

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** 34 (1997)  
**Heft:** 1284

**Rubrik:** Urbanisme

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 14.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Du quartier à Internet, en passant par la métropole

*L'Institut de recherche sur l'environnement construit (IREC), de l'EPFL porte depuis vingt-cinq ans son regard sur l'univers urbain. Il publie un recueil d'articles qui sont autant de regards sur une réalité toujours plus complexe. Fil rouge: la métropolisation.*

**R**ENDRE COMPTE D'UN ouvrage tel que celui-ci, composé d'une vingtaine d'articles, écrits par 26 auteurs, est périlleux. En tenter la synthèse serait probablement voué à l'échec. Nous ne mettrons donc que trois approches en évidence.

## Les réseaux et la démocratie

Blaise Galland, sociologue et politologue, trace un parallèle entre les réseaux informatiques et la ville. Il est vrai que c'est bien à la création d'une ville que nous fait penser le développement des réseaux. L'auteur se demande si cette nouvelle ville ne supplantera pas les «vraies villes», en tant que «nœuds d'échanges». Les processus de décisions démocratiques sont également mis en question: les programmes informatiques ne sont pas neutres. Mais s'ils façonnent notre univers mental, ils se révèlent remarquablement fragiles; cet univers est actuellement incontrôlé et permet d'envisager un plus de démocratie ou un plus de totalitarisme. Et l'auteur conclut à la nécessité d'élaborer un contrôle démocratique de l'élaboration de cette ville.

## Pour une culture de quartier

Yves Pedrazzini, sociologue, veut faire redescendre la culture des institutions et des organes de masse vers des collectivités à taille humaine, où le «faire» remplace le «voir». Cette promotion d'une culture locale, de quartier, régionale, encourageant le senti-

ment d'appartenance à une collectivité, serait un remède possible à l'exclusion, l'intolérance, au déficit de lien social. Cette analyse s'accompagne d'une critique acerbe du champ culturel «officiel» – dans lequel même les opposants participent à un jeu de type féodal – et d'une réhabilitation de la culture populaire, comme le partage d'un même espace (par opposition à l'appartenance à un même courant artistique). Cette valorisation du «populaire» «n'exclut pas une attitude critique à l'égard de la production d'une telle culture vivante: on peut aimer la pétanque, le pastis, le football de talus et les fanfares sans être obligé de voter pour l'extrême droite».

## Réhabiliter l'espace public

Lydia Bonanomi, architecte, fait le bilan de trente ans de modération du trafic. A l'heure actuelle, la majorité des routes reste périlleuse pour les piétons et les cyclistes. Les enfants et les vieux font tout spécialement les frais des accidents. Les dangers du trafic automobile empêchent également les enfants d'acquiescer progressivement leur autonomie; cela a des effets sur leur développement: moins grande stabilité dans leurs amitiés, moins grande créativité. La dépendance envers les parents n'est pas formatrice! L'auteure estime donc qu'il faut adapter le trafic aux enfants, et non l'inverse, qui se révèle impossible (voir encadré). Il faut abaisser la vitesse en milieu urbain à 30 km/h et à 20 km/h dans les rues ré-

sidentielles. Cela seul permettrait de réhabiliter l'espace public et de permettre la cohabitation des piétons, cyclistes et automobilistes.

Cet ouvrage est une véritable mine de renseignements sur le sujet urbain et offre un éventail d'approches stimulant. Les quelques bémols que nous y apportons découlent peut-être de la «métropolisation» du champ scientifique. L'EPFL voit son sujet d'étude, la ville, recouvrir la société. L'étude de cette ville «étendue» se retrouve en compétition avec le champ de la sociologie universitaire. D'où, dans certains articles, cet assaut parfois pesant de mots censés être «académiques», de tournures jargonantes, de mises en abîme par abus de «et/ou/ni», d'abondance de références dans le texte, à l'américaine. Tout cela fleure bon la science mais ralentit singulièrement la lecture, – comme des gendarmes couchés typographiques. *cp*

*Raisons et déraisons de la ville, approches du champ urbain*, sous la dir. de Christophe Jaccoud, Martin Schuler, Michel Bassand, Presses polytechniques et universitaires romandes, 1996, 381 p.

### IMPRESSUM

Rédacteur responsable:  
Jean-Daniel Delley (*jd*)

Rédaction:

Claude Pahud (*cp*)

Géraldine Savary (*gs*)

Ont collaboré à ce numéro:

Gérard Escher (*ge*)

André Gavillet (*ag*)

Jacques Guyaz (*gj*)

Yvette Jaggi (*yj*)

Charles-F. Pochon (*cfp*)

Composition et maquette:

Claude Pahud, Françoise Gavillet,  
Géraldine Savary

Secrétariat: Murielle Gay-Crosier

Administrateur délégué: Luc Thévenoz

Impression:

Imprimerie des Arts et Métiers SA,  
Renens

Abonnement annuel: 85 francs

Etudiants, apprentis: 60 francs

Administration, rédaction:

Saint-Pierre 1, case postale 2612

1002 Lausanne

Téléphone: 021/312 69 10

Télécopie: 021/312 80 40

CCP: 10-15527-9

## Le trafic: différences entre adulte et enfant

- L'enfant ne peut bien évaluer ni les vitesses des voitures ni les distances.
- Son champ d'observation (70°) est réduit (180° chez l'adulte).
- Quatre secondes sont nécessaires à l'enfant pour constater qu'un véhicule se déplace vers lui, contre un quart de seconde chez l'adulte.
- L'enfant qui, caché derrière une voiture ou un buisson, voit une voiture, croit qu'il est vu par l'automobiliste.
- L'enfant croit qu'une voiture peut s'arrêter instantanément.
- La voiture en soi ne fait pas peur à l'enfant, c'est un objet familier et il a de la peine à s'imaginer qu'elle peut être dangereuse.
- L'enfant s' imagine que les zébrures lui garantissent une sécurité totale.