pas l'ignorer ou passer juste à côté comme si de rien n'était. Je vais essayer de voir son allure et prédire son comportement si je le connais pas ».*

En substance, Eliot nous dit que s'il rencontre un inconnu, il essayera d'identifier sa silhouette pour connaître ses intentions (bonnes ou mauvaises) et donc réagir en conséquence (l'éviter

ou le croiser). Or, pour pouvoir modifier son comportement, le piéton doit être en mesure de reconnaître l'autre passant suffisamment tôt (*ibid.* : 14). En ce sens, la visibilité de l'espace est déterminante. Néanmoins, à Fontaines, en raison de l'extinction de l'éclairage public, la visibilité est moyenne, voire mauvaise dans les rues adjacentes. De ce fait, selon l'endroit où il se trouve, Eliot ne peut pas prédire à une distance suffisante le comportement du piéton qu'il croise. C'est sans doute pour cette raison qu'Eliot se sent *« moins en sécurité »* dans les rues de son village lors de ses trajets après minuit. Au demeurant, ce dernier nous a confié qu'il espérait *« rencontrer personne »* durant son trajet.

Toutefois, plusieurs jeunes ont tenu à souligner qu'à Fontaines, la situation était différente par rapport aux villes :

> *« Dans mon village je pars du principe que j'ai confiance en tout le monde, j'ai pas trop peur des autres. Mais à Neuchâtel je serais moins serein ». (Alexandre)*

Ainsi, même s'ils n'arrivent pas à identifier visuellement le piéton qu'ils croisent, plusieurs jeunes se sentent quand même en sécurité et ne modifient donc pas leurs comportements. D'ailleurs, certains d'entre eux ont pris l'habitude de saluer tous les passants qu'ils rencontrent, même s'ils ne les ont pas identifié préalablement :

> *« Je dis bonsoir aux gens que je croise même si je les reconnais pas vu que tout le monde se connaît un peu dans le village ». (Axel)*

Cette attitude est révélatrice de l'état d'esprit qui règne au sein d'un village, en comparaison avec une ville. En somme, la crainte potentielle de ne pas pouvoir identifier l'autre piéton est tempérée par le fait que la rencontre se fait dans un lieu sûr, l'espace villageois.

LES STRATÉGIES ADOPTÉES POUR PALLIER LE SENTIMENT D'INSÉCURITÉ

Face à la diminution de la visibilité de l'espace après minuit, en particulier dans les rues adjacentes, nous avons remarqué que les jeunes adoptaient plusieurs stratégies pour remédier à cette situation.

Utiliser le téléphone portable

En premier lieu, presque tous les jeunes piétons utilisent la lampe de leur téléphone portable. Pour plusieurs d'entre eux, c'est devenu un outil indispensable qui leur permet de se guider durant leurs trajets :

> *« Heureusement on a nos téléphones avec les lampes de poche (…) parce qu'on ne voit vraiment rien. Tu ne vois même pas à trente centimètres [dans les rues adjacentes] ». (Lucie)*

Les jeunes n'utilisent pas la lampe de leur téléphone portable du début à la fin de leur trajet. Ils la mobilisent avant tout dans les zones faiblement éclairées telles que les rues adjacentes :

> *« La grande rue je vois encore pas mal mais ensuite je mets la lampe sur mon téléphone ». (Anthony)*

> *« Quand je rentre dans mon quartier je suis obligé d'utiliser la lampe de poche pour bien voir ». (Alexandre)*

Du reste, ce geste consistant à allumer la lampe de poche avant de s'engager dans les rues secondaires est devenue une habitude pour les jeunes interrogés :

> *« Maintenant j'ai pris le réflexe de sortir ma lampe de poche ». (Noa)*

D'ailleurs, certains jeunes font attention à garder de la batterie en fin de soirée lorsqu'ils rentrent à leur domicile. Par exemple, Eliot y pense préalablement et ménage sciemment la batterie de son téléphone portable en vue de son trajet :

> *« L'extinction [de l'éclairage public] a fait que j'essaie toujours de garder de la batterie pour pourvoir utiliser la lampe de poche (…) J'y pense en avance, je mets mon téléphone en mode avion pour pas gaspiller de la batterie ».*

Fondamentalement, la lampe de poche est utile aux jeunes pour deux choses. D'une part, elle éclaire le sol et permet ainsi d'éviter d'éventuels obstacles. D'autre part, elle permet de mieux identifier les autres piétons :

> *« Sans lampe de poche je marcherais beaucoup plus lentement de peur de me choper le trottoir ou autre chose ». (Alexandre)*

> *« Si je croise quelqu'un je l'éclaire avec mon téléphone, j'essaye de comprendre qui c'est ». (Eliot)*

En résumé, pour les jeunes, la lampe du téléphone est utile non seulement pour des usages pratiques (se guider dans le noir), mais aussi sécuritaires : éclairer les zones d'ombre et conjurer la peur de l'inconnu. En effet, comme le dit Laidebeur (1990 : 49), *« l'individu a tendance à se sentir plus en sécurité dans un espace qu'il peut dominer visuellement, et donc cognitivement »*.

Opter pour un trajet différent

En second lieu, toujours dans l'optique de faire face à l'extinction de l'éclairage public, certains jeunes choisissent de modifier leur trajet lorsqu'ils rentrent chez eux :

> *« La journée j'emprunte un autre chemin car c'est plus rapide. En temps normal je passe par le collège donc par en haut alors qu'après minuit je passe par en bas ». (Lucie)*

> *« Avant je rentrais par la rue là-haut. Mais maintenant je préfère passer par en bas. Je prends que ce trajet quand je rentre de soirée ». (Eliot)*

Quand nous leur demandons les raisons de ce changement de trajet, Lucie et Eliot mettent les deux en exergue la meilleure luminosité de la rue *« en bas »*, c'est-à-dire la rue principale, en comparaison avec celle de leur ancien itinéraire. Pour Lucie, ce sont explicitement les réverbères des passages piétons qui justifient ce choix. Pour Eliot c'est la luminosité générale de la rue principale :

> *« Je prends la route principale car il y a des passages piétons qui continuent à être éclairés. De cette manière, il ne me reste plus qu'un petit bout à faire où il fait vraiment nuit noire ». (Lucie)*

> *« Maintenant pour rentrer je passe tout le temps par en bas parce que j'ai plus de lumière ». (Eliot)*

Eliot ajoute aussi qu'il passe par la grande rue, parce qu'il s'y sent *« plus à l'aise avec la lumière »* et car c'est *« un peu plus sécurisant »*. Au fond, la rue principale tend à être considérée par Eliot et Lucie comme un *« trajet sûr »*, car cet itinéraire offre pour eux un certain *« seuil de sécurité psychologique »* (MOLES 1981 : 18). C'est pour cette raison qu'Eliot et Lucie ont modifié leur trajet depuis l'extinction de l'éclairage public[19]. À ce titre, nous rejoignons les propos de Laidebeur (1990 : 49) lorsqu'elle affirme qu'*« au cours de sa trajectoire, le piéton évitera d'emprunter des rues mal éclairées, désertes de surcroît, il tentera d'optimiser la traversée d'espaces largement éclairés, (…) quitte à faire quelques mètres de plus »*.

Ainsi, durant leurs trajets nocturnes, après minuit, les jeunes privilégient dans la mesure du possible la rue principale et choisissent délibérément d'éviter les rues adjacentes, où ils se sentent moins en sécurité. En effet, comme nous l'avons vu, ces dernières sont beaucoup moins éclairées que la grande rue depuis l'extinction de l'éclairage public.

CONCLUSION DE LA SECTION

En somme, nous avons vu dans cette partie que l'extinction de l'éclairage public a diminué de manière considérable la visibilité de l'espace des jeunes piétons lors de leurs trajets nocturnes. Toutefois, cette diminution s'effectue de manière différenciée selon les zones du village avec d'un côté une rue principale encore passablement éclairée (station-service, réverbères des passages piétons) et de l'autre côté des rues adjacentes pratiquement dans la nuit totale. C'est précisément dans ces dernières que les jeunes se sentent tendanciellement en insécurité : ils ont des difficultés à éviter d'éventuels obstacles sur leur chemin et à identifier les autres piétons rencontrés. Ainsi, les jeunes ont décidé d'adopter deux stratégies afin d'améliorer leur sentiment de sécurité durant leurs trajets : d'une part, ils se sont munis d'un éclairage privé (lampe torche du téléphone portable) pour améliorer leur visibilité de l'espace. D'autre part, ils ont modifié leur itinéraire en empruntant un *« trajet sûr »* (MOLES 1981 : 18), la rue principale (grande rue).

[19] Les autres jeunes interrogés nous ont confié ne pas avoir modifié leurs trajets depuis l'extinction de l'éclairage public, car leur trajet habituel se faisait déjà via la rue principale.

DEUXIÈME DIMENSION : LE REGARD SOCIAL ET L'ÉCLAIRAGE

Par rapport au sentiment de sécurité du piéton, après la visibilité de l'espace, l'éclairage public y concoure d'une deuxième manière : le *regard social*. Revenons brièvement sur cette notion. Dans une rue, le piéton évolue au milieu d'autres passants avec lesquels existe un contrat social implicite. Ce dernier lui permet de se sentir en sécurité face à d'autres piétons dont il ignore les intentions. C'est le regard social qui garantit l'application dudit contrat social, c'est-à-dire le nombre de paires d'yeux qui peuvent, à tout moment, voir et juger le comportement de l'être individuel et celui des autres. Pour se sentir en sécurité, il faut donc qu'un nombre suffisant de personnes déambulent dans les rues, ce qui est souvent le cas durant la journée (LAIDEBEUR 1990 : 39).

Cependant, la nuit, la densité d'individus diminue sensiblement, qui plus est dans un village après minuit. Dans cette circonstance, c'est l'éclairage public qui va jouer le rôle de regard social : en illuminant l'espace public (les rues), celui-ci est lié à une potentialité de regard social. En effet, avec la lumière braquée sur lui, le piéton a l'impression qu'il est observé ou en tous les cas observable et cela vaut aussi pour son potentiel agresseur. En d'autres termes, l'éclairage public joue un rôle panoptique. Ainsi, alors qu'une rue éclairée ne fournit pas un environnement favorable à l'agression, une rue non éclairée oui (*ibid.* : 48).

Ainsi, nous chercherons dans cette partie à répondre à la question suivante : comment la diminution du regard social (en raison de l'extinction de l'éclairage public) affecte le sentiment de sécurité des jeunes habitants de Fontaines lors de leurs trajets nocturnes ?

UNE FAIBLE DENSITÉ D'INDIVIDUS DANS LE VILLAGE APRÈS MINUIT

D'abord, les jeunes habitants ont insisté sur le fait qu'après minuit, lorsqu'ils rentrent chez eux, il n'y a quasiment personne dans les rues du village. Cela confirme donc l'idée que durant la nuit, le nombre d'individus dans les espaces publics diminue sensiblement :

> *« Oui vraiment je croise peu de monde quand je rentre ». (Cécile)*

Dans le village de Fontaines, après minuit, on se trouve alors dans une situation que Moles (1981 : 12) qualifie de *« densité rare »* d'individus (quelques personnes par km^2). Si cette faible densification du regard social est couplée à un éclairage insuffisant, le piéton devrait en principe maximiser son sentiment d'insécurité (LAIDEBEUR 1990 : 39). Qu'en est-il plus spécifiquement pour les jeunes habitants de Fontaines ?

UN SENTIMENT DE VULNÉRABILITE LORSQUE LES JEUNES RENTRENT SEULS

En rentrant à leur domicile, les jeunes sont parfois accompagnés, parfois seuls. Cela est fluctuant et dépend essentiellement de facteurs externes à l'extinction de l'éclairage public :

> *« Je suis surtout seul mais ça m'arrive parfois d'être accompagné ». (Axel)*

> *« Des fois je suis avec des amis qui habitent aussi à Fontaines et on fait le trajet ensemble pour rentrer par contre je rentre aussi seul ». (Quentin)*

> *« Je suis assez souvent avec des gens. Mais ça m'est déjà arrivé de faire le trajet seul quand ils sortaient pas ou qu'ils prenaient le bus d'après ». (Eliot)*

Toutefois, comme nous le verrons plus tard dans l'analyse, l'extinction de l'éclairage public a tout de même incité certains jeunes (s'ils ont en l'opportunité) à rentrer plus fréquemment accompagnés.

Dans cette partie, nous nous intéresserons avant tout au sentiment de sécurité des jeunes lorsqu'ils effectuent leurs trajets seuls. En effet, l'éclairage public joue le rôle de regard social surtout quand le piéton marche en solitaire dans les espaces publics nocturnes (*ibid.* : 48). Dans cette circonstance, le sentiment général qui prédomine chez les jeunes est la vulnérabilité, soit la crainte latente qu'un événement inattendu puisse leur arriver durant un de leur trajet :

> *« Si je suis tout seul, je me sens abandonné (…) Je me considère plus vulnérable qu'avant [l'extinction de l'éclairage public] ». (Eliot)*

> *« Je m'estime un petit peu vulnérable je dirais, s'il se passait quelque chose ça serait plus difficile d'attirer l'attention (…) Ce qui me fait plus peur c'est l'ambiance où il fait tout nuit, tu as l'impression qu'il peut t'arriver quelque chose à tout moment ». (Alexandre)*

Noa est plus explicite quant à la nature du risque qu'il encoure lorsqu'il se déplace seul. Il pense qu'il est exposé à une agression lorsqu'il se déplace seul :

> *« On se dit que des gens peuvent arriver pour m'agresser ou comme ça ».*

Ce dernier explique aussi pourquoi il exprime ce ressenti. Selon lui, une des raisons de ce sentiment tient au fait qu'il se sent peu observé dans son village après minuit :

> *« Dans Fontaines tu te sens vraiment seul. Et puis tu te dis que si vraiment il t'arrive quelque chose à moins qu'il y ait quelqu'un qui regarde par hasard à sa fenêtre, mais c'est presque impossible, il y a personne qui va voir [l'agression] ».*

D'autres jeunes se sentent aussi peu observés durant leurs trajets nocturnes. De plus, certains d'entre eux expliquent que l'extinction de l'éclairage public accentue ce phénomène :

> *« Avec l'éclairage [public] éteint je me sens encore moins observé ». (Anthony)*

Le sentiment de vulnérabilité que manifestent ces jeunes habitants de Fontaines, durant leurs déplacements, après minuit, a été évoqué par Laidebeur (1990 : 54) dans sa recherche. D'après la psychosociologue, la vulnérabilité est le sentiment *« que ressent l'individu dans une situation déterminée, d'être à la merci, de "donner prise" à un éventuel agresseur ».* Elle ajoute que le piéton, se considérant aisément attaquable lorsqu'il est seul la nuit, *« aura tendance à surévaluer son risque de victimisation »*, et de ce fait *« son sentiment d'insécurité »* (*ibid.*). C'est ce que nous constatons dans les récits des différents jeunes ci-dessus : même si le risque réel est en réalité faible, ces derniers pensent qu'ils sont sujets à une potentielle agression durant leurs trajets. De ce point de vue, les jeunes sont conscients du fait qu'il existe peu de chance de se faire agresser dans leur village, ce dernier étant *« calme »* (Lucie), en comparaison notamment avec la ville :

« C'est un petit village tranquille. Ça ne serait pas pareil dans une ville où c'est potentiellement plus dangereux et où il se passe des trucs ». (Luca)

« Je ne répondrai pas comme ça si j'habitais à Genève ou à Lausanne ». (Lucie)

Malgré la faible insécurité à Fontaines (dont les jeunes ont conscience), les jeunes se sentent passablement en insécurité lorsqu'ils se déplacent seuls. Ce paradoxe apparent n'en est pas un, car le sentiment d'insécurité ne relève d'aucune cause clairement identifiable (AUGOYARD 1990 : 2). En ce sens, Moles (1981 : 19) insiste sur le fait qu'il n'existe pas forcément de corrélation entre la criminalité effective et la peur du crime. C'est pour cette raison que les jeunes peuvent se sentir en insécurité alors qu'objectivement ils ne devraient pas l'être.

Ainsi, Alexandre résume le ressenti des jeunes habitants de Fontaines que nous avons interrogés vis-à-vis de l'extinction de l'éclairage public quand ils se déplacent seuls la nuit :

« Je me sentais quand même plus en sécurité quand il y avait l'éclairage public ».

Se dépêcher pour rentrer à la maison

Ce sentiment d'insécurité se traduit de différentes manières dans le comportement des jeunes. En premier lieu, certains d'entre eux accélèrent le pas, car ils désirent rentrer plus vite à leur domicile où ils se sentent davantage en sécurité :

« Oui quand même je marche un peu plus vite. Le dernier bout là jusqu'à chez moi je le fais assez rapidement ». (Eliot)

« Oui clairement je me déplace plus rapidement que la normale. Je marche bien vite. (…) Je me sens moins en sécurité lorsque je rentre toute seule. Je suis stressée, je dois me dépêcher. Ce n'est pas un moment chouette. (…) je suis contente quand j'arrive à la maison ». (Lucie)

Face à un environnement hostile où ils s'estiment vulnérables, certaines jeunes souhaitent arriver le plus rapidement possible chez eux. C'est pour cela qu'ils se déplacent plus vite. Néanmoins, cette attitude pourrait aussi s'expliquer par le fait que certains jeunes trouvent leur trajet plus long :

« Le trajet paraît plus long la nuit, donc j'ai tendance aussi à marcher plus vite ». (Noa)

La peur d'une rencontre fortuite durant le trajet

En deuxième lieu, certains jeunes appréhendent de rencontrer un inconnu pendant leur itinéraire :

« Je préfère rencontrer personne durant le trajet ». (Eliot)

« J'ai peur que quelqu'un surgisse [d'une zone non-éclairée] (…) on ne sait jamais il peut toujours y avoir un problème comme quelqu'un qui me suit ou qui sort de je ne sais pas d'où ». (Lucie)

Ainsi, dans cette circonstance, Eliot est plus attentif et regarde autour de lui pour voir si quelqu'un se trouve autour de lui :

> *« Je suis plus sur mes gardes. (…) des fois je me retourne, enfin je sais pas ça me fait un peu peur donc je me retourne pour voir derrière (…) Je regarde si il y a quelqu'un. Ce geste est une source de sécurité pour moi ».*

En effet, vu qu'Eliot est seul, si un autre individu surgit, personne ne serait en mesure d'observer ce dernier et donc de contrôler son comportement. De ce fait, personne ne pourrait le dissuader de commettre une agression (LAIDEBEUR 1990 : 53). Normalement, c'est à ce moment-là que l'éclairage public joue son rôle de regard social. Or, à Fontaines, il est éteint. C'est pour cette raison qu'Eliot ou encore Lucie redoutent de rencontrer un inconnu lorsqu'ils sont seuls, après minuit, dans les rues de leur village. Il en serait autrement s'ils étaient accompagnés durant leurs trajets.

Rentrer plus souvent en étant accompagné

C'est pourquoi, en troisième lieu, les jeunes essayent au maximum de rentrer en étant accompagné. De cette manière, il se sentent plus rassurés :

> *« Quand on est accompagné c'est quand même plus rassurant ». (Quentin)*

> *« Je pense que si on peut rentrer en groupe dans la nuit totale c'est déjà plus rassurant et plus sympa ». (Cécile)*

Dans le même ordre d'idées, Lucie s'est sentie plus en sécurité lorsque d'autres jeunes ont effectué une partie du trajet à sa proximité. En effet, elle avait remarqué qu'ils étaient sortis comme elle du bus. Ces derniers rentraient donc simplement chez eux et n'étaient pas mus par de mauvaises intentions. Lucie les avait donc préalablement identifiés en tant qu' *« ami »* et *« partenaire du contrat social »* pour reprendre la terminologie de Moles (1981 : 13 et 15) :

> *« La dernière fois j'étais suivie par deux autres filles et cela ne m'a pas fait la même sensation que si ça avait été des inconnus. Je savais qu'elles étaient sorties du bus en même temps que moi et donc qu'elles rentraient chez elles. En plus je pense qu'elles ont autant peur que moi donc d'un côté c'était rassurant de se dire qu'il y avait quelqu'un derrière moi ».*

Assurément, Lucie s'imaginait qu'en cas de menace d'agression, la présence de tierces personnes suffirait à décourager un potentiel agresseur d'agir (LAIDEBEUR 1990 : 53).

Privilégier d'autres modes de transports

En quatrième lieu, dans la mesure du possible, quelques jeunes privilégient d'autres modes de transport comme la voiture ou le taxi pour éviter de devoir gagner leur domicile en solitaire. De cette manière, ils n'ont pas à craindre le moment du retour à la fin de la soirée :

> *« Quand les soirées se prolongent trop ma mère vient me chercher en voiture. Comme ça je n'ai pas besoin d'y penser [au retour] ». (Cécile)*

> *« Si je dois choisir et que je peux rentrer en voiture je vais le faire. (…) c'est vrai que maintenant [depuis l'extinction de l'éclairage public] je rentre plus souvent en voiture ou en taxi ». (Lucie)*

Toutefois, certains jeunes n'en font pas une question déterminante. Même s'ils doivent rentrer seuls en bus, ils le feront :

« L'extinction de l'éclairage public n'a pas changé mes habitudes à ce niveau-là. Je m'y suis fait ». (Luca)

UN SENTIMENT D'INSÉCURITÉ QUI ÉVOLUE SELON LE MOMENT DU TRAJET

De manière générale, nous avons constaté que le sentiment d'insécurité des jeunes lorsqu'ils se déplacent seuls était assez élevé. Toutefois, ce dernier n'est pas stable du début à la fin de leur trajet. En effet, il évolue en fonction des endroits où les jeunes se trouvent. Nous avons pu établir trois zones distinctes où le sentiment de sécurité des jeunes piétons change : le début du trajet juste après la sortie du bus, la première partie du trajet sur la rue principale et la seconde partie de l'itinéraire dans les rues adjacentes. À cet égard, comme nous le verrons, l'éclairage joue un rôle non négligeable.

Première phase : le commencement du trajet après la sortie du bus

Au tout début de leur trajet, plusieurs jeunes se sentent plutôt en sécurité et ceci pour deux raisons. Premièrement, la luminosité est encore assez conséquente près de l'arrêt de bus. En ce sens, plusieurs éléments se trouvant à proximité de l'arrêt apportent de la lumière : les phares du bus, le hall d'entrée éclairé d'un immeuble, un réverbère toujours allumé, car se situant au niveau d'un passage piéton, et les feux de signalisation de ce dernier :

« Je me sens encore à l'aise à l'arrêt parce que c'est juste à côté d'un passage piéton qui est éclairé et d'un immeuble éclairé. Il y a encore pas mal de lumières quand on sort avec aussi la lumière du bus ». (Quentin)

« Quand je sors du bus c'est encore bien éclairé parce qu'il y a les feux de signalisation du coup je me fais pas de souci plus que ça. C'est comme si je sortais en plein jour il y a pas de différence ». (Alexandre)

Deuxièmement, ils sont entourés par d'autres piétons qui sortent au même arrêt de bus qu'eux, ce qui les rassure :

« Quand je sors [du bus] on est encore cinq ou six en moyenne, donc je me sens encore pas trop mal ». (Alexandre)

« À chaque fois que je suis sorti du bus il y avait toujours au moins une personne qui sortait en même temps. Souvent ce sont des personnes de mon âge voire même plus jeune donc c'est quand même rassurant ». (Lucie)

Ainsi, la conjonction de ces deux facteurs apportent un bon sentiment de sécurité aux jeunes que nous avons interrogés. Le début du trajet est donc le moment où ils se sentent le plus en sécurité.

Deuxième phase : la rue principale

Quand les jeunes s'éloignent de l'arrêt de bus et entament leur trajet pour rentrer chez eux, leur sentiment de sécurité baisse. En effet, la luminosité diminue et chaque piéton qui sort du bus suit son propre itinéraire. Les jeunes sont alors un peu plus isolés qu'au départ :

« Je me sens moins en sécurité car je me retrouve toute seule, que le bus est parti et qu'il fait un peu plus nuit ». (Lucie)

Néanmoins, leur niveau d'insécurité reste modéré, non seulement parce qu'il ne fait pas complètement nuit dans la première partie de leur trajet sur la rue principale, mais en outre, il y a encore de la circulation grâce aux voitures :

> *« Il y a quand même les passages piétons qui sont toujours éclairés sur la grande rue et la station Mini-Prix (…) donc c'est pas la nuit complète ». (Noa)*

> *« Je me dis c'est cool les véhicules apportent un peu de lumière. Ça me rassure parce que je me dis il y'a encore des gens éveillés à cette heure-là ». (Anthony)*

Nous comprenons dans les paroles d'Anthony que durant son trajet, les voitures jouent le rôle de regard social. Elles compensent alors en partie la baisse de luminosité liée à l'extinction de l'éclairage public et la diminution de la densité d'individus. En ce sens, Noa exprime le même ressenti avec des mots différents :

> *« Si je passe par la grande rue, il y a les voitures donc là c'est clair que je me sens observé ».*

Pour Laidebeur (1990 : 56 et 57), les véhicules sont en mesure de jouer le rôle de regard social, car au cas où un individu tenterait d'agresser le piéton, celui-ci peut faire appel aux automobilistes. De même, par leur simple présence, les voitures contrôlent l'espace qu'elles traversent et sont susceptibles de réagir si elles remarquent qu'un piéton se fait agresser, par exemple en klaxonnant ou en prévenant la police. C'est pour cette raison que Noa ou Anthony trouvent la présence de voitures sur la rue principale *« rassurante »*.

En revanche, Lucie se sent plutôt *« angoissée »* lorsqu'une voiture passe. D'après elle, la voiture n'est pas forcément *« un partenaire du contrat social »* (MOLES 1981 : 13). En effet, la jeune fille n'est pas en mesure d'identifier le conducteur du véhicule. Ainsi, elle craint que ce dernier s'arrête à sa hauteur et s'en prenne à elle :

> *« Je ne vois pas qui c'est dans la voiture donc je me demande ce qu'il fait, pourquoi il passe là. Je peux me dire qu'il pourrait s'arrêter à ma hauteur et avoir de mauvaises intentions ».*

Lucie pense de cette manière, car elle a certainement en tête les histoires de jeunes filles qui se font kidnapper lorsqu'elles se déplacent seules la nuit :

> *« C'est peut-être dans ma tête, je regarde trop de films, c'est pour ça que je pourrais me sentir vulnérable ».*

Ainsi, cette deuxième phase du trajet est différemment vécue par les jeunes. Même si tous voient leur sentiment d'insécurité baisser, pour certains (Lucie) ils diminuent plus fortement que d'autres (Noa ou Anthony).

Troisième phase : les rues adjacentes

La seconde partie du trajet des jeunes est celle où leur sentiment d'insécurité est le plus élevé. Sur ce point, leurs avis convergent. Cette phase du trajet débute lorsque les jeunes quittent la rue principale afin de s'engager dans de plus petites rues qui conduisent à leur quartier. Citons par exemple la Rue de l'Ouest que plusieurs d'entre eux fréquentent pour rentrer à leur domicile.

D'abord, Eliot tient à souligner le contraste lumineux qui existe entre la rue principale et celle vers où il bifurque :

> *« C'est vraiment quand j'arrive au bas de la rue [adjacente] que ça fait une sensation étrange. On se demande où est-ce qu'on va (…) parce qu'on voit cette rue toute noire où on tourne et où il y a pas de lumière ».*

En effet, dans les rues adjacentes, la nuit est quasi totale : il n'existe pas de passages piétons comme dans la rue principale où quelques lampadaires restent allumer. De surcroît, la station Mini-Prix (qui apporte beaucoup de lumière) se trouve à proximité de la rue adjacente qu'Eliot emprunte. C'est pourquoi ce dernier ressent au virage *« une sensation étrange »*. Se sentant davantage en insécurité, c'est à ce moment qu'il accélère le pas pour rentrer plus rapidement chez lui. Du reste, en plus de la forte baisse de luminosité, le nombre de véhicules dans les rues adjacentes est moins élevé :

> *« Si une voiture passe à cet endroit c'est vraiment exceptionnel ». (Noa)*

Se sentant moins observés dans les rues adjacentes, le sentiment de sécurité des jeunes diminue passablement :

> *« Tu es beaucoup moins visible [dans les rues adjacentes]. C'est sûr que là je suis un peu plus méfiant ». (Noa)*

Ainsi, c'est la baisse non seulement de la luminosité, mais aussi de la circulation automobile qui contribue à réduire le sentiment de sécurité des jeunes dans cette dernière portion du trajet.

CONCLUSION DE LA SECTION

Ce qui ressort des entretiens est que l'extinction de l'éclairage public participe à la réduction du regard social dans les rues de Fontaines après minuit, car l'éclairage joue un rôle panoptique : si l'éclairage public est éteint, certains jeunes se sentent moins observés. Ceci est en particulier le cas dans les rues adjacentes où les autres sources de regard social (véhicules, piétons) sont absentes. Ainsi, cette diminution du regard social contribue à augmenter le sentiment d'insécurité des jeunes durant leurs trajets. Leur sentiment d'insécurité se matérialise de différentes manières : rentrer plus vite à leur domicile ou encore éviter d'être seuls durant leurs trajets.

Toutefois, il ne faut pas surévaluer le rôle de l'éclairage public en ce qui concerne le regard social. En effet, ce dernier est avant tout exercé par les autres passants (*le regard de l'autre*). L'éclairage public ne sert que d'appoint en cas de faible densité d'individus. À cet égard, certains jeunes nous ont répondu que même lorsqu'ils rentrent chez eux le soir avant minuit, ils se sentent assez peu observés.

TROISIÈME DIMENSION : L'ANIMATION NOCTURNE ET L'ÉCLAIRAGE

Après la visibilité de l'espace et le regard social, le sentiment de sécurité du piéton qui se déplace dans les espaces publics nocturnes est susceptible d'évoluer en fonction d'un troisième facteur : l'animation nocturne. De manière indirecte, l'éclairage public peut y contribuer. En effet, selon Moles (1981 : 15), en illuminant l'environnement, l'éclairage révèle un certain nombre d'éléments de celui-ci. De ce fait, ils deviennent des sources d'intérêt visuel pour le piéton qui marche dans la rue. Plus le nombre d'éléments à observer est élevé, plus le piéton aura envie de sortir et de pratiquer les espaces publics, car il s'y sentira *« bien »* (LAIDEBEUR 1990 : 55). Par ailleurs, une rue fréquentée (en raison de son animation) contribue aussi au sentiment de sécurité du piéton parce que le regard social y est plus grand.

Ainsi, nous chercherons dans cette partie à répondre à la question suivante : quel incidence a eu l'extinction de l'éclairage public sur l'animation nocturne du village et comment cela affecte le sentiment de sécurité des jeunes habitants de Fontaines lors de leurs trajets nocturnes ?

Dans un premier temps, nous décrirons l'animation nocturne du village. Puis, nous chercherons à savoir si des changements sont intervenus au niveau de cet animation entre la période *ante* extinction et *post* extinction. Ensuite, dans un second temps, nous nous concentrerons sur le sentiment de sécurité des jeunes piétons lors de leurs trajets nocturnes.

L'ANIMATION NOCTURNE DU VILLAGE APRÈS L'EXTINCTION

Une faible animation nocturne

De manière générale, les jeunes habitants de Fontaines sont assez unanimes pour considérer que l'animation nocturne de leur village est faible après minuit. D'après eux, les rues de Fontaines sont calmes et tranquilles durant leurs trajets nocturnes. Certains utilisent même l'adjectif *« mort »* pour qualifier l'ambiance nocturne de leur village :

> *« L'ambiance du village est très calme et la vie sociale quasi inexistante ».* (Luca)

> *« Le village est mort après minuit. Il y a peut-être juste quelques voitures qui passent ».* (Anthony)

Ce constat des jeunes n'est pas surprenant. En effet, Fontaines est un petit village du Val-de-Ruz qui n'offre pas les infrastructures nécessaires à l'essor des loisirs nocturnes. C'est d'ailleurs en partie pour cette raison que les jeunes passent leurs soirées à Neuchâtel ou à la Chaux-de-Fonds, deux villes où ils peuvent facilement trouver des lieux de divertissement. La seule infrastructure qui aurait permis d'offrir une certaine animation nocturne est le restaurant du village. Toutefois, les jeunes nous ont confié qu'il est fermé à 23h. De plus, même s'il restait ouvert après minuit, plusieurs d'entre eux ne pensent pas qu'il contribuerait à améliorer sensiblement l'animation nocturne du village, car c'est un restaurant familial peu fréquenté par les jeunes :

> *« Il ne faut pas oublier que c'est un restaurant. Ce n'est pas un bar, on y va pour manger avant tout. Il y a des familles, des adultes, des personnes âgées et ce n'est donc pas fait pour les jeunes. Donc je pense que cela ne changerait pas*

grand-chose au niveau de la vie sociale des jeunes s'il était ouvert plus longtemps ». (Lucie)

Les rares sources d'animation nocturne

En dépit du constat général qui est que l'animation nocturne est faible à Fontaines, certains jeunes ont tout de même mis en exergue deux sources d'animation lorsqu'ils rentrent chez eux après minuit. La première source d'animation se trouve près de l'arrêt de bus, qui se situe au centre du village. En effet, selon plusieurs jeunes, le nombre de personnes qui sortent du bus est souvent assez conséquent après minuit :

« Le bus de minuit et demi est souvent blindé, du coup pas mal de gens sortent à l'arrêt ici à Fontaines ». (Anthony)

De ce fait, lorsque certains groupes de personnes sortent du bus, ils sont assez bruyants, notamment parce qu'ils sont ivres. Parfois, ces groupes ne rentrent pas directement chez eux et s'attroupent près de l'arrêt de bus pour prolonger leur soirée autour de quelques verres. Plusieurs jeunes ont souligné que cela créait une animation nocturne au sein du village :

« En général ceux qui sortent du bus sont ivres. il y a des groupes qui restent un moment et qui continuent de chanter. Ils ne sont pas forcément jeunes, certains peuvent avoir l'âge de mes parents. Ça crée de l'animation ». (Cécile)

Afin d'expliquer pourquoi certaines personnes se rassemblaient précisément autour de l'arrêt de bus après minuit, les jeunes ont évoqué la bonne luminosité qui se trouve encore à cet endroit. Comme nous l'avons évoqué précédemment, il y a effectivement un réverbère encore allumé, car se situant au niveau d'un passage piéton, ainsi que des feux de signalisation :

« L'arrêt de bus se trouve dans un endroit qui est très bien éclairé sur la rue principale. C'est sûrement pour ça que parfois des groupes traînent autour de cet endroit ». (Céline)

On s'aperçoit ici que l'éclairage joue un certain rôle au niveau de l'animation nocturne, car des piétons se regroupent précisément dans une zone bien éclairée. Ils ne le feraient certainement pas si la visibilité de l'espace y était faible.

La seconde source d'animation nocturne qui revient dans le discours de quelques jeunes sont les décorations de Noël. En hiver, lors des périodes de fin d'année, les illuminations de Noël sont plus présentes et contribuent un peu à l'animation nocturne du village. Ces décorations se situent principalement dans les rues adjacentes, où elles sont plus visibles par les jeunes :

« Il y a quelques décorations de Noël en fin d'année. Je les vois surtout dans mon quartier et moins sur la grande rue. C'est vrai que ça donne une ambiance un peu festive ». (Axel)

D'après Laidebeur (1990 : 56), les illuminations de Noël, en créant des spectacles lumineux, incitent les piétons à pratiquer les espaces de nuit, car ils en retirent un plaisir. Cependant, à Fontaines, ces décorations restent d'une basse intensité. Elles n'ont donc qu'un faible impact sur l'animation nocturne du village. D'ailleurs, plusieurs jeunes ont tenu à relativiser leur importance :

« Les décorations de Noël c'est beau à voir mais après ça reste assez doux comme éclairage donc finalement ça change pas grand-chose ». (Alexandre)

L'IMPACT LIMITÉ DE L'EXTINCTION DE L'ÉCLAIRAGE PUBLIC SUR L'ANIMATION NOCTURNE DU VILLAGE

Comme nous venons de le voir, l'animation nocturne à Fontaines après minuit est relativement faible. La question maintenant est de savoir si l'extinction de l'éclairage public a eu une incidence ou non sur l'animation nocturne du village.

Les promeneurs de chien

En ce qui concerne le nombre de personnes qui déambulent dans les rues, l'extinction de l'éclairage public semble avoir dissuadé quelques habitants de promener leur chien après minuit. C'est ce qui ressort du récit de certains jeunes :

« J'ai déjà eu des échos de personnes qui sortaient avant minuit pour promener leurs chiens. Au lieu de le promener après minuit ils le promènent plutôt à 23h ». (Alexandre)

« Non je vois pas trop de promeneurs de chiens, je pense qu'ils ne vont plus trop à cette heure mais qu'ils sortent avant l'extinction ». (Luca)

Néanmoins, leur constat n'est possiblement qu'une impression, car les jeunes n'étaient pas unanimes sur ce point : quelques-uns n'avaient pas perçu de changement quant aux nombres de promeneurs de chiens qu'ils étaient amenés à rencontrer durant leurs trajets. Il était en tout cas difficile pour eux d'estimer si leur fréquence a diminué.

Le rassemblement d'individus

Nous avons vu que parfois, certains groupes de personnes se forment près de l'arrêt et bus et génèrent de l'animation nocturne. Ces derniers se regroupent autour de l'arrêt de bus, mais plusieurs jeunes nous ont indiqué qu'avant l'extinction de l'éclairage public, des piétons se rassemblaient un peu plus haut, vers le collège de Fontaines, car il se trouve une place de jeux avec des bancs où s'asseoir. Cependant, depuis l'extinction de l'éclairage public, cette dernière s'est retrouvée plongée dans le noir. De ce fait, moins de personnes s'y retrouvent. Quentin s'exprime en connaissance de cause, car il faisait partie de ces groupes qui ont à présent déserté la place de jeux après minuit :

« Maintenant on a moins tendance à rester un petit coup avec des amis à la place de jeux. L'extinction de l'éclairage public ça a changé nos habitudes à ce niveau-là ».

Hormis la (probable) diminution du nombre de promeneurs de chiens et la baisse du nombre d'individus qui se rassemblent après minuit, l'extinction de l'éclairage public n'a pas sensiblement diminué l'animation nocturne de Fontaines. Ce n'est pas surprenant. À vrai dire, les jeunes nous ont confié que l'animation nocturne du village était déjà faible même avant l'extinction de l'éclairage public. En effet, d'autres facteurs plus déterminants que l'éclairage sont susceptibles de jouer un rôle en ce qui concerne l'animation nocturne, par exemple la présence de loisirs nocturnes.

L'ANIMATION NOCTURNE ET LE SENTIMENT DE SÉCURITÉ

Pour résumer, à Fontaines, l'animation nocturne est faible et l'extinction de l'éclairage public n'a pas, voire peu changé les choses : elle l'a éventuellement quelque peu diminué. Voyons à présent comment ce faible niveau d'animation nocturne est ressenti par les jeunes piétons durant leurs trajets nocturnes.

La faible animation nocturne du village est ressentie de manière contrastée par les jeunes. Pour certains, celle-ci contribue à augmenter leur sentiment d'insécurité. Ainsi, en est-il pour Alexandre :

> *« Dans le village ça [l'animation nocturne] fait une ambiance un peu flippante. C'est pas forcément un village sympa pour se promener »*.

De son côté, Anthony, qui considère Fontaines comme *« mort »* après minuit, souhaiterait que son village soit un peu plus animé la nuit. De ce point de vue, il n'est pas hostile à l'idée d'avoir des loisirs nocturnes à Fontaines, comme un bar. Cette situation l'aiderait à se sentir mieux dans son village après minuit :

> *« J'aimerais bien qu'ils ouvrent quelque chose que les jeunes du village puissent se retrouver. Peut-être comme un bar. On se sentira plus en sécurité de cette façon dans le village vu qu'il y aura plus de mouvement ».*

Quant à Lucie, qui est de la même manière favorable à l'idée d'avoir un bar au sein du village, pense à ce titre qu'il faudrait plus d'éclairage public afin de garantir une animation nocturne :

> *« Je pense que de la lumière aide à amener une certaine animation. Par exemple s'il y avait un bar, il faudrait que cela soit éclairé jusqu'à la fermeture. Donc oui l'éclairage public aiderait à amener de l'animation ».*

En ce sens, ce n'est pas l'éclairage public qui contribue de manière intrinsèque à l'animation nocturne. En effet, l'éclairage public seul dans une rue n'attire personne, à moins que ce dernier soit lui-même une source de spectacle (par exemple les illuminations de Noël). C'est seulement à partir du moment où des loisirs nocturnes émergent que l'éclairage public peut indirectement contribuer à l'animation nocturne (en garantissant le confort des fêtards). C'est ce que nous comprenons à travers les paroles de Lucie.

Pour d'autres jeunes, à l'inverse, une faible animation nocturne n'est pas forcément synonyme de sentiment d'insécurité :

> *« Non car dans un centre-ville il y a certes plus d'animation mais il y a aussi plus de groupes que je dirais casseurs. Personnellement je n'aime pas du tout ce genre de groupe. En plus dans les centres-villes le soir il y a les bourrés donc non je ne suis pas fan ». (Céline)*

Plusieurs jeunes, à l'instar de Céline, insistent plutôt sur les aspects négatifs de l'animation nocturne. Selon eux, l'animation nocturne contient davantage d'externalités négatives (délinquance, fêtards bruyants, etc.) que positives. De ce fait, ils sont opposés à l'idée d'augmenter l'animation nocturne par le biais de l'installation d'un bar. Ils désirent plutôt conserver le *« calme »* (Luca) inhérent à l'espace villageois. Ils se sentent davantage en sécurité dans ces conditions.

CONCLUSION DE LA SECTION

Dans ce chapitre, nous avons d'abord vu que l'animation nocturne du village est faiblement développé après minuit. Ensuite, nous avons montré que l'extinction de l'éclairage public n'avait eu qu'un impact limité au niveau de cette animation, en raison principalement du fait qu'elle était déjà basse avant même la période d'extinction. Enfin, nous avons analysé le sentiment de sécurité des jeunes piétons vis-à-vis de la faible animation nocturne du village. À cet égard, nous avons souligné les réponses partagées des enquêtés.

SYNTHÈSE DES RÉSULTATS

L'analyse de l'espace nocturne et des pratiques des jeunes habitants de Fontaines nous permet d'affirmer que l'extinction de l'éclairage public a bien eu un impact sur le sentiment de sécurité des jeunes interrogés.

Dans un premier temps, la visibilité de l'espace du village, considérée sous l'angle des sources lumineuses principales qui la jalonnent (station-service, réverbères des passages piétons, lune, voitures) nous a permis de dégager un premier itinéraire où les jeunes se sentaient relativement en sécurité : la rue principale. Cette dernière, du fait de la présence de la station-service et des réverbères, procure aux jeunes un certain sentiment de sécurité. À ce titre, elle peut être considérée comme un *« trajet sûr »* tel que Moles (1981 : 18) l'a établi dans son travail. Les rues adjacentes, à l'inverse, sont vues comme peu sûres et font donc l'objet de plus de vigilance de la part des jeunes piétons. Nous pouvons relever l'usage du téléphone portable, soit pour éclairer le sol et ainsi éviter les obstacles, soit afin d'identifier des personnes le long du trajet. De surcroît, c'est en raison du faible éclairage et du sentiment d'insécurité qui en découle que certains habitants ont choisi d'emprunter un autre chemin, mieux éclairé, pour rentrer à leur domicile.

Dans un second temps, l'impact d'une faible densité d'individus et donc d'un amoindrissement du *regard social* a été soulevé par les jeunes habitants. Du fait de l'extinction de l'éclairage public et donc de la diminution de la *« potentialité du regard de l'autre »* (*ibid.* : 13), le sentiment d'insécurité des jeunes piétons s'est accru. Afin de parer à cet état de fait, certains jeunes cherchent, de manière consciente, à rentrer le plus souvent possible accompagné. Ils témoignent également d'un plus grand empressement à regagner leur domicile lorsqu'ils sont seuls. Nous avons aussi remarqué que le sentiment de sécurité n'est pas le même selon le moment du trajet. Celui-ci est à son maximum lorsque les jeunes sortent du bus et décroît ensuite, mais reste élevé, le long de la rue principale. Enfin, il est à son niveau minimal dans les rues adjacentes.

Dans un troisième temps, bien que l'animation nocturne à Fontaines soit presque inexistante (du fait de conditions inhérentes à la vie villageoise), nous avons relevé certains éléments dignes d'intérêt. Si le village est si calme la nuit, l'extinction de l'éclairage public n'y est peut-être pas totalement étrangère. Cela a été relevé par plusieurs habitants qui déplorent le manque de vie nocturne dans leur village. En effet, l'éclairage public est un élément qui contribue indirectement à l'animation nocturne. Le cas de la ville, d'où la plupart des jeunes reviennent, est à ce titre significatif. Personne ne s'imagine une ville festive sans éclairage public.

Enfin, il est nécessaire de préciser que chacun des éléments développés dans le cadre de notre analyse a été ressenti de manière différente par les jeunes interrogés. Le sentiment d'insécurité éventuel qui découle de l'extinction de l'éclairage public est toujours un ressenti subjectif, et donc personnel. Nous pouvons néanmoins affirmer, toutes proportions gardées, que l'extinction de l'éclairage public participe au renforcement du sentiment d'insécurité éprouvé par les jeunes piétons lors des trajets nocturnes. À cet égard, le concept de *trajets sûrs* nous a permis de mettre en lumière les différentes pratiques mises en place par les jeunes habitants de Fontaines pour se constituer un trajet tout au long duquel ils parviennent à maintenir un sentiment de sécurité élevé.

Cinquième partie

CONCLUSION

CONCLUSION

Tout au long de ce travail, nous avons essayé d'appréhender au mieux le sentiment de sécurité des jeunes habitants de Fontaines lorsqu'ils rentrent à leur domicile après minuit. Nous avons choisi Fontaines, car c'est le village pilote de la commune du Val-de-Ruz en ce qui concerne l'extinction de l'éclairage public. D'ailleurs, au moment où nous écrivons ces lignes, la mise en œuvre de l'extinction dans tous les villages de la commune se met progressivement en place. Nous espérons alors que notre étude aura contribué à mieux cerner un des enjeux principaux relatif à l'extinction de l'éclairage public : la sécurité. Dans le même ordre d'idées, nous espérons avoir modestement apporter notre pierre à un domaine (éclairage et sécurité) qui comme l'a dit l'urbaniste Sophie Mosser comprend relativement peu de travaux de terrain.

Afin de réaliser cette recherche, nous avons mobilisé le concept de *trajets sûrs* forgé par Abraham Moles, un psychosociologue français de la seconde moitié du XXème siècle. Ce concept nous a été très utile, car il se concentre précisément sur le sentiment de sécurité du piéton lors de ses trajets nocturnes et sur l'influence qu'a l'éclairage sur celui-ci.

Toutefois, *a posteriori*, nous voyons deux limites principales à ce concept. D'une part, ce concept a été forgé dans les années 1980 dans un contexte bien particulier. À cette époque, le paradigme dominant au niveau des recherches sur l'éclairage et la sécurité considérait l'éclairage public comme une panacée pour la sécurité et le sentiment de sécurité du piéton. L'étude de Moles et de sa collègue Laidebeur (1991) s'inscrit incontestablement dans ce paradigme. Or, nous savons qu'il a fortement été remis en question par la suite. Notre étude a donc probablement été influencé à ce niveau-là. Ainsi, nos résultats ont sans doute été un peu biaisés par le concept que nous avons mobilisé. C'est le risque inhérent à tout travail réalisé avec une approche hypothético-déductive.

D'autre part, et c'est la principale limite de notre travail, le concept de *trajets sûrs* était initialement appliqué au cas de la ville. Nous sommes donc partis de l'idée qu'il pouvait aussi être applicable à un village. Pour nos deux premiers axes, le concept convenait plutôt bien. En revanche, pour le troisième axe, cela était plus problématique. En effet, l'animation nocturne est avant tout présente dans les villes. Comme nous l'avons vu, historiquement, c'est dans les espaces urbains que les loisirs nocturnes se sont développés. Par conséquent, ce troisième axe est moins pertinent au niveau d'un village, même si nous avons réussi à le mobiliser. D'ailleurs, c'est principalement pour cette raison que l'extinction de l'éclairage public se pratique avant tout dans les villages et ne l'est que très marginalement encore dans les villes. À cet égard, ces dernières ont généralement de fortes animations nocturnes et ne peuvent donc pas se permettre d'éteindre leur éclairage public pour des raisons évidentes

S'agissant de notre méthodologie, en plus de l'utilisation du plan du village, nous avons opté pour des entretiens semi-directifs. Or, pour notre thématique, d'autres méthodes auraient pu être tout aussi pertinentes. Sachant que nous nous sommes intéressés au trajet des piétons, les parcours commentés ou d'autres méthodes *in situ* pouvaient totalement se justifier. Nous ne les avons pas mobilisées essentiellement pour des raisons pratiques. Mais, à l'avenir, si des chercheurs souhaitent s'intéresser à la même thématique que la nôtre, de tels méthodes (combinées à des entretiens semi-directifs) permettraient sans doute de mieux cerner le sentiment de sécurité d'un piéton lors de son trajet entre un point A et un point B.

D'autres pistes de recherches peuvent également être envisagées, comme par exemple se concentrer sur un profil sociologique plus précis comme les jeunes filles et éventuellement faire une comparaison avec le sentiment de sécurité des jeunes garçons. Dans notre travail, nous n'avons pas pu le faire, entre autres raisons parce que nous n'avons pas réussi à interroger suffisamment de jeunes filles. Par ailleurs, s'intéresser au sentiment de sécurité du piéton la nuit en utilisant une approche sensorielle (ouïe, toucher, odorat, etc.) peut également être une perspective à envisager. Comme on le voit, les pistes de recherche sont multiples et ne demandent qu'a être exploitées.

Sixième partie

BIBLIOGRAPHIE

BIBLIOGRAPHIE

Aubree, A. 1990 : Le sentiment d'insécurité en habitat urbain et le rôle de l'éclairage. Les grandes orientations de la recherche depuis vingt ans. in Augoyard, J-F. (éd.), *Les facteurs lumineux du sentiment d'insécurité* (pp. 19-28). Grenoble : Cresson.

Augoyard, J-F. 1990 : Lumière et sentiment d'insécurité. Définitions et questions. in Augoyard, J-F. (éd.), *Les facteurs lumineux du sentiment d'insécurité* (pp. 1-10). Grenoble : Cresson.

Botteron, E. 2018 : Val-de-Ruz mettra fin à son éclairage public dès l'année prochaine. *rtsinfo.ch,* [En ligne]. Page datée du 6.11.2018. https://www.rts.ch/info/regions/neuchatel/9973892-val-de-ruz-mettra-fin-a-son-eclairage-public-des-l-annee-prochaine.html. Page consultée le 23 décembre 2019.

Catoir-Brisson, M-J. et **Jankeviciute, L.** 2014 : Entretien et méthodes visuelles : une démarche de recherche créative en sciences de l'information et de la communication. *Sciences de la société*, pp. 111-127.

Challéat, S. 2011 : La nuit, une nouvelle question pour la géographie. *Bulletin de l'Association des géographes français*, pp. 183-196.

Cicchini, M. 2011 : Gouverner la nuit au siècle des Lumières. Entre tyrannie des heures noires et plaisirs noctambules. *XVIII.ch*, pp. 39-65.

Commune de Val-de-Ruz. 2018 : Extinction nocturne de l'éclairage public. Rapport au Conseil général à l'appui d'une demande d'un crédit d'investissement. [En ligne]. Page datée du 5.11.2018. https://www.val-de-ruz.ch/fr/politique/conseil-general/rapports-et-proces-verbaux/2018/seance-du-05-novembre-2018/

Deleuil, J-M. et **Toussaint, J-Y.** 2000 : De la sécurité à la publicité, l'art d'éclairer la ville. *Les Annales de la recherche urbaine*, pp. 52-58.

Foucault, M. 1975 : *Surveiller et punir : Naissance de la prison*. Paris : Gallimard.

Garoscio, A. 2006 : Représentations sociales de l'insécurité en milieu urbain. *Les Cahiers internationaux de psychologie sociale*, pp. 33-46.

Gwiazdzinski L. 2005 : *La nuit, dernière frontière de la ville*. La Tour-d'Aigues : Ed. de l'Aube.

Hallmann, C. et **al.** 2017 : More than 75 percent decline over 27 years in total flying insect biomass in protected areas, *Plos One*, pp. 1-21.

Laidebeur, A. 1990 : La lumière, le piéton et la ville : approche psychosociologique, in Augoyard, J-F. (éd.), *Les facteurs lumineux du sentiment d'insécurité* (pp. 37-58). Grenoble : Cresson.

Maslow, A. 1970 : *Motivation and personality*. New York : Harper and Row.

Moles A. 1981 : Des fonctions de la lumière dans la ville, *LUX*, pp. 10-25.

Mosser, S. 2003 : *Éclairage urbain : enjeux et instruments d'actions* (Thèse de Doctorat). Université Paris 8.

Mosser, S. 2007 : Eclairage et sécurité en ville : l'état des savoirs, *Déviance et Société*, pp. 77-100.

Rich, C. et **Longcore, T.** 2006 : *Ecological consequences of Artificial Night Lighting*. Washington : Island Press.

Septième partie

ANNEXES

ANNEXES

ANNEXE 1. GUIDE D'ENTRETIEN

Notre présentation

- Trois étudiants à l'Université de Neuchâtel, réalisant un travail de Bachelor en géographie sur l'extinction de l'éclairage public.
- Nous nous intéressons aux jeunes habitants du village lorsqu'ils rentrent à leur domicile en bus après minuit. Notre travail porte sur la dimension sécuritaire de l'extinction de l'éclairage public.
- Notre question de recherche : Comment l'extinction de l'éclairage public affecte le sentiment de sécurité des jeunes habitants de Fontaines lors de leurs trajets nocturnes entre l'arrêt de bus et leur domicile ?
- Demande de l'accord pour enregistrer et question de l'anonymat.

Présentation générale

- Comment t'appelles-tu et quel âge as-tu ?
- Depuis combien de temps habites-tu à Fontaines ?
- Dans quelle mesure l'extinction de l'éclairage public te concerne ?
- À quelle fréquence rentres-tu après minuit et est-ce que l'extinction de l'éclairage public a changé tes habitudes ?

Visibilité de l'espace

Essaye maintenant de te remettre en situation. Imagine que tu sors du bus et que tu marches jusqu'à chez toi.

- Comment tu juges la visibilité générale de ton environnement ? Quel sentiment cela te procure ?
- En dehors des lampadaires éteints, quelles sont les autres sources lumineuses qui se trouvent sur ton trajet et pour chacune d'elles comment tu décrirais son importance dans la visibilité de ton espace ?
- Es-tu déjà rentré un jour de pleine lune où le ciel était dégagé ? Quel est l'apport lumineux ?
- Comment te guides-tu sur ton trajet ? Est-ce que tu as des repères ?
- Est-ce que tu empruntes un trajet différent par rapport à la période avant-extinction ? Pourquoi ?
- Les zones non-éclairées sont-elles sources d'inquiétude pour toi ? Pourquoi ?
- Est-ce que tu dois éviter des obstacles sur ton trajet ?
- Comment la visibilité de l'espace évolue tout au long de ton trajet ? Y'a-t-il des changements de luminosité sur ton trajet ?
- As-tu un éclairage privé avec toi ?

Regard social

- Est-ce que tu effectues ton trajet seul ou accompagné ? Pour quelles raisons ?
- Est-ce que tu te sens observé dans les rues de ton village ? Pourquoi ? Est-ce que cela évolue selon le moment du trajet ?
- Combien de personnes sortent au même arrêt de bus que toi ? Quel sentiment cela te procure ?
- Quel est ton degré de vulnérabilité pendant tes trajets ?
- As-tu déjà croisé quelqu'un sur ton trajet par hasard ? Si oui, quelle a été ta réaction ? Pourquoi ?
- Est-ce que tu appréhendes la rencontre d'un individu ou d'un véhicule ou au contraire cela te rassure ?

Animation nocturne

- Comment tu décrirais l'ambiance de ton village après minuit ? Y'a-t-il des différences par rapport à la période avant-extinction ?
- Pourquoi tu passes tes soirées en ville et pas dans ton village ?
- Avant l'extinction de l'éclairage public, est-ce que tu croisais plus de monde dans les rues lorsque tu rentrais ?
- Est-ce qu'il y a une zone du village avec plus d'animation ? Pour quelles raisons ?
- Est-ce que l'animation nocturne est différente dans les autres villages du Val-de-Ruz ?
- Est-ce que tu souhaiterais avoir plus d'animation nocturne dans ton village ? Si oui, l'éclairage public doit-il y jouer un rôle ?
- Est-ce que l'extinction de l'éclairage public te donne envie de sortir dans les espaces publics de ton village ?
- Te sens-tu plus en sécurité dans les rues de ton village ou au centre-ville de Neuchâtel par exemple ?

Conclusion

- As-tu quelque chose à rajouter sur l'extinction de l'éclairage public en général ?
- Est-ce que tu aimerais parler de quelque chose que nous n'avons pas abordé ?

ANNEXE 2. LISTE DES ENTRETIENS

Date de l'entretien	Prénom de l'enquêté	Durée de l'entretien	Méthode d'entretien
12.12.2019	Laurent Debrot	57 minutes	Face à face, dans un restaurant
03.03.2020	Luca	26 minutes	Face à face, à son domicile
03.03.2020	Cécile	28 minutes	Face à face, à son domicile
10.03.2020	Eliot	46 minutes	Face à face, à son domicile
12.04.2020	Anthony	59 minutes	Skype
13.04.2020	Alexandre	1 heure 4 minutes	Skype
17.04.2020	Céline	50 minutes	Téléphone
20.04.2020	Noa	1 heure 7 minutes	Skype
23.04.2020	Quentin	38 minutes	Téléphone
24.04.2020	Axel	35 minutes	Téléphone
25.04.2020	Lucie	40 minutes	Téléphone

ANNEXE 3. PLAN SATELLITE DU VILLAGE DE FONTAINES

Source : 2046 Fontaines, Google Maps

ANNEXE 4. TOUT-MÉNAGE DISTRIBUÉ AUX HABITANTS DE FONTAINES

UNIVERSITÉ DE NEUCHÂTEL

Extinction de l'éclairage public et sécurité

Travail de recherche sur l'extinction de l'éclairage public

Nous sommes trois étudiants de l'Université de Neuchâtel et dans le cadre d'un travail en géographie, nous réalisons une recherche sur l'impact de l'extinction de l'éclairage public sur le sentiment d'insécurité des habitants du village de Fontaines.

Nous souhaitons analyser principalement les changements de comportement survenus entre la période précédant l'extinction de l'éclairage et la période post-extinction.

Nous avons besoin de volontaires afin de réaliser des entretiens

Ainsi, il serait nécessaire que l'on trouve une dizaine de personnes concernées par cette extinction afin de les interroger et répondre à notre problématique. À cet égard, nous recherchons tous types de profils sociaux. Nous aimerions avant-tout trouver les personnes qui sont les plus touchées par cette extinction, notamment les habitants qui rentrent (parfois ou fréquemment) chez eux après l'extinction de l'éclairage public.

Même si vous n'êtes pas directement concernées par cette thématique, toute aide et tout renseignement restent les bienvenus.

Pour nous contacter

Youssef Bessourour, Luca Charmillot et Julien Malan
youssef.bessourour@unine.ch
luca.charmillot@unine.ch
julien.malan@unine.ch
079 839 82 85

ANNEXE 5. PHOTOGRAPHIE

Interview de Julien avec le journaliste de la RTS Alexandre Willemin pour l'émission Nouvo. L'interview se déroule devant le domicile d'un des enquêtés, après son entretien. Pour voir le reportage du journaliste : https://www.youtube.com/watch?v=5PhAImRRrOQ&t

Source : photographie personnelle, mars 2020

ANNEXE 6. EXEMPLE D'ENTRETIEN

Retranscription de l'entretien semi-directif avec Lucie

Méthode : téléphone

Date : 25 avril 2020

Durée : 40 minutes

Quel âge as-tu ?

22 ans

Depuis combien de temps tu habites à Fontaines ?

Depuis 15 ans.

Dans quelle mesure l'extinction de l'éclairage public te concerne ?

Cela ne me concerne uniquement lorsque je rentre avec le dernier bus.

À quelle fréquence tu rentres chez toi avec l'éclairage public éteint ?

Ce n'est pas régulièrement, je dirais que c'est moins d'une fois par mois.

Est-ce que l'extinction de l'éclairage public a changé tes habitudes ? Par exemple la fréquence et le nombre de tes sorties ?

Difficile à dire, mais je dirais que ça n'a pas changé.

Et le fait de rentrer accompagnée ou autrement qu'en bus ?

Si je dois choisir et que je peux rentrer en voiture je vais le faire. Mais si je n'ai vraiment pas le choix, d'ailleurs dernièrement ça m'est arrivé, mais c'est rare, je vais prendre le dernier bus. Mais c'est vrai que maintenant je rentre plus souvent en voiture ou en taxi. Donc en résumé si je n'ai pas le choix je vais prendre le bus.

De manière générale, comment tu décrirais ton sentiment de sécurité lors de tes déplacements nocturnes sans éclairage public ?

Je ne me sens pas hyper en sécurité.

Si tu compares à la situation avant l'extinction, ton sentiment est-il différent ?

Déjà de base je ne me sentais pas très en sécurité mais là depuis que c'est éteint c'est encore pire. Cela s'est aggravé. Après heureusement on a nos téléphones avec les lampes de poche donc ça va encore mais si un jour j'ai plus de batterie ça sera encore pire.

Quelle est à peu près la durée de ton trajet entre l'arrêt de bus et ta maison ?

5-6 minutes.

Est-ce que tu as l'impression de te déplacer plus rapidement ou c'est le même rythme que la normale ?

Oui clairement je me déplace plus rapidement que la normale. Je marche bien vite.

Est-ce que tu as plusieurs trajets pour arriver jusqu'à chez toi ?

Oui, j'en ai deux.

Tu choisis lequel ?

Je prends la route principale car il y a des passages piétons qui continuent à être éclairé. De cette manière il ne me reste plus qu'un petit bout à faire où il fait vraiment nuit noire.

Avant l'extinction, tu passais par un autre chemin ?

Oui, la journée j'emprunte un autre chemin car c'est plus rapide. En temps normal je passe par le collège donc par en haut alors qu'après minuit je passe par en bas alors que normalement je ne passe jamais par en bas.

Avec l'éclairage public éteint, comment tu juges la visibilité générale de ton environnement ?

Mauvaise parce qu'on ne voit vraiment rien. Tu ne vois même pas à trente centimètres. Si je passe par en haut et qu'il n'y a aucun lampadaire je ne vois vraiment mais alors vraiment rien si tu n'as pas ta lampe de poche du téléphone.

La luminosité change selon les rues ?

Oui clairement. La grande rue en bas on voit bien, c'est comme avant presque. Mais après la rue du haut par le collège ou encore dans mon quartier on ne voit vraiment rien. Après je suis dans mon quartier donc je me sens plus ou moins en sécurité mais si tu n'as pas de lampe de poche tu ne vois vraiment rien.

Tu as un sentiment différente selon les rues et leur luminosité ?

Dans la grande rue il y a déjà les lampadaires et des fois il y a un peu de la circulation donc on se sent déjà un peu plus en sécurité. Dans les autres petits chemins, il n'y a personne, pas de bruit, pas de lumière donc on se sent un peu moins sécurité.

En dehors des lampadaires qui sont éteints, quelles sont les autres sources lumineuses que tu rencontres sur ton trajet ?

Des voitures s'il y en a ou alors mon téléphone.

Il n'y a pas d'éclairage privé qui s'allume lorsque tu passes ?

Oui.

Tu fais exprès de passer devant ? Ou c'est par hasard ?

Non je n'y pense même pas, c'est totalement par hasard.

En fin d'année lors des périodes de fête, est-ce qu'il y a des décorations de Noël qui t'apportent de la luminosité ?

Oui il y en a pas mal. Cela peut aider, par exemple dans ma rue il y en a quand même pas mal donc s'il n'y a pas de lampadaire cela peut quand même bien aider. Après je ne l'ai pas vécu personnellement mais je pense que cela peut éclairer et aider.

Es-tu déjà rentré un jour de pleine lune où le ciel était dégagé ?

Oui. On remarque il y a une différence, c'est plus illuminé.

Est-ce que tu as l'impression que les distances entre le jour et la nuit sont différentes, par exemple la perception que les trajets sont plus longs ?

Non.

Comment est-ce que tu te guides sur ton trajet ?

Principalement avec la lampe de mon téléphone.

Tu n'as pas des repères précis ?

Sans mon téléphone j'y arriverais aussi car je connais tellement le chemin par cœur que je n'aurais pas de souci. Mais la actuellement j'ai toujours fait le trajet avec ma lampe de poche de mon téléphone car cela éclaire bien et que je vois où je vais.

Est-ce que tu utilises tes autres sens (le toucher, l'ouïe) vu que tu peux moins bien voir ?

Le toucher non. L'ouïe oui. Par exemple je ne mettrais pas mes écouteurs car j'ai besoin d'entendre ce qui se passe autour de moi.

Est-ce que sans éclairage public, tu as l'impression d'être plus attentive, plus sur tes gardes ?

Oui je suis attentive, je ne fais pas autre chose comme être sur mon téléphone ou écouter de la musique. Je marche car j'ai envie de rentrer chez moi.

Lors de ton trajet, est-ce que tu balaies l'espace du regard ou tu regardes seulement devant toi où tu mets les pieds ?

Je ne suis pas du genre à me retourner. Je regarde droit devant moi et je trace.

Le fait de ne pas savoir où tu mets les pieds, comment ça affecte ton sentiment de sécurité ?

Le truc c'est que je sais où je suis et où je vais donc au final ça ne me fait pas plus peur que ça.

Tu n'as pas un obstacle que tu dois éviter à un moment ou à un autre ?

Non.

Les zones non-éclairées sont-elles sources d'inquiétude pour toi ?

Oui quand même, surtout si je suis toute seule.

Qu'est-ce que tu crains dans ces endroits ?

Je ne sais même pas mais c'est angoissant et pas rassurant.

Tu as peur que quelqu'un ou quelque chose surgisse ?

Oui j'ai peur que quelqu'un surgisse, même si je sais très bien que ça a peu de chance d'arriver. Je me sens en sécurité dans mon village mais sur le moment on ne sait jamais il

peut toujours y avoir un problème comme quelqu'un qui me suit où qui sort de je ne sais pas d'où.

Est-ce que les angles morts sont pour toi une source de crainte, par exemple au moment de tourner dans une rue ?

Oui

As-tu un attitude différente ? Tu ralentis ?

Non je ne ralentis pas au contraire j'accélère le pas.

Donc tu es plus à l'aise lorsque c'est une rue droite ?

Oui. Par exemple si c'est un petit chemin, comme par exemple il en existe un que je peux emprunter quand je rentre, et bien je ne vais pas l'utiliser car j'ai peur qu'il y ait quelque chose qui surgisse même si je sais que cela a peu de chance d'arriver.

Est-ce que tu cherches à te rendre visible ? Par exemple avec des habits clairs, un gilet jaune ou des brassards réfléchissants ?

Non pas spécialement. J'ai la lampe de mon téléphone donc je me dis qu'on me voit.

Quelles sont les raisons pour lesquelles le manque de visibilité de l'espace liés à l'extinction de l'éclairage public te dérange ?

Parce que je me sens moins en sécurité lorsque je rentre tout seul. Je suis stressée je dois me dépêcher. Ce n'est pas un moment chouette. Si c'était éclairé ça serait un moment normal comme lorsque je rentre chez moi la journée alors que là j'ai toujours un peu ce petit stress. Par exemple je me dis qu'on va arriver dans Fontaines et qu'il fait nuit noire alors que dans tous les autres villages dans lesquels on est passé il y avait un éclairage.

Tu y penses déjà avant ?

Oui je m'y prépare et je me dis que c'est bientôt le moment d'être dans le noir.

As-tu un éclairage privé chez toi, par exemple près de la porte d'entrée, du jardin ou du garage ?

Non.

Tu aimerais en avoir un ?

Oui pourquoi pas. Après on n'a jamais eu d'éclairage donc je suis habitué j'ai donc toujours utilisé mon téléphone. Devant chez moi il fait toujours nuit même avant l'extinction donc cela n'a pas changé. J'utilisais déjà mon téléphone en arrivant devant chez moi.

Quand tu arrives chez toi et que tu franchis le seuil de ta maison. Comment est-ce que tu te sens ?

Soulager serait un grand mot quand même. Mais je suis contente quand j'arrive à la maison.

Est-ce que tu fais tout le temps le trajet seul ou tu as déjà eu l'occasion d'être accompagné ?

Je l'ai toujours fait seule.

Si tu étais accompagnée, tu penses que cela changerait quelque chose ?

Oui ça changerait, j'aurais limite pas du tout peur. Ca changerait tout en fait. Je mettrais quand même ma lampe de poche et on rentrerait assez rapidement mais je serais quand même moins stressé.

De base, quand tu te promènes le soir dans les rues de Fontaines, est-ce que tu te sens observée ?

Non pas du tout.

Imaginons que tu as un problème quelconque durant ton trajet et que tu as besoin d'aide, tu penses qu'une tierce personne pourrait rapidement venir t'aider ou non ?

Si je crie, oui je pense. Il y a clairement des gens qui pourrait venir m'aider.

Est-ce que tu t'estimes vulnérable durant tes trajets ?

Non. C'est peut-être dans ma tête, je regarde trop de films, c'est pour ça que je pourrais me sentir vulnérable. Mais sinon je ne pense pas être vulnérable.

Est-ce qu'il t'est déjà arrivé de croiser qqn sur ton chemin par hasard ?

Non mise à part les gens qui sont dans le bus et qu'ils rentrent chez eux également. Sinon je n'ai jamais croisé personne.

Quelle serait ta réaction si tu croisais quelqu'un ?

Si c'est quelqu'un que je connais, par exemple une personne du village, il n'y aura aucun problème. Si c'est une personne que je ne connais pas je vais passer rapidement à côté de lui sans le regarder en marchant plus vite.

Tu chercherais à l'identifier ?

Oui. Par exemple si c'est quelqu'un qui habite dans le village où que je connais je chercherais à l'identifier. Je chercherais à savoir si je le connais.

Si tu croises quelqu'un par hasard, tu pars du principe que tu as confiance en lui ?

Oui. J'essaye de rester calme et je me dis que je peux faire confiance aux gens. Après je ne répondrai pas comme ça si j'habitais à Genève ou à Lausanne. Dans mon village je peux quand même me dire que j'ai confiance.

Est-ce que tu croisais plus de monde avant l'extinction ?

Non cela n'a pas changé.

Une habitante nous a confié qu'avant l'extinction de l'éclairage public, il y avait des jeunes qui trainaient dans les rues après minuit et que maintenant avec l'extinction ils rentrent directement chez eux, est-ce que ça te dit qqch ?

Je n'habite pas trop près de l'arrêt de bus donc je ne vois pas trop ce qui se passe là-bas. Cependant l'arrêt de bus est sur la route principale et c'est quand même très bien éclairé donc je ne vois pas pourquoi les jeunes ne traîneraient plus à l'arrêt de bus. Après c'est vrai que vers le collège il commence à faire très noir donc à cet endroit ça donne pas très envie de rester mais plutôt de rentrer. On ne se voit même pas les mains si on a pas de lampe de

poche, il n'y a donc pas de raison de rester. Mais après aux abords de la route principale c'est quand même bien éclairé.

Imaginons que la personne que tu croises a l'air suspect, quelle serait ta réaction ?

J'accélère un peu le pas. Il faudrait vraiment qu'il soit très suspect pour que je me mette à courir.

De manière générale, penses-tu que l'éclairage public dissuade les voleurs et les agresseurs d'agir ou non ?

Pour les voleurs c'est bien qu'il fasse tout nuit car on ne les voit pas. S'ils sont venus repérer avant les lieux c'est quand même un avantage d'être dans le noir total car personne ne peut les voir. Après s'ils ne sont pas venus repérer les lieux cela peut être un désavantage pour eux.

Si on revient au départ, à l'arrêt, au moment où tu sors du bus, quel est ton premier ressenti, qu'est-ce qu'il te passe par la tête ?

Je me sens plus en sécurité dans le bus que en dehors du bus.

Et quand le bus commence à s'éloigner, comment tu te sens ?

Je me sens encore moins en sécurité car je me retrouve toute seule, que le bus est parti et qu'il fait nuit.

Est-ce que tu es la seule à sortir à l'arrêt ?

Il me semble qu'à chaque fois que je suis sorti du bus il y avait toujours au moins une personne qui sortait en même temps. Souvent ce sont des personnes de mon âge voire même plus jeune donc c'est quand même rassurant.

Quelle est ton interaction avec eux ?

Si je les connais je leur parle mais si je ne les connais pas je ne leur parle pas. La dernière fois j'étais suivie par deux autres filles et cela ne m'a pas fait la même sensation que si ça avait été des inconnus. Je savais qu'elles étaient sorties du bus en même temps que moi et donc qu'elles rentraient chez elle. En plus je pense qu'elles ont autant peur que moi donc d'un côté c'était rassurant de se dire qu'il y avait quelqu'un derrière moi.

Si c'est sur le même chemin c'est rassurant ?

Oui même si je ne les connais pas de savoir qu'elle prenne le même chemin que moi c'est rassurant. Et cela même si c'est des garçons. Car je sais que ces personne étaient dans le bus et qu'elle ne font que rentrer chez elle.

Est-ce que tu peux me décrire l'ambiance sonore lorsque tu rentres ?

C'est très calme. D'après moi les seuls bruits qu'il pourrait avoir ce sont les voitures il n'y en a pas tant que ça.

Tu n'entends pas des animaux qui passent ?

Non.

Est-ce qu'il y a des différences entre l'été et l'hiver lors de tes déplacements ?

Non car même l'été, à minuit, il fait nuit noire.

Tu n'es jamais rentrée quand il y avait de la neige ? Du mauvais temps ?

Non ça ne m'est jamais arrivé. Mais c'est vrai que s'il y a une tempête de vent, de pluie et qu'il y a encore du tonnerre par-dessus tout ça peut être encore plus angoissant. Ça ne m'est jamais arrivé mais s'il y avait une grosse tempête ça pourrait être encore plus angoissant.

As-tu déjà vu et entendu des voitures ou d'autres véhicules passer durant ton trajet ?

La dernière fois que je suis rentrée je n'en ai vu aucune. Mais autrement les autres fois j'en ai vu peut-être deux maximum.

C'est plutôt rassurant ou angoissant pour toi ?

Ni l'un ni l'autre.

Pourquoi ?

Je ne vois pas qui c'est dans la voiture donc je me demande ce qu'il fait, pourquoi il passe là. Je peux me dire qu'il pourrait s'arrêter à ma hauteur et avoir des mauvaises intentions. En plus pour le peu de luminosité qu'une voiture apporte je pense que je suis plus angoissée que rassuré.

Les voitures ne sont donc pas assez nombreuses pour créer une sorte d'animation ?

Non vraiment pas.

Est-ce qu'à force de rentrer sans éclairage public, tu as créé des habitudes, des automatismes ?

Oui je pense que l'on s'y fait. Personnellement je ne le fais pas souvent mais si je le faisais tous les samedis au bout d'un moment on s'y habitue et on est moins stressé.

Est-ce-que tu aurais une anecdote, une histoire à raconter, quelque chose d'inattendu et de marquant qui serait survenu un fois dans l'un de tes trajets ?

Dernièrement, j'avais un peu oublié que les lampadaires s'éteignaient à minuit et j'étais dehors et j'étais justement en train de rentrer avant l'extinction (23h58). Tout d'un coup ça s'est éteint et j'avais oublié et cela m'a surprise alors je me suis mise à courir. Avec du recul je me suis rendue compte que c'était normal mais que j'avais un peu oublié c'est pour cela que j'ai stressé. Le contraste entre les lampadaires allumé puis tout d'un coup éteint est assez bizarre. D'une seconde à l'autre, il fait nuit noire. C'était bizarre comme sensation.

Comment tu décrirais l'ambiance de ton environnement lors de tes déplacements ?

Il ne se passe rien, c'est très calme il n'y a pas de bruit. Mais au moins on se sent en sécurité dans le village. En plus depuis les années je connais pas mal de gens. En résumé lorsqu'il y a les lampadaires je me sens en totale sécurité et lorsqu'ils s'éteignent je me sens toujours en sécurité mais c'est juste cette nuit noire qui est un peu pesante.

Est-ce que ça te donne envie de sortir dans les rues de ton village la nuit ?

Non pas trop mais je le fais quand même avec des copains de temps en temps mais c'est vrai qu'on ne fait pas des soirées dans les rues de Fontaines. Mais après ça m'arrive quand même de traîner dans les rues du village.

Qu'est-ce qui fait que tu passes tes soirées en ville ?

Il n'y a rien à faire dans le village. Il n'y a pas de bars ni même une place de pique-nique.

Est-ce qu'il y a une zone du village où traditionnellement il y plus d'animation ?

Je ne sais pas car je n'y vais pas trop. De plus, cela m'arrive de moins en moins souvent de sortir dans le village.

Est-ce qu'à l'arrêt quand les jeunes sortent du bus, y' a un peu d'animation, un peu de bruit ?

C'est directement calme.

Là où tu habites, c'est une zone résidentielle ?

Oui clairement.

Y'a pas de commerces ou d'entreprises autour ?

En journée, l'entreprise Nivarox fait quand même pas mal d'animation car il y a beaucoup de monde qui rentrent et qui viennent. Il y a aussi d'autres usines dans ce coin-là qui font pas mal d'animation en journée mais à partir de 17, 18h c'est beaucoup plus calme car les gens sont rentrés. Des fois à Nivarox ils travaillent jusqu'à 21h mais après 21h c'est beaucoup plus calme.

Est-ce que tu souhaiterais qu'il y ait de l'animation, une vie sociale, plus de déplacements nocturnes à Fontaines ?

Pourquoi pas mais il faudrait un bar pour amener de l'animation. Autrement je ne vois pas d'autre solution pour amener de l'animation. Car la actuellement il n'y a vraiment rien.

Est-ce que l'éclairage public doit y participer selon toi ?

Je pense que de la lumière aide à amener une certaine animation. Par exemple s'il y avait un bar, il faudrait que cela soit éclairé jusqu'à la fermeture. Donc oui l'éclairage public aiderait à amener de l'animation.

Si le restaurant du village était ouvert plus tardivement, tu penses qu'il y aurait plus de monde dans les rues, plus de vie ?

C'est clair que s'il était ouvert plus longtemps les gens resteraient plus longtemps mais il ne faut pas oublier que c'est un restaurant. Ce n'est pas un bar, on y va pour manger avant tout. Il y a des familles, des adultes, des personnes âgées et ce n'est donc pas fait pour les jeunes. Donc je pense que cela ne changerait pas grand-chose au niveau de la vie sociale des jeunes s'il était ouvert plus longtemps.

Tu te sens plus en sécurité dans les rues de Neuchâtel (ville) la nuit ou à Fontaines (village) quand tu rentres chez toi ?

Dans mon village.

Pourquoi ?

Très franchement à Neuchâtel je ne me sens pas non plus très en danger. Après dans mon village, je connais pas mal de monde et c'est un petit village. Je connais donc les gens et je me sens chez moi et je connais les chemins par cœur.

S'il y avait de l'animation nocturne, du mouvement, plus de gens dans la rue à Fontaines la nuit, comment tu te sentirais ?

Ce n'est pas parce qu'il y a plus d'animation que cela va me faire moins peur. Pour moi qu'il y ait de l'animation ou pas cela ne change rien.

Que penses-tu du fait que l'extinction sera généralisée à tout le Val-de-Ruz (14 villages) ?

Je pense que les gens vont bien se plaindre. Actuellement ça se passe dans mon village donc je me dis pourquoi pas dans les autres. C'est même limite injuste donc je me réjouis que tout le monde soit à la même enseigne.

T'as eu le temps de te préparer à l'extinction de l'éclairage public ou tu as été surprise ?

Non je n'ai pas eu le temps de me préparer. Je le savais car on nous l'avait dit deux trois semaines avant.

Comment s'est passée la première fois où tu l'as expérimenté ?

Il me semble que la première fois que je l'ai fait j'avais appelé quelqu'un pour le faire avec moi. J'avais besoin d'appeler une personne pour avoir sa voix dans mon téléphone et ainsi être rassurée. C'était juste la première fois que je l'ai fait sinon après ça allait déjà mieux. En plus, à 00h30 il n'y a pas toujours quelqu'un de disponible pour m'occuper mon trajet. Tu n'as pas le choix mais c'est vrai que c'était rassurant d'avoir quelqu'un au téléphone.

Faut-il étendre cette mesure aux villes ou le faire seulement dans les villages ?

Non il faut rester dans les villages. Dans les villes ça serait déjà beaucoup moins faisable. J'ai par exemple du mal à imaginer qu'à Neuchâtel il fasse nuit noire partout à minuit. Ça n'irait pas du tout je pense. Il y a encore trop de monde dans les rues. Personnellement, toute seule dans les rues de Neuch à minuit j'aurais peur. Il y aurait quand même plus de chance de croiser des gens un peu suspect avec des mauvaises intentions. À minuit il y a encore plein de monde dehors à Neuchâtel alors qu'à Fontaines tout le monde est à la maison.

Comment tu juges la décision d'avoir laissé allumer les passages piétons ? Est-ce une bonne idée ?

Pour moi c'est une bonne idée. Premièrement parce que cela est une sécurité pour les gens qui traverse mais c'est surtout parce que la rue du bas est éclairé. Donc pour cela je trouve que c'est bien même si je sais que ce n'est pas le but premier qui est de sécuriser les passages piétons pour que les automobilistes puissent nous voir.

Que penses-tu de ceux qui disent que les rares personnes qui se déplacent la nuit devraient s'éclairer elles-mêmes et se débrouiller ?

On a toujours été habitué à voir des éclairages partout donc maintenant si on éteint tout ça sera bizarre. Mais si on avait été habitué à ce qu'il fasse toujours nuit cela nous choquerait beaucoup moins. De plus maintenant tout le monde a un téléphone et une lampe de poche sur ce dernier donc c'est faisable de rentrer dans la nuit. Je pense que dans d'autres pays où il n'y a pas de lumière et les gens s'en sortent très bien mais nous nous n’avons pas été habitués comme cela.

La situation actuelle te convient ou est-ce que tu aurais des suggestions d’amélioration concernant la politique d’éclairage public ?

Cela me convient mais s’ils abandonnaient l’idée de tout éteindre cela me conviendrait aussi. Mais là je ne vois pas ce qui pourrait être amélioré. C'est déjà bien que la rue principale soit éclairée.