

Éteignez la lumière!

Pollution lumineuse En Suisse, la nuit n'existe plus. L'absence d'une obscurité totale désoriente la faune et impacte la nature – et les êtres humains. Plusieurs mesures existent pour limiter la pollution lumineuse et assurer une meilleure qualité de vie.

Par Camille Marion

À la nuit tombée, la lumière artificielle continue de briller pour éclairer la devanture des magasins, les places et les rues de nos villes. Cette absence d'obscurité totale affecte la faune et la flore, provoquant d'importants dérèglements biologiques. Les êtres humains ne sont pas épargnés; la lumière bleue qui filtre de nos écrans perturbe notamment la qualité de notre sommeil.

Dans la rue, la lumière omniprésente remplit une fonction utilitaire – elle aide à s'orienter et se déplacer –, mais aussi de mise en valeur de la ville et de son patrimoine. En matière de préservation de l'environnement nocturne, il s'agit donc de trouver un juste équilibre. C'est le travail de l'association Dark-Sky Switzerland. Elle sensibilise la population aux enjeux de la pollution lumineuse et accompagne communes et professionnel·les dans la planification de l'éclairage.

Extinction totale

La question est légitime: la lumière des lampadaires est-elle indispensable à trois heures

du matin? On peut considérer qu'après minuit, les rues alors peu fréquentées n'ont pas besoin d'être éclairées en permanence. Une extinction totale de l'éclairage public permet d'importantes économies – mais ce n'est pas tout: «Pour quelques heures d'obscurité déjà, l'impact sur le bien-être des animaux et le rythme de la nature est significatif», explique Eliott Guenat, représentant de Dark-Sky Switzerland.

En Suisse romande, les Cantons de Vaud et de Neuchâtel ne sont pas encore convaincus. Ces derniers obligent les communes à conserver un éclairage de nuit sur leurs passages piétons. L'argument de la sécurité prime en effet sur les potentielles économies énergétiques et financières.

La peur du noir

Pourtant, la sécurité n'est pas dépendante de l'éclairage. «L'extinction totale de la lumière pendant la nuit a été testée dans plusieurs communes françaises et aucune augmentation de la criminalité ou des accidents n'a été constatée», explique Eliott Guenat. Il nuance

Informations:

- L'association Dark-Sky: darksky.ch
- «Made visible», campagne de prévention routière sur le thème de la visibilité à laquelle participe l'ATE: madevisible.swiss

néanmoins en précisant qu'il faut considérer que certains groupes de la population – les femmes, par exemple – pourraient éviter les lieux obscurs en raison d'un sentiment d'insécurité. Le travail de sensibilisation mené par Dark-Sky est alors central.

Afin de parler de la pollution lumineuse avec des exemples concrets et de déconstruire certains a priori, Dark-Sky organise des événements tels que la «Fête de la nuit». Les effets sont immédiats: c'est par exemple dans la foulée de l'un de ces événements que la ville de Vernier (GE) a décidé de tester l'extinction dans quelques quartiers résidentiels.

Éclairer ce qu'il faut, quand il faut

L'extinction totale n'est pas la seule solution contre la pollution lumineuse. La priorité est de questionner l'éclairage et son utilité. La couleur de la lumière, l'orientation de sa source et, surtout, son intensité sont autant de leviers sur lesquels agir lors de la planification de l'éclairage.

Et si les passages piétons ne sont plus éclairés après minuit, les piétonnes et piétons n'ont pas à s'en inquiéter; les éclairages publics souvent trop intenses provoquent un éblouissement qui dessert leur fonction sécuritaire. «En matière de sécurité routière et de visibilité, le plus important est le contraste. Pour voir et être vu·e, une faible intensité lumineuse suffit», conclut Eliott Guenat. ■

L'éclairage des quartiers résidentiels perturbe la nature et les humains. Dans la cité des Avanchets (Vernier/GE), il devrait être réduit cet automne.



© Keystone/Yannick Bailly

MAX SPRING DESSINE POUR L'ATE



PROCHAIN NUMÉRO

Au point mort

Pratiquement plus de pendulaires aux heures de pointe, des transports publics réduits et des boutiques en ligne en plein essor: certains domaines de la mobilité ont été mis à genoux par le coronavirus, tandis que d'autres ont reçu un coup de pouce (supplémentaire). Qu'est-ce qui nous a manqué? De quoi nous sommes-nous volontiers passés? Comment le télétravail, les vidéoconférences et les horaires professionnels flexibles ont-ils réellement fait leurs preuves? Dans l'édition de juin du Magazine ATE, nous aborderons les effets du coronavirus sur notre mobilité au cours des dernières semaines.

