

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

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 39-40 (1967)

Heft: 7

Artikel: Réflexions sur une région urbaine

Autor: Veuve, Léopold

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-126274>

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: 02.04.2025

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

Réflexions sur une région urbaine

par Léopold Veuve,
architecte FAS-SIA, urbaniste

Résumé de la conférence donnée à la FAS, Sections romande et genevoise, le 28 avril 1967 à Montreux.

16

Introduction

Jusqu'à la fin du XIX^e siècle, les villes suisses se sont secrétées lentement, chaque époque marquant son passage et l'extension était comme une poussée biologique naturelle. Les besoins s'équilibraient spontanément.

A partir de cette période, les transformations économiques et techniques issues de l'ère industrielle ont pour effet de concentrer, à un rythme accéléré, la population dans les villes. Le rythme séculaire est rompu, la ville s'étend et éclate, la vitesse de ces processus oblige à improviser des solutions. L'urbanisation est reconnue comme un phénomène inévitable, irréversible et universel. Le problème ne se situe pas dans un débat inutile «pour ou contre», mais il consiste à reprendre le contrôle de la croissance.

Quelle est la situation actuelle et quelles seront les questions d'organisation de la cité de demain ? ¹

L'urbanisation

c'est-à-dire la concentration et l'accélération de la croissance démographique dans les villes est la première donnée à examiner. Pour l'agglomération lausannoise, l'augmentation de la population de 1900 à 1965 a été de 140 000 habitants. Cet accroissement s'est effectué en deux phases très différentes: il a fallu cinquante ans pour réaliser la première tranche de 70 000 habitants (1900-1950), il a suffi de quinze ans pour observer la deuxième moitié de l'accroissement (1950-1965). Voir fig. 2.

Mais le seul accroissement démographique ne suffit pas à expliquer la formidable montée des besoins et des problèmes: l'accroissement quantitatif s'accompagne de modifications qualitatives qui multiplient ses effets.

1. La vitesse de l'accroissement démographique entraîne un changement des structures démographiques

D'une manière générale, les périodes de très rapide croissance sont dues à une forte immigration, tandis que l'importance relative de l'accroissement naturel (naissances - décès) augmente lorsque le rythme fléchit. Or l'immigration est la «croissance spécifique»; elle correspond toujours à une augmentation du nombre

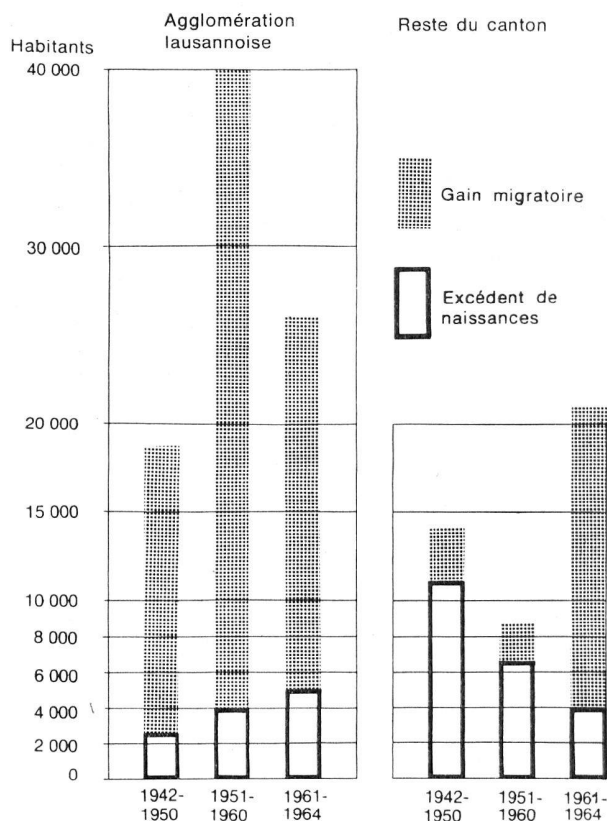
¹ Les réflexions qui suivent sont tirées d'une étude préalable à l'aménagement du territoire de la région lausannoise, étude entreprise par une équipe pluridisciplinaire composée de J. Barbier, géographe, P. Conne, sociologue, et L. Veuve, urbaniste (GERL). Cette expérience permet de dégager les principes généraux du mécanisme d'une région urbaine et d'énoncer quelques problèmes d'avenir.

d'emplois. Le taux d'activité des arrivants est très supérieur à la moyenne². Ils ne représentent dans l'immédiat que des charges réduites pour la collectivité, mais provoquent des gros investissements privés (création de postes de travail, de logements, etc.). Dans ces conditions, la croissance urbaine s'est effectuée, de 1941 à 1960, de la manière la plus «économique» possible, par l'attraction d'une population sélectionnée. Voir fig. 1.

L'augmentation de la natalité urbaine constatée depuis 1960 (et due en bonne partie à l'augmentation du nombre de naissances d'étrangers), puis le freinage de l'immigration posent d'autres problèmes. L'accroissement naturel, c'est évident, augmente la population

² A titre d'exemple, signalons qu'en 1960 les taux d'activité de la population étrangère de Lausanne s'élevaient à 80% pour les hommes et 60% pour les femmes.

Fig. 1 Mouvements naturels et gains migratoires.



urbaine d'éléments non productifs dans l'immédiat, et exigeant des équipements qui sont à la charge du secteur public (écoles en particulier). Cette charge peut être importante. L'excédent de naissances atteignait, dans la région lausannoise, 1300 personnes par année, sans entraîner la création d'emplois nouveaux.

2. *L'évolution de la population dans le temps coïncide avec un changement des conditions économiques*

Nous changeons nos techniques et nos besoins évoluent, la capacité d'activité et de consommation se modifie d'année en année, la nature et la durée du travail, l'enseignement, l'habitat, les loisirs, etc. sont des données dynamiques. Ces mouvements sont bien connus et de longue durée. L'élévation du niveau de vie transforme le genre de vie et ces transformations entraînent constamment de nouvelles formes d'organisation spatiale.

Pour illustrer ce sujet, nous retiendrons le seul exemple de la motorisation, l'un des plus spectaculaires. Quelques chiffres donnent une idée de son ampleur, souvent insoupçonnée: en 1959, le rapport fédéral sur la planification des routes nationales prévoyait, pour la Suisse, 800 000 véhicules en 1980. En 1965, le parc automobile suisse dépassait le million. De 1950 à 1965, l'augmentation du nombre de véhicules a été de 440%. La généralisation de l'automobile, en créant des relations beaucoup plus fluides dans la répartition de l'habitat et des activités, a permis une dispersion coûteuse en espace. L'examen de l'évolution des zones construites dans la région lausannoise depuis 1930 exprime deux étapes intéressantes. En 1930, on constate encore une occupation ponctuelle où la ville et les villages avoisinants se dessinent clairement et distinctement. Entre 1930 et 1955, on voit se créer un axe urbain (Renens-Lutry) avec quelques pseudopodes le long des axes de communication. La ville est devenue agglomération. Depuis 1955, la masse urbaine se densifie et rejette à l'extérieur, d'une manière éclatée, tout ce qu'elle ne peut pas contenir. L'agglomération devient région urbaine.

Le nouveau style d'urbanisation multiplie le nombre des communes urbanisées d'une manière diffuse (d'où problème de coordination sur le plan régional). A l'intérieur des communes, la dispersion a été favorisée par des plans de zones aux dimensions excessives et couvrant souvent l'ensemble du territoire communal. Cet éclatement est dû, pour l'essentiel, à la maison

individuelle. Une couronne suburbaine entoure les quartiers centraux d'une zone de villas à très faible densité.

En comptant uniquement les surfaces engagées par la construction, 12 communes sur les 24 formant la région lausannoise connaissent une densité inférieure à 5 habitants par hectare. Un tel type de développement augmente les contraintes qui pèsent sur le centre.

- a) *Le glissement de la population urbaine vers la périphérie* modifie radicalement les besoins en équipement, quantitativement, mais surtout qualitativement. Ces habitants ont d'autres besoins que ceux de la commune d'accueil et d'autres habitudes qui déterminent une demande plus élevée en équipements spécialisés situés forcément au centre (équipements commerciaux, écoles secondaires, loisirs, etc.) d'où, en résumé, *demande accrue de services urbains*.
- b) Cette population dispersée ne trouve pratiquement aucun emploi sur place. En plus, cette population active appartient en grande partie au secteur tertiaire dont *les emplois* sont situés *au centre*.
- c) *La faible densité* ne permet pas même de réaliser avec une rentabilité raisonnable les équipements courants nécessaires sur place, d'où *sous-équipement social*. Voir fig. 2.

Dans ces conditions, le centre assume:

- dans une très large mesure les équipements sociaux, culturels et commerciaux nécessaires à toute l'agglomération (exemple des salles de cinéma, l'urbanisation loin de favoriser l'implantation de telles salles dans les zones périphériques en accuse au contraire la concentration dans le centre urbain),
- une bonne partie des équipements de détente ou de sport; on constate par exemple, paradoxalement, que dans ce secteur, Lausanne offre le 85% des surfaces (Chalet-à-Gobet et Bois du Jorat non compris) alors que parallèlement, en dehors de Lausanne et en tenant compte des normes les plus faibles, les besoins actuels sont satisfaits à 50%; aujourd'hui, les communes sont en présence de grandes difficultés pour combler les retards, difficultés dues essentiellement au prix élevé des terrains qui obligera à rejeter une partie de ces équipements dans les zones situées à l'extérieur; il n'est pas exagéré de dire que le développement rapide a laissé presque exclusivement à la

commune centrale la responsabilité d'assurer les équipements qui n'étaient pas strictement obligatoires,

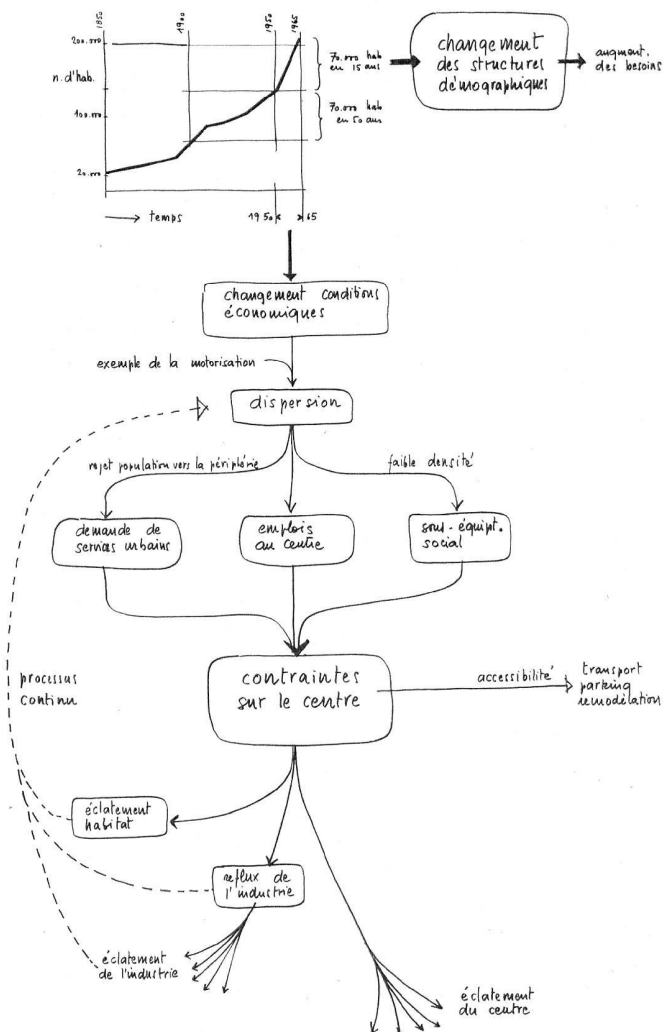
- dans le secteur de l'enseignement, Lausanne recrute dans 81 communes ses élèves pour les écoles secondaires,
- dans le secteur des emplois tertiaires, Lausanne assurait, en 1960, le 80% des emplois (sur 55 000 emplois, 45 000 sont situés à Lausanne).

Là également, la région, par son développement diffus et la faiblesse de ses structures, accuse sa dépendance totale envers le centre urbain.

Quel est alors le comportement du centre en regard de cette situation nouvelle et de ces contraintes? Voir fig. 2. La masse urbaine a rejeté et continue de rejeter, d'une manière dispersée, sa population dans la périphérie. Cette tendance, loin de s'atténuer, s'affirme de plus en plus. Or, comme tout déplacement vers l'extérieur augmente la dépendance vis-à-vis du centre, on peut dire que chaque desserrement crée à court terme les conditions d'une nouvelle congestion et entretient ainsi une tendance apparemment irréversible. Si ce mouvement s'est d'abord limité à l'habitat, on relève, depuis 1950, une déconcentration des activités industrielles. Celles-ci, ensermées peu à peu dans le tissu urbain, ont d'abord *reflué de la ville vers la banlieue*. A ce mouvement de déconcentration succéderont, dans les dix prochaines années, des transferts industriels à rayon nettement plus long que ceux de la période 1950-1965. Il s'agira alors d'un *éclatement industriel* plus accusé que celui de l'habitat, mais avec des conséquences semblables. (Une telle dispersion ne permettra pas d'assurer les équipements des zones industrielles et surtout l'organisation des transports publics.) Le gaspillage dépasse la région Lausanne-Morges.³ Le mécanisme restant le même, il est facile d'imaginer qu'après l'habitat et l'industrie, les activités commerciales et tertiaires elles-mêmes peuvent être amenées à abandonner le centre si les conditions d'accessibilité (circulation et parcage) se détériorent. On assistera alors, à l'exemple de certaines villes américaines, à l'*éclatement du centre* dont les conséquences seraient incalculables puisque le centre seul assure la cohésion de la région urbaine.

Or, il est évident que l'accessibilité du centre, qui est la condition même de la concentration des services les plus spécialisés, les plus urbains, est de plus en plus menacée. L'augmentation de la population, l'augmentation du nombre de véhicules et l'augmentation du nombre de déplacements centripètes causés par la dispersion constituent un processus cumulatif qui fait penser que, quels que soient les aménagements réalisés au centre (voirie, parcage), les besoins en déplacements augmenteront plus rapidement (il faut

Fig. 2.



³ Ces renseignements sont tirés d'une enquête auprès des industries de la région lausannoise; voir rapport du GERL.

se souvenir également que toute amélioration de circulation dans le centre détermine une augmentation très forte de la circulation en ramenant sur le circuit des usagers que les difficultés détournent).

Ainsi, une action même vigoureuse et spectaculaire concentrée dans un seul secteur (celui de la circulation), ne pourra écarter une menace qui résulte du jeu simultané et convergent de nombreux facteurs (évolution démographique, élévation du niveau de vie, motorisation, etc.).

L'évolution qui est indiscutablement engagée actuellement ne saurait être infléchie que par une action coordonnée sur le plus grand nombre possible de facteurs

Or il faut bien constater que jusqu'ici la plupart des efforts déployés pour maîtriser cette évolution ont été limités à un seul secteur (ainsi, par exemple, les études nombreuses et souvent fort poussées effectuées dans le domaine de la circulation). Sans mettre en cause la valeur intrinsèque des schémas proposés ni le sérieux de l'inventaire, on doit constater qu'il n'a jamais ou presque été possible de tester les solutions envisagées parce que les éléments d'information sur l'évolution probable d'autres secteurs faisaient défaut. Les auteurs de ces travaux se sont souvent trouvés dans l'obligation de faire leurs propres hypothèses quant à la répartition future de la population et des centres d'activité. On conçoit aisément la fragilité de telles données, surtout lorsque le périmètre de l'étude ne comprend qu'une partie de l'agglomération.

Simultanément, les plans des zones déterminaient l'affectation du sol, sans tenir compte de l'évolution démographique et en faisant abstraction de la motorisation. Les dispositions légales, autorisant la construction sur toute l'étendue du territoire communal, créaient des zones d'habitation suffisantes pour 570 000 habitants, lorsque l'agglomération en comptait 180 000, au moment même où la généralisation de l'automobile favorisait la dispersion! Il a fallu attendre la LCAT pour que les zones soient adaptées, fort généreusement encore, aux besoins prévisibles à moyen terme (dix ans).

Après ces réflexions rétrospectives, il est nécessaire d'examiner brièvement quelles sont les conditions qui régissent le développement futur d'une agglomération et quelles conséquences il faut en tirer sur le plan des méthodes.

Le futur

Après cet examen du passé et de l'état actuel, que peut-on dire de l'avenir?

Selon le schéma classique, on procède tout d'abord à l'étude des prévisions de population, projection légèrement corrigée des tendances passées. Elles ne constituent ni un objectif à atteindre, ni un maximum à ne pas dépasser. Elles doivent surtout permettre d'apprécier les conséquences de l'accroissement, le délai pour atteindre un chiffre donné de population étant un élément secondaire.

Connaissant l'état actuel (avec son degré de satisfaction des besoins) et ayant retenu une hypothèse d'accroissement prévisible, il est possible alors d'apprécier les besoins futurs. Ainsi par exemple, pour la région étudiée, les besoins jusqu'en 1990 donnent, pour les écoles primaires et secondaires, 1000 classes nouvelles, pour l'université – selon rapport de la Commission Failletaz – 12 000 élèves contre 3700 actuellement, pour les équipements sportifs et espaces verts urbains 600 000 m² nouveaux à aménager, d'ici dix ans, nécessité de créer un troisième gymnase, etc. Ces besoins sont, dans leur ordre de grandeur, relativement simples à établir. En revanche, il en est d'autres, beaucoup plus difficiles à saisir, à cerner. Chacun connaît l'exemple souvent cité de la consommation croissante d'espace. La région lausannoise n'échappe pas à cette règle, ainsi qu'en témoignent les chiffres suivants:

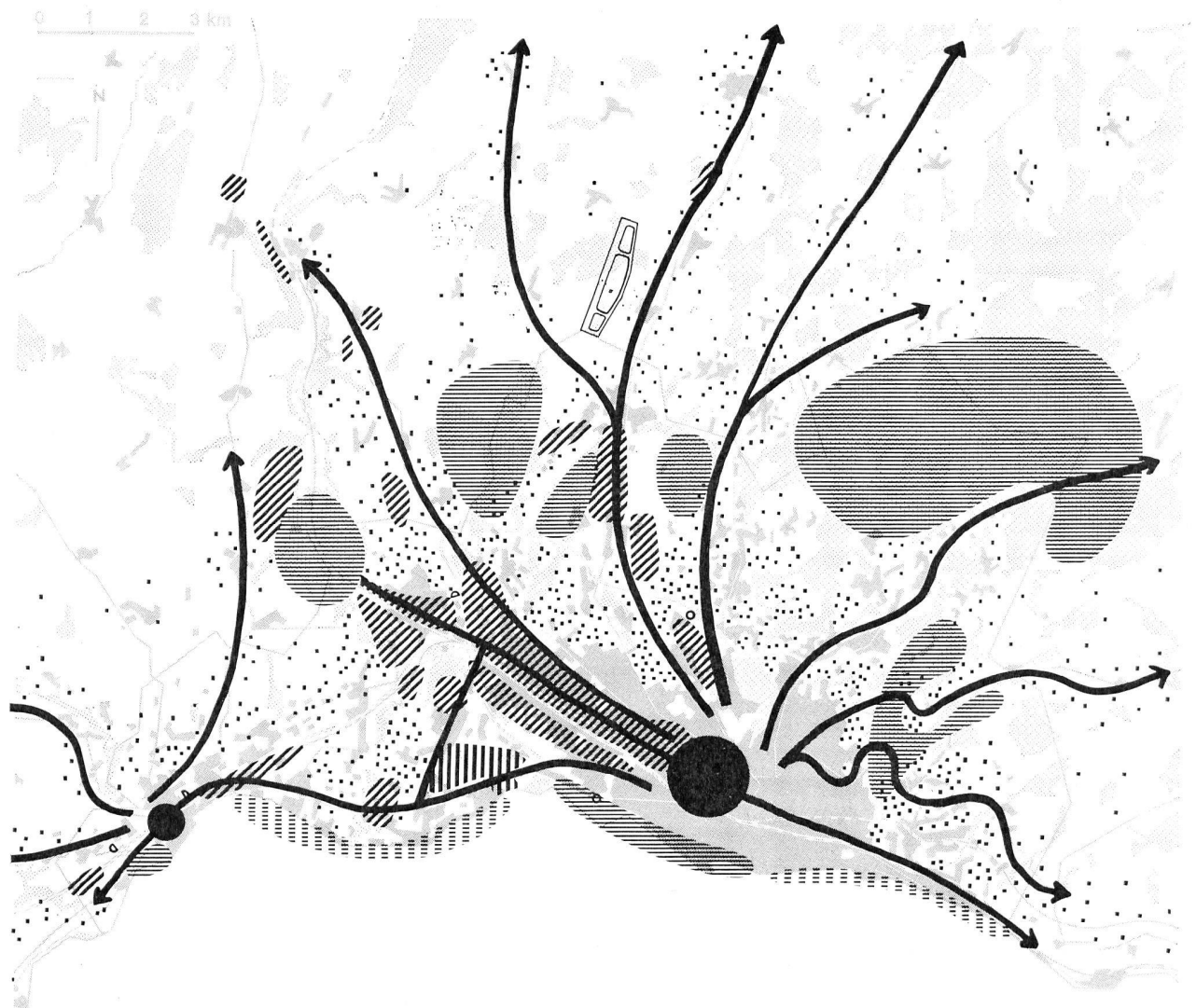
en 1930, les surfaces urbanisées représentaient par habitant 105 m²

en 1965, le chiffre était passé à 173 m², représentant une surface totale de 3800 ha.

pour 1990, une hypothèse moyenne laisse prévoir un doublement de la surface urbanisée pour une population supérieure de moitié seulement au chiffre actuel (actuellement 250 000 habitants, accroissement prévisible 125 000 habitants)

Cette population future ne saurait se justifier sans la création d'emplois nouveaux. Pour 1975, la population prévisible correspond à 10 000 emplois à créer dans le secteur secondaire et un chiffre équivalent pour le secteur tertiaire. Où ceux-ci seront-ils localisés? Cette question, valable pour d'autres secteurs, montre qu'une simple appréciation quantitative des besoins ne donne qu'une image insuffisante des problèmes qu'il faudra surmonter. Selon le style de l'urbanisation, la disposition relative habitat – industries – activités tertiaires – équipements

Fig. 3 Développement libre



- ➔ Axes routiers principaux
- ▨ Zones d'activité
- Centres commerciaux et tertiaires
- ⋯ Constructions
- Jonctions autoroute
- ▮ Cité universitaire projetée
- ▬ Grandes zones de délassement existantes et principales forêts
- ▨ Zones de délassement à créer

publics – naîtront certains besoins et des plus coûteux, tel celui des transports.

Afin d'illustrer ces propos, nous avons imaginé trois hypothèses de développement. Il s'agit d'une démarche didactique, théorique, ces hypothèses ne constituant en aucun cas des bases pour un plan directeur éventuel ⁴.

Développement libre (Voir fig. 3)

Dans cette première hypothèse, l'implantation des constructions et des activités est laissée au hasard des initiatives privées. La liberté individuelle est fondée sur la prédominance des transports privés.

Mis à part le gaspillage de terrains, l'impossibilité de planifier les équipements, les frais élevés d'infrastructure, un tel style de développement exige des déplacements fréquents et rapides et par conséquent renforcera l'organisation radio-concentrique. Dans ces conditions, des travaux extrêmement onéreux seront nécessaires pour éviter l'engorgement et l'éclatement du centre, ce qui pourrait poser le problème de la participation des communes périphériques au financement de ces travaux. Dans ce cas, il paraît illusoire de développer un ou plusieurs pôles secondaires d'activités commerciales et de services en raison de la faible densité générale de la population.

Seulement, il ne faut pas ignorer que le refus de cette situation, vers laquelle l'agglomération semble s'acheminer, exige des mesures énergiques pour reprendre le contrôle de la croissance.

Développement contenu par une ceinture de verdure (Voir fig. 4)

La deuxième hypothèse, schématiquement, serait de limiter la croissance de l'agglomération par une véritable ceinture de verdure en exploitant les conditions géographiques actuelles.

Un tel style fournirait une base relativement sûre à la planification des équipements et de l'infrastructure, assurerait une densification qui permettrait de réaliser un ou plusieurs pôles secondaires. A l'intérieur de la zone, possibilité de créer un nouvel axe mettant en relation des grands équipements (aérodrome, zone de délasserment,

centre secondaire, industries, université, zone du lac) et manifestant ainsi une volonté évidente de décharger le centre de Lausanne. Solution évidemment rigide et obligeant à repenser l'organisation de l'espace extérieur au périmètre qui devrait être «polarisé» par d'autres centres.

Développement en «doigts de gant» (Voir fig. 5)

Solution intermédiaire consistant à orienter le développement le long d'axes préférentiels. Disposition plus souple que les précédentes où la desserte par transport public des axes principaux pourrait se faire de manière rationnelle en tirant parti des lignes existantes. Possibilité également de créer la voie de rocade mentionnée dans le cas précédent.

Conditions favorables pour la création de pôles secondaires ainsi qu'à l'extérieur de centres tels que par exemple Echallens. Une semblable organisation implique, bien sûr, l'intangibilité des zones vertes et des zones agricoles situées entre les axes.

Ces exemples permettent de tirer quelques conclusions pratiques:

- quel que soit le parti adopté, certains problèmes se présentent de la même manière (zones industrielles, zones suburbaines de détente, protection des sites),
- quelle que soit la solution retenue, elle implique des décisions de principe intéressantes environ 40 communes,
- en revanche, des besoins essentiels trouvent des solutions différentes selon le parti choisi (la structure du réseau futur ne peut être appréciée sans que des options précises aient réduit l'éventail des possibilités).

Tous ces problèmes intéressent directement un territoire composé d'une quarantaine de communes, ce qui nous autorise à dire que l'interdépendance des faits se complète par la notion d'*interdépendance géographique*. Ces deux notions sont indissociables et doivent être présentes dans toute étude d'aménagement urbain.

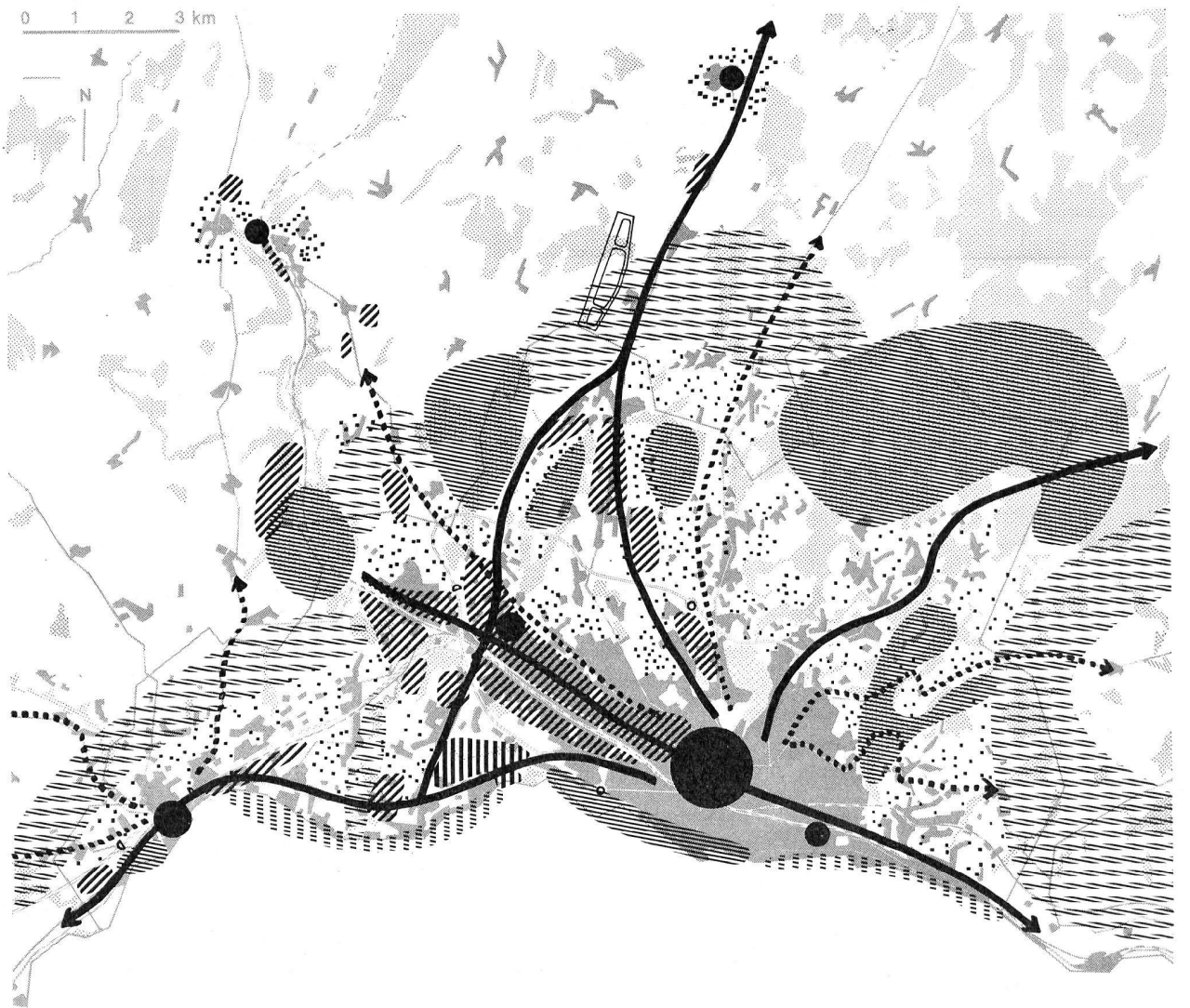
Enfin, il faut rappeler que la démonstration qui précède est fondée sur deux axiomes: changement des structures démographiques et changement des conditions économiques.

Comment introduire dans les perspectives l'élévation du niveau de vie et du changement du genre de vie dont on a vu l'effet du seul élément de la motorisation?

Dans le cadre d'un plan, quelle réponse donner à cette évolution permanente où les décisions s'échelonnent

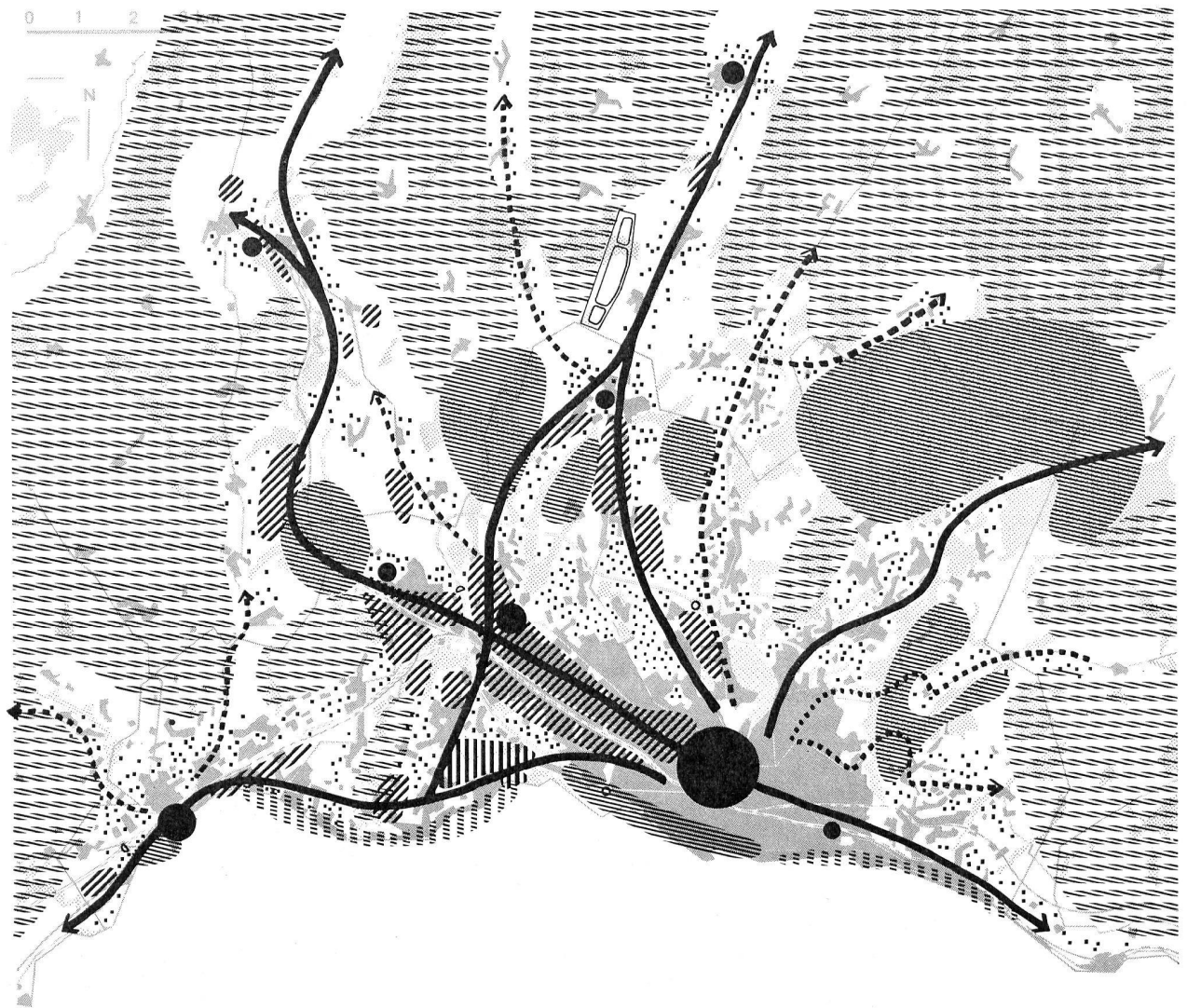
⁴ Ces exemples seront ici très résumés, nous renvoyons le lecteur qui désirerait des données complémentaires à l'étude complète: La région lausannoise de Lutry à Morges, GERL. Ce cahier peut être obtenu à l'Office de l'urbanisme, Section de l'aménagement régional, place de la Riponne 10, Lausanne.

Fig. 4 Développement contenu par une ceinture de verdure



- ➔ Axes routiers principaux
- ➔➔ Axes routiers secondaires
- ▨ Zones d'activité
- Centres commerciaux et tertiaires
- ⊙ Jonctions autoroute
- ▨▨▨ Cité universitaire projetée
- ▨▨▨▨▨ Grandes zones de délaissement existantes et principales forêts
- ▨▨▨▨ Zones de délaissement à créer
- ▨▨▨▨▨ Zones vertes et zones agricoles à créer

Fig. 5 Développement en «doigts de gant»



- Axes routiers principaux
- - - → Axes routiers secondaires
- ▨ Zones d'activité
- Centres commerciaux et tertiaires
- Constructions
- Jonctions autoroute
- ▨▨▨▨ Cité universitaire projetée
- ▨▨▨▨ Grandes zones de délassement existantes et principales forêts
- ▨▨▨▨ Zones de délassement à créer
- ▨▨▨▨ Zones vertes et zones agricoles à créer

dans le temps, où la croissance ininterrompue viendra sans cesse poser de nouvelles questions ?

P. Massé «Prospective, cahier N° 10», sans donner la réponse, indique toutefois dans quel esprit le plan doit être envisagé: «Tout programme de quelque durée comporte une partie à l'encre – l'indélébile, symbole de l'irréversible – et une partie au crayon qui pourra être gommée, raturée ou complétée selon l'exigence de l'avenir. L'encre et le crayon, le fixe et le flexible, le dur et le malléable, autant de figures qui traduisent le contraste de l'engagement et de la disponibilité.»

Cette notion de souplesse est prônée avec insistance et judicieusement par l'équipe remarquable de Colin Buchanan dont on connaît entre autres l'étude «Traffic in towns». Dans un récent travail, «South Hampshire study», l'auteur explique sa démarche en écrivant à peu près ce qui suit: le planning est devenu de moins en moins une matière de propositions précises inscrites sur le papier et de plus en plus une matière faite d'idées et de politiques librement assemblées, en constant examen et à l'intérieur de laquelle, de temps en temps, un problème est examiné et sa solution décidée dans le cadre de ce qui est humainement possible et prévisible. Une fois exécuté, le projet est une donnée nouvelle qui a son influence sur toutes nouvelles décisions. Cela, comme nous le voyons, est le «planning for flexibility». C'est ainsi que l'auteur est amené à définir les critères qui doivent orienter la recherche d'une structure urbaine:

- maximum de liberté pour les échanges de personnes (communications) à travers la région,
- lors de la croissance de la structure, il devrait être possible, pour chaque phase, de fonctionner efficacement sans être dépendante de la mise en place des éléments de la croissance future,
- la structure devrait se prêter au changement et au renouveau de ces éléments,
- la faculté d'adaptation de la structure ne devrait pas être limitée à des standards rigides donnés par des modes de transport ou des modes de groupements de maisons,
- la structure doit être capable de croître sans risque de déformation ou de distorsion.

Il est frappant de constater l'écart qui sépare cette position toute en souplesse et en contingence des concep-

tions rigides et schématiques qui ont longtemps régné en matière d'urbanisme. La ville, réagissant à toute transformation économique, sociale ou technique, échappe à toute définition dogmatique. A l'ancienne «idéologie de la ville», il faut opposer l'étude constante et objective de la réalité⁵.

Il est évident, pour terminer, que cette «planification souple» exige de nouveaux moyens d'analyse et d'information. La rapide enquête préalable à partir de laquelle on extrapole audacieusement ne peut plus permettre le contrôle d'un plan constamment modifié, corrigé, ajusté à des nécessités nouvelles.

Elle doit donc faire place à des études permanentes et aussi complètes que possible qui représenteront inévitablement une charge financière plus lourde. Les investissements en recherches, en matière urbaine, comme dans bien d'autres domaines sont actuellement hors de proportion avec l'importance des objectifs fixés. Est-il nécessaire de rappeler qu'en une seule année, 1964, plus d'un demi-milliard de francs ont été investis dans des constructions publiques et privées de la seule région lausannoise!

⁵ Voir «Le Quartier et la Ville», IAURP, volume N° 7, en particulier l'article de H. Lefebvre, pages 9 à 12:

«Nous commençons par rappeler qu'il y a une idéologie du quartier, en déclin, mais qui n'a pas perdu son audience et son influence. Comme toute idéologie, celle-ci ne se donne ni pour une idéologie ni même pour une théorie. Ses partisans, de bonne ou de mauvaise foi, disent et croient constater des évidences; ils se placent sur le terrain solide du bon sens qui leur sert à comprendre et à apprécier les aspects de la vie urbaine. Ils ne dégagent ni les présuppositions ni les implications de ce prétendu constat empirique. Ils ne soupçonnent même pas le sophisme dans le passage du descriptif au normatif. Premier temps: on croit voir, de ses yeux voir, que le quartier n'est pas un détail accidentel, un aspect secondaire et contingent de la réalité urbaine, mais son essence. On ne sait pas que l'on a laissé parler son cœur et sa mémoire. Ensuite on s'imagine avoir vérifié une hypothèse scientifique; dès lors on se propose d'organiser la vie urbaine sur le modèle du quartier, en toute bonne conscience. On a justifié le fait au nom de la valeur, alors que l'on croit avoir légitimement passé du fait à l'appréciation.»