

**Zeitschrift:** Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat

**Herausgeber:** Société de communication de l'habitat social

**Band:** 22 (1950)

**Heft:** 12: Collège de Sainte-Croix

  

**Artikel:** Société et urbanisme

**Autor:** Jacquemyns, G.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-123704>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 16.04.2026

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

# S O C I É T É E T U R B A N I S M E

par G. Jacquemyns

Les sociétés humaines sont en évolution perpétuelle. Dès qu'ils cessent d'être attachés à la glèbe qui les a vus naître, les individus deviennent mobiles dans l'espace et dans la hiérarchie économique et sociale. En partie volontairement, en partie sous l'influence de certaines contraintes ou de préférences d'ordre psychologique, ils se fixent dans tel ou tel endroit, se livrent à telle ou telle activité.

A toutes les époques, on a vu varier le rapport entre la population des campagnes et celle des villes.

Il y a dans l'histoire de l'humanité des poussées urbaines où l'on assiste au dépeuplement des campagnes, à la migration des hommes vers les villes, et ces poussées ont alterné avec d'autres en sens inverse.

Toutes les périodes d'urbanisation sont dépassées en intensité par le XIX<sup>e</sup> siècle.

Depuis 1800, la vie économique et sociale est caractérisée par un phénomène de concentration.

Il y eut simultanément une augmentation considérable de la production et une concentration accentuée des entreprises industrielles et commerciales. De même, il y eut accroissement de la population et concentration de celle-ci dans les régions industrielles et les villes.

On a estimé qu'il y avait dans le monde environ 1100 millions d'habitants en 1850, 1550 millions en 1900, 1820 millions en 1929.

Cet accroissement de la population s'accompagne d'une mobilité extraordinaire des individus. Jadis, il y eut de grandes migrations de groupes plus ou moins nombreux. Au XIX<sup>e</sup> siècle, ce sont des personnes isolées, accompagnées parfois de leur famille, qui émigrent vers d'autres contrées ou qui se déplacent à l'intérieur de leur pays. Les migrations intérieures ne sont pas moins fortes que les migrations extérieures.

Dans tous les pays, et notamment dans ceux qui sont industrialisés, une partie de la population paysanne s'établit dans les régions industrielles et dans les villes. Les centres manufacturiers, les centres d'affaires, les grandes capitales ont un pouvoir d'attraction extraordinaire.

Le développement des fabriques implique celui du nombre des ouvriers, d'où la brusque croissance des cités dans lesquelles et autour desquelles se trouvent les manufactures, les usines, les centres d'extraction.

\* \* \*

Les changements apparus, à la même période, dans l'agriculture, favorisent ce développement de deux manières.

L'application de nouvelles méthodes de culture,

l'emploi de nouveaux instruments et de nouvelles machines agricoles diminuent la main-d'œuvre nécessaire, tout en augmentant la production.

Les cités modernes n'existent que si l'agriculture produit suffisamment pour nourrir la population urbaine.

Le ravitaillement d'une ville est un problème dont on peut juger l'ampleur en évaluant le volume annuel des produits alimentaires indispensables à un seul individu : 700 à 1000 kg. Une estimation des quantités consommées par une ville de l'importance de New-York donne le chiffre effarant de 6 à 7 millions de tonnes.

L'application des moyens mécaniques et l'extension des connaissances scientifiques en agriculture ont facilité et accru la production de la ferme. Mais ce mouvement, au contraire de ce qui s'est passé pour l'industrie, a permis de se passer de main-d'œuvre.

Cette tendance s'est marquée depuis 1760 en Angleterre quand au système des champs ouverts ou communs (*open fields*) s'est substitué, à la suite des enclosures, celui des champs fermés ou privés.

En 1875, on estime qu'une grande exploitation anglaise de 45 000 acres et employant 400 bras produit autant de grains que tout un groupe de fermes françaises utilisant 5000 fermiers.

La comparaison entre 1850 et 1890, pour la production de neuf produits importants, est intéressante.

En 1850, cette production exigeait 570 000 000 jours de travail ou celui de 1 900 000 personnes pendant 300 jours.

En 1890, il ne fallait plus que 120 000 000 jours de labeur ou celui de 400 000 personnes pendant 300 jours, soit une diminution oscillant entre 3/4 et 4/5.

Taylor estime le temps moyen pour produire un boisseau de blé à trois heures trois minutes en 1830, à dix minutes en 1894. Actuellement, deux hommes suffisent pour moissonner et battre avec un combiné une moisson de 100 hectares au cours d'un été. Mentionnons les étapes de ce progrès. Pour moissonner un are de blé, il fallait en 1800 : une heure avec une faucille ; en 1850 : quinze minutes avec une faux ; en 1900 : deux minutes avec une faucheuse lieuse ; en 1920 : quarante secondes avec une faucheuse lieuse à traction mécanique ; en 1945 : vingt-cinq secondes avec une moissonneuse-batteuse, qui supprime du même coup les opérations de battage.

Au XX<sup>e</sup> siècle, l'introduction des tracteurs à explosion, des camions et des automobiles dans les fermes révolutionne une seconde fois l'agriculture. Aux Etats-Unis, de 1910 à 1940, le nombre des tracteurs utilisés dans les fermes passe de 1000 à 1 880 000, celui des

camions dans les exploitations rurales de 2000 à 935 000, et celui des automobiles employées dans les fermes de 50 000 à 4 185 000. Grâce à cette mécanisation, un agriculteur américain nourrit de 15 à 20 personnes, alors qu'un agriculteur français ne nourrit que 4 ou 5 personnes. Aux Etats-Unis, le pourcentage des producteurs de l'agriculture dans la population active a baissé de 53 % en 1870 à 26 % en 1920, 21 % en 1930 et 18 % en 1940.

En résumé, les progrès dans la production agricole permettent de réaliser des concentrations urbaines, grâce au surplus de la nourriture disponible. L'augmentation de la production agricole libère la main-d'œuvre qui se dirige vers les villes.

\* \* \*

Les difficultés de la vie rurale, l'appel des cités ont déterminé l'exode rural qui a profondément modifié la structure économique et sociale de la plupart des pays.

En Europe, de 1800 à 1900, la population urbaine passe de 3 % à plus de 50 %. Dans certains pays industrialisés, l'accroissement de la population urbaine est très fort. En Angleterre, les citadins représentent 50 % en 1850, 80 % en 1930 ; en Allemagne, 36 % en 1870, 65 % en 1925. La France, moins industrialisée que l'Angleterre et l'Allemagne, voit cependant sa population urbaine passer de 25 % en 1850, à 50 % en 1926. Même les pays qui sont moins touchés par les transformations économiques voient se modifier la structure de leur population. En Suède, par exemple, 10 % des individus vivaient dans les villes en 1850, le pourcentage atteint 33 en 1931.

Les Etats-Unis ont 4 % de population urbaine en 1800, 40 % en 1900, 56 % en 1930.

En un peu plus d'un siècle, beaucoup de pays ont passé d'une économie assez primitive, paysanne et artisanale, à un industrialisme hautement développé, et d'une vie rurale à une vie essentiellement urbaine. Les communautés rurales du début se sont transformées en collectivités urbaines et industrielles.

\* \* \*

Ainsi, en dehors de sa tendance à produire en masse pour un marché de plus en plus étendu et de son évolution vers la concentration des entreprises, l'industrialisme moderne se distingue encore par deux autres caractères : le développement de régions industrielles et la concentration de la population dans les villes. Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, il n'y avait que quelques centres méritant le nom de grandes villes. En 1801, on compte en Europe 21 villes de plus de 100 000 habitants ; en 1927, il y en a 182. En 1800, hors d'Europe, il n'y avait pas de cités importantes ; en 1927, il y en avait 355. Le nombre de villes de plus de 100 000 habitants passe donc de 21 en 1800 à 537 en 1927. A la même date, une trentaine dépassent le million. En Grande-Bretagne, deux cinquièmes de la population sont réunis dans sept centres urbains (Londres, Manchester, Birmingham, West-Yorkshire, Glasgow, Merseyside et Tyneside).

L'accroissement de la population urbaine explique la formation de villes géantes. Le développement rapide des grandes concentrations urbaines est un des faits caractéristiques de l'urbanisation de la population au XIX<sup>e</sup> siècle. C'est pourquoi on parle parfois de l'ère des « villes dinosaures ».

Londres comptait 959 000 habitants en 1800, 8 200 000 en 1942 ; Paris, 553 000 en 1800, 4 900 000 en 1942 ; New-York (cinq départements) voit sa population passer de 60 000 en 1800 à environ 8 millions en 1942 ; pour le district métropolitain de New-York : 11 millions.

L'augmentation de la population de certaines villes est foudroyante. En 1860, Los Angeles comptait 5000 habitants, en 1930, plus d'un million. Pittsburg, la « ville de fumée », se caractérise par un accroissement correspondant du nombre de chevaux-vapeur et de la population ! celle-ci passe de 1565 en 1810 à 1 200 000 en 1930. Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, l'emplacement de Chicago n'était qu'un marécage. Aujourd'hui, sa population atteint environ 3 millions d'âmes. Entre 1910 et 1920, dix villes américaines voient leur population augmenter de 200 %. Entre 1920 et 1930, Miami a un accroissement de 279 %.

A côté des villes, il y a de grandes métropoles. C'est dans celles-ci que la concentration est la plus marquée. Les 96 principaux centres métropolitains des Etats-Unis, ne couvrant que 1,2 % du territoire national, renferment, en 1930, près de 45 % de la population totale et 68 % des habitants des villes.

Maunier a raison lorsqu'il définit la ville : « Une société complexe dont la base géographique est particulièrement restreinte, relativement à son volume, ou dont l'élément territorial est en quantité relativement faible par rapport à celle des éléments humains. »

Toutes les statistiques du XIX<sup>e</sup> siècle permettent de conclure que, dans presque tous les pays, le chiffre de la population rurale reste stationnaire ou diminue, alors que le nombre de citadins augmente. Ce changement intervertit le rapport entre la population urbaine et la population rurale. Ce phénomène est généralement désigné sous le nom d'« urbanisme ».

Le mot « urbanisme » a différents sens : le premier est celui qui se dégage de ce qui précède. L'urbanisme est la concentration des hommes dans les villes et les conséquences économiques et sociales qui en résultent. Une région, un pays, un continent présentent le phénomène d'urbanisme ou d'urbanisation lorsque la population urbaine, bien qu'ayant un coefficient d'accroissement naturel inférieur à celui de la population rurale, augmente cependant plus rapidement que cette dernière.

Un tel accroissement de la population pose des problèmes nouveaux : problèmes d'organisation administrative et technique en ce qui concerne l'habitation, l'hygiène, les communications, l'approvisionnement en eau et en denrées alimentaires, l'évacuation des matières usées, etc. L'étude de ces problèmes constitue une science nouvelle : l'urbanisme. Nous avons ainsi un deuxième sens du mot, c'est-à-dire l'aménagement ou la transformation des cités, des régions et des pays suivant

des plans qui tiennent compte des exigences du site, de l'art, de l'hygiène, de la vie économique, sociale et spirituelle. Cette partie de l'urbanisme est aussi appelée « urbanistique ». On dit parfois que l'urbanistique est la forme plastique de l'urbanisme. Les Anglo-Saxons la désignent par *town planning*, c'est-à-dire l'établissement de plans à longue échéance destinés ou à transformer et améliorer les villes existantes, ou à reconstruire les parties détruites par des guerres ou des cataclysmes, ou encore à faire surgir des villes nouvelles d'après des plans logiquement établis, en tenant compte de tous les éléments qui influent sur la vie organique d'une cité.

Il y a un troisième aspect. L'urbanisme est aussi la science qui étudie, historiquement et géographiquement, les facteurs qui agissent sur l'évolution des villes, facteurs qui vont des influences géologiques aux conditions économiques et sociales.

Enfin, j'en arrive à ce que certains croient, à tort, être tout l'urbanisme, c'est-à-dire le contrôle administratif des projets architecturaux dans le but de conserver à la ville, ou à la région géographique, une certaine unité esthétique ; contrôle qui tient souvent compte d'une prévision économique et sociale.

En réalité, l'urbanisme est une synthèse. Il est vain de vouloir le classer dans l'une ou l'autre section des sciences.

Très longtemps, il a été considéré comme étant essentiellement une section de l'architecture. Aujourd'hui, à cause peut-être du prestige croissant des sciences sociales et de la sociologie en particulier, on se détache un peu de cette conception.

S'il convient de faire dans l'urbanisme une large place à de nombreuses sciences, il n'en reste pas moins vrai que ces sciences permettent seulement à l'architecte, à l'ingénieur, à l'urbaniste de réunir les éléments indispensables pour connaître dans quel sens il doit travailler. En dernière analyse, c'est de la valeur du plan, de ses qualités rationnelles et esthétiques, de ses possibilités de réalisation que dépendent les chances d'échec ou de réussite de tout travail d'urbanisme. Aussi est-ce à regret que j'ai vu l'Unesco classer l'urbanisme à la section des « Sciences sociales et Ecologie » et non dans celle des Beaux-Arts.

Ce qui est à réaliser en matière d'urbanisme est tellement vaste et complexe qu'il faut de nombreux concours.

Les difficultés proviennent de l'ensemble des faits qui surgissent au fur et à mesure que la ville évolue, se développe, que les nouvelles techniques s'imposent, que la situation économique se modifie, que le progrès social s'accroît.

Je n'entrerai pas dans les détails de tous les éléments qui doivent être retenus par l'urbaniste. Je me bornerai à en énumérer quelques-uns, à en analyser quelques autres afin de montrer combien chaque question demande à être étudiée.

J'ai cité en premier lieu l'évolution urbaine.

L'évolution d'une ville ne découle pas exclusivement de faits d'ordre économique ou géographique, les données morales ou religieuses exercent aussi leur action.

Marcel Poëte, l'historien de la ville de Paris, dit de la ville : « C'est un être toujours vivant qu'il convient d'étudier dans son passé, de façon à pouvoir en discerner le degré d'évolution, un être qui vit en société sur la terre et de la terre, ce qui signifie qu'aux données historiques, il faut joindre les données sociologiques, géographiques et économiques. L'ensemble fournira l'explication de la cité qui s'étend sous nos yeux et permettra d'en préparer l'avenir. » (*Une vie de cité : Paris*).

L'étude de l'évolution des villes montre que la forme urbaine a une base fonctionnelle. On constate que les premières villes médiévales se développent parce que le groupe social a besoin d'une place pour des réunions, pour le culte, pour la défense commune. Pendant le XII<sup>e</sup> siècle, l'Europe occidentale subit une transformation profonde. Le commerce et l'artisanat s'ajoutent à l'agriculture comme activités essentielles et se substituent aux activités guerrières et religieuses. Un marché se forme. Les magasins des commerçants et les maisons des artisans ne trouvent plus la place nécessaire à l'intérieur des murs. La ville éclate sous l'influence de la multiplication des fonctions urbaines. Longtemps, le commerce et le transport ont été les forces urbanisantes prépondérantes.

Après la révolution industrielle, les fonctions urbaines s'amplifient et se multiplient. Elles agissent sur l'évolution de la cité. L'extension des marchés, l'accélération de la production, la division du travail conduisent vers l'expansion urbaine. Au XIX<sup>e</sup> siècle, il devient de plus en plus difficile de classer les villes selon leur fonction principale. L'évolution urbaine se modifie parce que la plupart des villes deviennent multifonctionnelles. Ces changements dans l'évolution des villes doivent retenir l'attention de l'urbaniste.

À côté des questions nées de l'évolution fonctionnelle des cités, il y a les problèmes qui surgissent au fur et à mesure que la ville se développe, s'étend. Il y a parfois des crises de croissance.

Certaines villes de l'antiquité et du moyen âge étaient entourées de murs qui constituaient le facteur déterminant du plan de la ville. Le nombre réduit de portes explique la configuration des rues. Tout était subordonné à la nécessité de rendre la pénétration difficile. Le tracé de la ville procède de la défense et non pas du hasard.

Lorsqu'au moyen âge les fonctions économiques de la ville se multiplient, une partie toujours croissante de la population rurale s'établit d'abord à l'intérieur d'une multitude d'enceintes fortifiées dispersées dans le pays, ensuite hors des murs. Maintes fois, de nouveaux remparts s'imposent. Le tracé de la ville dans la nouvelle partie emmurillée diffère de celui à l'intérieur de la première enceinte. Les villes s'étendent, cependant il ne se forme pas de grandes cités. À l'intérieur de leur seconde enceinte, les villes du moyen âge restent de petites cités. Aix-la-Chapelle a une étendue de 50 ha., Anvers 31 ha., Bonn 43 ha., Bruges 70 ha., Bruxelles 79 ha., Gand 80 ha. Leur population oscille entre 4000 et 50 000 habitants. Le moyen âge ne voit pas se développer de grandes cités parce que le système économique de l'époque s'y oppose.

Les enceintes ou les nécessités de la défense à proximité des murs continuent à déterminer le tracé des villes.

La poudre à canon va entraîner un changement profond dans le plan d'un grand nombre de villes. Un nouveau genre de fortifications apparaît, nécessité par les effets destructeurs de l'artillerie sur les murs des villes fortifiées. La défense en profondeur triomphe avec Michel-Ange et Vauban. Nouvel élément qui agit sur la croissance de la ville et le tracé des rues.

Aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, la puissance de l'Etat étant solidement assise, les maisons font éclater le carcan de pierre qui les étouffe. Elles gagnent la banlieue. Cette nouvelle croissance des villes et les modes d'extension posent des problèmes inconnus jusqu'à ce jour par les traceurs de plans de villes. Au début, cet accroissement urbain est lent. Les véritables banlieues ne sont pas encore nées. Nous arrivons à l'époque où, à cause des changements économiques, sociaux et techniques, les villes vont se modifier rapidement. Il y a une crise de croissance qui se traduit par l'expansion qui utilise tous les lots encore disponibles au milieu des aires bâties, par l'expansion horizontale qui se manifeste par la création de nouveaux districts, et enfin par l'expansion verticale qui apparaît avec la construction des immeubles à plusieurs étages.

Cette expansion va entraîner des modifications profondes qui sont à l'origine des principaux problèmes qui se posent aux urbanistes de nos jours.

Le développement rapide des banlieues est une des principales caractéristiques de la période contemporaine. En 1931, les statistiques donnent près de 7 millions d'habitants pour New-York, 11 millions pour la ville et sa banlieue ; 4 millions pour Londres, 8 millions avec la banlieue ; pour Paris, les chiffres respectifs sont 2 800 000 et 4 887 000.

Les faubourgs, les banlieues et les aires métropolitaines reçoivent un double afflux de population. L'exode rural se précipite. Le centre urbain et son pourtour, avec leurs établissements industriels, leurs maisons de commerce et leurs bureaux attirent une masse de population.

L'extension métropolitaine accroît le nombre de villes et de villages qui sont ainsi des satellites des grandes villes. Les mêmes causes qui ont contribué à la création des villes déterminent celle des districts métropolitains. L'augmentation de la communauté et la diversité des activités entraînent la variété des relations de la ville centrale avec l'hinterland. Nouveau problème pour les urbanistes : celui des transports.

La banlieue s'étend par un mouvement centripète. Elle se développe aussi à cause d'un mouvement centrifuge. En effet, l'action et l'emprise de la ville sur une banlieue très étendue s'accroissent avec le développement du processus connu sous le nom de *citybildung*. De plus en plus, les zones centrales des grandes métropoles sont réservées au trafic et au travail. Au cœur même de la ville se développe le quartier des affaires. On y trouve les banques, les grandes sociétés d'assurances, les sièges

des sociétés commerciales, les grands magasins, les négocees de luxe, les théâtres, les lieux de divertissement. Dans cette zone affluent chaque jour d'innombrables individus qui le soir retournent dans des quartiers de la banlieue. La City cesse d'être un quartier résidentiel. Au fur et à mesure que la population quitte les zones centrales, la banlieue s'étend et voit augmenter la densité de sa population.

Ce mouvement vers les faubourgs et la banlieue, comme celui vers le centre de la ville jadis, a été désordonné. Il y a un beau travail pour les urbanistes : conduire organiquement la décentralisation.

Le ravitaillement en eau potable prend rapidement de l'importance avec l'accroissement des villes. Le plus souvent, les cités doivent puiser dans des sources, des fleuves, des lacs ou des bassins artificiels. Londres va chercher une partie de son eau jusque dans les collines galloises. Los Angeles amène son eau par pipe-line de la Colorado River.

Ce problème prend des proportions gigantesques dans une agglomération comme New-York qui consomme environ 38 milliards de litres d'eau par jour. Il est quasi insoluble dans de grandes cités des régions à faibles précipitations et sans sources naturelles. L'adduction d'eau autre question importante devant laquelle se trouve l'urbaniste.

L'extension rapide des régions industrielles et l'accumulation d'innombrables familles ont fait surgir les problèmes du logement. Ils ont été ou complètement ignorés ou imparfaitement étudiés. C'est pourquoi des millions de cambuses se sont entassées dans des « quartiers capharnaüm ».

Pendant longtemps, urbanistes et administrateurs n'ont connu que la lutte contre les taudis, cet urbanisme au petit pied, nécessaire sans doute, mais souvent de caractère plus philanthropique qu'urbanistique.

L'accroissement accéléré et massif des agglomérations urbaines a fait naître d'autres problèmes d'urbanisme : l'hygiène, les écoles, les espaces verts, les plaines de jeux, les aérodromes, les distractions en général. Je ne puis que les citer pour mémoire.

La croissance des villes, le développement des faubourgs et des banlieues entraînent d'autres conséquences de caractère administratif et social qui ne peuvent être ignorées de l'urbaniste. Il serait trop long de les examiner. Je signale seulement la mobilité et la fluidité de la population. La mobilité, c'est le mouvement qui conduit les individus à un changement de milieu ou de statut. Elle est spatiale, sociale ou mixte. Cette mobilité élevée qui caractérise les citadins retarde souvent le développement de la conscience de groupe et entretient une attitude individualiste. La proximité physique détermine la spécialisation fonctionnelle qui augmente la complexité de la structure sociale et économique. De la création de zones pour diverses fonctions résulte la séparation du lieu de travail et du lieu de résidence.

(A suivre.)

G. Jacquemyns.