

**Zeitschrift:** Revue économique et sociale : bulletin de la Société d'Etudes Economiques et Sociales

**Herausgeber:** Société d'Etudes Economiques et Sociales

**Band:** 25 (1967)

**Heft:** 1

**Artikel:** L'urbanisation : défis et réponses

**Autor:** Piquard, Michel

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-136191>

### **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:** 23.02.2026

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

# L'urbanisation : défis et réponses<sup>1</sup>

Michel Piquard  
directeur, Délégation générale  
au district de la région de Paris

## Le défi quantitatif

Le premier défi que nous posent nos villes est quantitatif. Partout la population urbaine augmente : « Avant la fin du siècle — dans moins de 40 ans — la population urbaine doublera, les surfaces urbanisées doubleront<sup>2</sup>, et nous construirons dans nos cités autant que tout ce que nous avons déjà bâti depuis que les premiers colons ont débarqué sur nos rivages. C'est comme si nous devions en 40 ans reconstruire toutes les cités des Etats-Unis ». Ces phrases sont extraites du *Message sur les cités* adressé par le président Johnson au Congrès le 2 mars 1965.

Curieusement, ces lignes s'appliquent aussi bien à la France, dont la population totale pourrait augmenter de moitié d'ici 2000 — passant de 50 à 75 millions —, ce qui conduit à un doublement de la population urbaine, de 30 à 60 millions environ.

Cet aspect quantitatif est le premier qui se présente à l'esprit, parce que nous avons tous appris à l'école à définir une ville par le nombre de ses habitants. Mais si je le mentionne sans m'y attarder, c'est d'abord parce que ce poids du nombre est maintenant bien connu, au point de devenir une sorte de « tarte à la crème ». Mais c'est aussi pour d'autres raisons :

- Dans les pays où l'exode rural peut être considéré comme achevé, la croissance de la population urbaine est seulement fonction de l'évolution démographique ; or, comme l'ont montré maints exemples depuis la guerre, et tout récemment la baisse inattendue du taux de natalité aux Etats-Unis, les prévisions démographiques à long terme présentent une particulière fragilité.
- Cet aspect quantitatif, en dépit de sa fragilité, alimente parfois des querelles stériles entre les villes : aux Etats-Unis, c'est après chaque recensement que telle ou telle ville s'enorgueillit d'avoir gagné quelques places au championnat de la quantité ; en Grande-Bretagne et en France, on se livre sérieusement à des prévisions hasardeuses sur la population des différentes aires urbaines à 5 ans, 10 ans ou 20 ans de distance. Il n'est pas sûr que ces prévisions soient l'un des meilleurs moyens de l'aménagement du territoire.

---

<sup>1</sup> Conférence prononcée dans le cadre des « Journées du Mont-Pèlerin 1966 », organisées par la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes, le Cercle d'études économiques et sociales du Haut-Léman, la section genevoise de la S.I.A. et la Société d'études économiques et sociales.

<sup>2</sup> La population urbaine doublant, la surface urbanisée fera plus que doubler, nous le verrons tout à l'heure ; il s'agit là d'une formule de chef d'Etat, et non d'expert.

- Enfin, et surtout, le nombre des habitants n'est pas le seul élément déterminant pour le bon aménagement d'une agglomération. Au défi quantitatif s'ajoutent les défis qualitatifs. Non seulement il y a plus d'hommes et de femmes, mais ce ne sont pas les mêmes hommes et les mêmes femmes. Il attendent de la ville d'autres services que naguère, ils attendront de la ville d'autres services qu'aujourd'hui.

\*

A l'origine de ces changements se situent, bien sûr, les progrès techniques, et le progrès économique qui en résulte.

Première conséquence: un progrès du niveau de vie moyen, c'est-à-dire des consommations par tête. Et ce progrès par tête est souvent au moins aussi déterminant de la dimension des équipements nécessaires à la ville de demain que ne l'est le nombre de ses habitants: d'ici à la fin du siècle, la consommation d'eau par tête peut au moins doubler, et la consommation d'électricité peut décupler. Que pèse alors, dans ce dernier cas, le risque de se tromper de 10 % en plus ou en moins sur la population de l'époque ? Une erreur de cet ordre revient à un décalage de 18 mois, sans aucune incidence sur une prévision à 35 ans.

Deuxième conséquence: le progrès du niveau de vie et les changements de mœurs engendrent une évolution — je crois que ce terme neutre convient mieux ici que des mots chargés de valeur tels que progrès ou recul — du genre de vie. Car ce pouvoir d'achat accru qui nous échoit, il est bien des moyens de l'employer; il est à coup sûr exclu qu'il le soit d'une manière homothétique à la dépense d'aujourd'hui; et il est peu probable qu'il le soit, par exemple, exactement selon le modèle américain, quoique l'ordre de grandeur du revenu européen de 1990 et du revenu américain d'aujourd'hui soit le même.

Puis-je me permettre ici un souvenir personnel: lorsque la Commission 1985 constituée par le Gouvernement français auprès du Commissariat au Plan fut près d'avoir achevé ses travaux, en 1964, la question se posa de trouver une formule, un slogan qui définisse 1985; aucun de ceux qui furent envisagés ne fut finalement retenu, mais celui qui parut s'approcher le plus de ce que nous ressentions était « la civilisation des choix »: car sans doute, à cette époque, tout ne sera pas possible, et il faudra encore choisir; mais le minimum vital, aussi subjectif soit-il, sera plus généralement atteint qu'aujourd'hui, et l'on pourra donc choisir avec un degré accru de liberté.

Il est ainsi reconnu, par exemple, que va s'épanouir ce que l'on appelle une « civilisation des loisirs ». Une telle civilisation n'est pas seulement affaire de temps de loisirs, mais de lieux de loisirs; et, à temps de loisirs accrus, espaces de loisirs accrus; mais, là aussi, il y aura changement qualitatif, et il ne suffirait pas de multiplier également par deux ou trois tous les équipements de loisirs existant aujourd'hui; ou de copier les parcs de loisirs de Dallas ou de Tien-Tsin.

\*

Parmi ces défis que nous pose l'urbanisation, et dont l'on pourrait proposer une longue énumération, j'en choisirai deux à titre de « chefs de file » — l'espace et la mobilité —, et je voudrais suggérer combien variés sont les domaines qui ressentent l'impact de ces deux traits complémentaires, deux des traits les plus marquants de notre temps.

### **Le défi « espace »**

Les économistes n'en parlent guère lorsqu'ils recensent les propensions marginales à consommer, car ils ont pour habitude de compter en monnaie. Mais il est une propension marginale qui s'exprime en mètres carrés, en hectares ou en kilomètres carrés; c'est la propension marginale à consommer de l'espace, qui est bien l'une des plus fortes qui soient actuellement; deux facteurs y concourent:

- L'évolution technologique, qui fait passer, par exemple, la superficie moyenne, pour un employé de commerce, de 3 m<sup>2</sup> autrefois à 10 m<sup>2</sup> et même davantage aujourd'hui, et la superficie nécessaire à un employé de bureau de 10 m<sup>2</sup> à 20 ou 25 m<sup>2</sup> dans les sièges sociaux les plus modernes; l'évolution est la même dans l'industrie, mais, de l'artisanat à l'entrepôt, les conditions y sont trop diverses pour être résumées en un chiffre moyen.
- L'accroissement du niveau de vie: le logement « social » en France avait une superficie unitaire moyenne de 54 m<sup>2</sup> en 1958, et de 70 m<sup>2</sup> en 1965; les normes de parkings dans les villes nouvelles britanniques sont passées en quinze ans d'un emplacement pour deux à trois logements à 1,5 emplacement par logement. L'espace au sol occupé par une école conçue aujourd'hui est souvent triple de celui occupé par une école du même niveau, pour le même nombre d'élèves, dessinée il y a cinquante ans. Quant à l'Ecole polytechnique, qui est, à vrai dire, un cas extrême, mais non isolé, elle va passer d'un terrain de 3 hectares sur la Montagne-Sainte-Geneviève à un terrain d'un kilomètre carré, soit 35 fois plus grand, dans la grande banlieue sud de Paris.

Ces exemples pourraient être multipliés: ils expliquent pourquoi, après que la ville, au sens classique de l'unité communale, fut devenue agglomération, l'agglomération elle-même soit maintenant une notion que les faits ont rendue dépassée, sans que le phénomène nouveau ait encore reçu un nom: megalopolis, conurbation, aire métropolitaine, région urbaine ont été suggérés, mais aucun de ces termes ne s'est encore imposé.

Le premier point à noter — et cette difficulté à donner un nom en est à la fois cause et conséquence — est que les statistiques masquent le phénomène: les nouvelles notions ne remplacent pas les anciennes, mais s'y ajoutent; elles ont souvent des noms techniques un peu barbares, et journalistes, professeurs, hommes politiques tendent à ne pas les retenir: si l'on sait que Lyon est une ville (571.000 habitants), et, pour les esprits les plus informés, une agglomération de 851.000 habitants, qui

connaît la Z.P.I.U. (zone de peuplement industriel et urbain) de 1.459.000 habitants ? Paris est une ville (2.790.000 habitants), mais aussi une « agglomération restreinte » (6.523.000 habitants), une « agglomération étendue » (7.305.000 habitants), un « complexe résidentiel » (7.619.000 habitants). Quant à Londres, il faut ajouter au « Greater London » les couronnes successives « Suburban fringe B », « Inner Country », « Outer Country » et « Rest of the Conference Area » pour aboutir à la « Conference Area », terme modeste et peu évocateur qui recouvre une unité d'aménagement d'une importance capitale.

De plus, les statistiques courantes masquent le phénomène d'une manière inégale selon les villes, et qui fausse toutes les comparaisons : si le territoire communal de la ville centre est petit, on pourra par exemple y constater une baisse de la population — évolution fréquente au cœur des grandes agglomérations — alors que, dans son ensemble, la région urbaine croît ; au contraire, si le territoire communal est assez vaste pour ne pas avoir encore été débordé par l'urbanisation, la statistique la plus usuelle rendra pleinement compte de cette croissance.

En fait, la multiplicité des définitions statistiques traduit le fait que les nouvelles zones urbanisées, avec leur proportion croissante d'espace vert, rejoignent, sans solution de continuité, un paysage rural où l'activité agricole n'est plus que le fait d'une minorité : nous en venons à l'âge de la ville sans frontière.

Ainsi se trouve posé le problème des espaces libres, non plus à l'échelle des squares de quartier, mais à celui de l'aménagement du territoire tout entier : car, au moins dans nos pays d'Europe occidentale à forte densité humaine, l'éloignement d'une ville ne suffit plus à préserver un site ; même « reculé », un site naturel ne se protège plus tout seul : il faut que l'aménageur vienne à son secours, et rares sont les cas où il est mis en place assez tôt pour intervenir efficacement.

Ainsi se trouve également posé le problème de la nouvelle dimension des nuisances. Comme l'écrit le président Johnson dans son message déjà cité, « les eaux et l'air pollués ne respectent l'autorité ni des maires, ni des conseillers municipaux, ni même (*sic*) des gouverneurs ».

Au nombre de ces nuisances, et au premier rang de celles-ci, mentionnons l'espace lui-même, c'est-à-dire les distances<sup>1</sup>. La nouvelle dimension des nuisances commande une nouvelle dimension des équipements, c'est-à-dire des transports, de l'alimentation en eau, des installations d'assainissement, etc...

Nouvelle dimension des équipements, cela signifie nouvelle dimension des autorités politiques qui les décident, des collectivités qui les financent. Que les villes ne soient plus un petit nombre de petits points isolés au milieu d'un terroir rural pose un défi aux structures administratives et politiques du pays.

Au niveau du pouvoir central, une adaptation est nécessaire : à deux mois d'intervalle le Gouvernement français s'est doté d'un Ministère de l'équipement (janvier

---

<sup>1</sup> « Sans transport, l'espace n'est qu'une servitude. Ce sont les transports qui font de l'espace une richesse, et il n'est pas excessif de penser que c'est le couple « espace-transport » qui donne vie à la région urbaine. » *Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris*, 1965, p. 195.

1966) et le Gouvernement américain d'un Secrétariat au développement urbain (mars 1966), afin de regrouper les attributions gouvernementales existantes, notamment en matière de logement, et de les étendre pour faire face aux problèmes d'aménagement.

Mais c'est surtout au niveau de chacune des aires urbaines que des solutions doivent être imaginées, proposées aux collectivités intéressées, et sinon imposées du moins fortement recommandées. Les formules ne manquent pas: fusions; associations, qui portent en France les noms de districts urbains ou de syndicats de communes pour la construction d'équipements collectifs et la gestion de services publics; superposition d'une collectivité nouvelle aux collectivités traditionnelles.

Ces formules sont parfois employées concurremment: le « Greater London Country » est issu d'une fusion, mais la « Standing Conference on London Regional Planning », qui couvre un territoire plus vaste, est une association assez lâche du « Greater London Country » et des comtés voisins. « Port of New York Authority » est un établissement public, spécialisé à l'origine dans les problèmes portuaires, comme son nom l'indique, résultant de l'accord des Etats de New York et de New Jersey; il s'intéresse maintenant à de nombreux aspects des transports (ponts, tunnels, aéroports, etc...), mais, lorsque l'urbanisation a atteint le Connecticut, il a été impossible d'étendre à ce troisième Etat l'accord réalisé entre les deux autres; c'est donc un « Tristate Committee » aux pouvoirs beaucoup plus réduits qui a été établi. Quant au District de la région de Paris, il s'agit d'un établissement public créé par une loi nationale; il a la forme d'une association obligatoire des 1305 communes et des trois<sup>1</sup> départements de la région parisienne, et est compétent pour l'ensemble de l'aménagement et de l'équipement d'infrastructure d'intérêt régional. En France également, des « communautés d'agglomération » sont envisagées pour les très grandes villes autres que Paris.

Ces créations vont toutes dans le sens d'une « complexification » des structures, et il n'est pas rare d'aboutir à une administration à quatre, voire cinq étages — Etat, région, département, agglomération, commune — alors que les structures traditionnelles sont le plus souvent à trois étages — Etat, département, commune, ou bien Etat fédéral, Etat ou canton suisse, commune. Il faut faire, bien sûr, la part des tâtonnements, et la période présente a sans doute bien des caractères d'une période de transition. Il n'en demeure pas moins que cette « complexification » est à titre principal le reflet des interdépendances croissantes qui unissent les hommes: les solidarités nouvelles, à la dimension d'une région ou d'une agglomération, n'ont pas supprimé les solidarités communales. Or que doivent être les institutions, sinon la traduction juridique des solidarités humaines ?

C'est pourquoi on ne saurait, à mon sens, surestimer l'importance de cette adaptation des structures administratives et politiques aux nouveaux espaces de la solidarité: l'enjeu n'en est pas seulement l'efficacité dans l'aménagement et l'équipement, mais la possibilité de participation de la population aux décisions qui engagent le

---

<sup>1</sup> Huit à partir de 1968, aux termes d'une loi du 10 juillet 1964.

plus sa vie quotidienne. C'est dire que technocrates et démocrates — pour utiliser deux termes imprécis, mais imagés — peuvent en la matière se coaliser contre l'immobilisme.

### **Le défi « mobilité »**

Sommes-nous dans un monde mobile, comme il est maintenant banal de le constater ?

Je crois plus juste de dire que nous commençons à y entrer, sans le vouloir vraiment; et nous soupçonnons à peine ce que peuvent être l'homme et sa vie — prolongée par le progrès de la médecine — dans un tel monde.

Aussi n'est-il possible que de présenter ici, avec beaucoup de modestie, quelques suggestions sur ce que pourraient être les impacts sur la ville de la mobilité du monde.

On pense d'abord à l'automobile, qui est l'un des instruments de la mobilité. Il existe une sorte d'inimitié entre l'automobile et la ville, principalement le centre de la ville; aussi certaines recettes sont-elles couramment appliquées :

- pour détourner le trafic de transit, autrefois canalisé vers le cœur de la ville où il n'a que faire par des panneaux « Centre-ville — toutes directions », des rocade plus ou moins éloignées;
- pour maîtriser le trafic de desserte, des parkings à proximité d'un « loop » entourant le cœur d'aussi près que possible, et éventuellement quelques voies souterraines; et la création ou la rénovation des transports en commun.

Mais même à supposer résolus les problèmes posés par la présence encombrante de ces objets que sont les automobiles à l'intérieur des villes, le grand défi de la mobilité demeure.

Regardons autour de nous: pendant six ou huit mois de l'année, le samedi soir n'est plus ce qu'il était pour les restaurants, théâtres et autres lieux de distraction du centre de la ville, c'est-à-dire le jour de la meilleure recette; les syndicats le 1<sup>er</sup> Mai, les églises à Pâques ou à Noël, les militaires au cœur de l'été — en France le 14 Juillet — n'attirent plus aux manifestations traditionnellement organisées au centre de la ville qu'une foule chaque année décroissante: la fonction d'agora, ou de forum du centre-ville diminue, au moins pour les très grandes villes.

Les ventes des grands magasins du centre progressent moins vite que les ventes effectuées par correspondance, ou dans des centres commerciaux nouveaux établis à la croisée de deux routes: or la fonction de vente de produits « anormaux » était aussi une fonction traditionnelle du centre ville.

Les fonctions les plus intellectuelles sont également atteintes, non plus par la mobilité des personnes, c'est-à-dire par le progrès des communications, mais par le progrès des télécommunications, qui permet la mobilité de l'information. Comme l'a dit M. Pierre Lazareff, directeur général de France-Soir, « autrefois, lorsqu'il se passait un événement important et qu'on voulait être informé, on descendait dans

la rue; maintenant, chacun rentre chez soi pour écouter la radio ou la télévision ». Ce qui s'est passé aux Etats-Unis le 22 novembre 1963, dans les heures qui ont suivi l'assassinat du président Kennedy, a permis de vérifier que la ville n'est plus le moyen d'information des masses.

Quant à la décision, peut-être des sociologues s'intéresseront-ils au fait que pendant deux mois de l'automne 1965, le centre de décision des Etats-Unis fut transporté du centre de Washington à un ranch du Texas, et s'interrogeront-ils sur les conditions dans lesquelles fut alors exercé le pouvoir, loin d'une ville.

Cette mobilité multiforme va-t-elle conduire à la décadence définitive des centres-ville, progressivement dépouillés de leurs fonctions les plus caractéristiques ? Et allons-nous vers un monde où seront à la fois de plus en plus de citadins, et de moins en moins de villes ?

A ce défi posé à la ville par la mobilité, les réponses ne peuvent être que des hypothèses provisoires. Un point est sûr: les villes, sous quelque forme que ce soit, n'ont pas cessé d'être utiles aux hommes et, pour reprendre l'expression de Schumpeter, l'évolution dont nous sommes à la fois témoins et acteurs est un processus de destruction créatrice<sup>1</sup>. Attachons-nous maintenant au côté créateur de cette évolution.

L'essaimage de centres d'achats et de loisirs, de sièges sociaux et d'universités dans les banlieues doit-il être vu surtout comme l'appauvrissement du centre initial ? N'est-il pas aussi, et d'abord, le signe d'une organisation nouvelle: l'organisation de centres urbains à plusieurs niveaux au sein d'une même région urbaine ?

La ville a longtemps été faite d'*un* centre, et de quartiers ou communes-dortoirs. Ce monocentrisme est devenu invivable à la suite de l'extension des zones urbaines loin de ce centre, et de la difficulté extrême de remodeler le centre des très grandes villes pour l'adapter à ses nouvelles fonctions. N'allons-nous donc pas vers un polycentrisme hiérarchisé, qui comporte un cœur d'agglomération assurant des fonctions de très haute qualité, et des centres suburbains bien diversifiés assurant la plupart des fonctions urbaines, chacun pour des populations de plusieurs centaines de milliers d'habitants ?

Pour répondre aux désirs de citadins toujours plus nombreux et toujours plus exigeants, c'est, là aussi, une division des fonctions entre plusieurs niveaux, une « complexification » des structures qui paraît apporter les solutions les mieux adaptées. C'est dire que le cœur des villes ne risque guère de dépérir, sauf si personne ne se souciait de l'adapter. L'évolution américaine montre qu'un intense développement suburbain et une vigoureuse revitalisation du centre ne sont nullement contradictoires.

Dans un schéma de ce type, les agglomérations du monde apparaissent à des stades différents: Philadelphie, Pittsburgh, et, à divers degrés, d'autres villes américaines mettent l'accent sur la rénovation du centre, qui paraît œuvre de l'autorité

<sup>1</sup> Précisons bien que tout ce développement porte sur les fonctions des centres-ville, et ne s'applique nullement aux ensembles architecturaux anciens de valeur qui occupent le centre de certaines villes.

publique, tandis que des projets de centres urbains satellites, qui soient plus et mieux que de simples centres commerciaux, sont plutôt le fait d'initiatives privées. A Paris, la banlieue paraît tellement dépourvue d'équipements et le monocentrisme est si accusé que, dans le « schéma directeur » publié en 1965 par le District de la région de Paris, l'accent est mis sur la création de centres urbains secondaires très puissants, à la fois pour restructurer la banlieue existante et pour « préstructurer » les zones qui vont être urbanisées dans l'avenir. Stockholm paraît avoir réussi à mener de front les deux types d'action, en rénovant son cœur et en créant des centres satellites importants.

Quels que soient les mérites fonctionnels des centres urbains périphériques, le cœur des villes ne perd rien de sa séduction: la mobilité, n'est-ce pas aussi visiter le centre des autres villes ?

\*

Parvenu à ce point, il me paraît temps de rectifier le titre de cette communication: il n'y a pas de défi de l'urbanisation, il n'est qu'un défi, qui est le défi des hommes, le défi que les hommes se posent à eux-mêmes, et auquel ils cherchent constamment à apporter une réponse.

Les hommes, c'est-à-dire qui ? « L'urbanisme n'appartient pas à l'urbaniste », écrit un praticien français de l'urbanisme, M. Chaudières<sup>1</sup>. Si la participation de tous doit être souhaitée par l'urbaniste, encore ne peut-il s'agir que d'une participation éclairée; la participation passe par l'éducation, et il y a à cet égard en matière d'urbanisme, et surtout d'aménagement, beaucoup à faire: car, plus la région urbaine est vaste, plus les décisions à prendre dépassent, et dans l'espace et dans le temps, l'entendement de l'homme et de la femme de la rue. Or l'ésotérisme de l'aménageur nuit sûrement à son efficacité.

Dernière réflexion: les hommes ne sont pas seulement sensibles au rationnel et, qu'on le veuille ou non, la ville et surtout les bâtiments de son centre, ne sont pas seulement perçus comme des éléments fonctionnels, mais comme revêtus d'une valeur symbolique: par leur forme, leur « classe », leur emplacement, ils privilégient la fonction qu'ils assument ou au contraire en marquent l'effacement.

C'est ainsi qu'en France, pays d'administration centralisée, des centres urbains nouveaux de la région parisienne vont s'articuler autour d'une cité administrative, résidence du préfet, qui en sera le monument; à Detroit ou à Toronto, c'est le « city hall » qui est au cœur de l'espace rénové; les maisons de la culture d'aujourd'hui répudient le théâtre à l'italienne, fondé sur le compartimentage horizontal et vertical, au bénéfice de salles de spectacles de plain-pied; le plus haut bâtiment de Manhattan sera le Trade World Center, et l'îlot rénové le plus spectaculaire est le Lincoln Center, illustrant à la fois une ouverture mondiale et un épanouissement de la culture; quant à d'opulentes entreprises américaines, elles se plaisent à offrir au public

---

<sup>1</sup> Revue *Urbanisme* n° 94, Paris, 1966.

un peu de ce bien précieux qu'est l'espace, sous forme d'une « plaza » sur Park Avenue, à un emplacement que les règlements autorisaient à construire; enfin Saint Louis, porte de l'Ouest, érige un moderne arc de triomphe en acier.

Ainsi que l'a écrit le professeur français Henri Lefèvre, la ville est une société projetée dans l'espace. Combien passionnante est notre époque, où nous n'avons pas à nous borner à analyser des villes héritées du passé, mais à en créer.

## REVUE ÉCONOMIQUE

Publication bimestrielle  
avec le concours de la VI<sup>e</sup> Section de l'Ecole pratique des hautes études  
et du Centre national de la recherche scientifique

Vol. XVIII, n° 1 — Janvier 1967

- J.-C. DISCHAMPS: L'intégration communautaire et l'évolution des investissements  
dans la C.E.E.  
S. DE BRUNHOFF: Originalité et actualité de la théorie monétaire de Marx.  
P. MORAN: Les effets internationaux d'un accroissement national de productivité.  
M. PEYRARD: Vers un modèle dynamique de stratégie de l'entreprise.  
M. PENOUIL: Economistes de jadis: Louis Say.  
A. COTTA: Note sur la croissance, la monnaie et le plein emploi (à propos de  
l'ouvrage d'Alain BIENAYME).

Le numéro: 10 francs  
Abonnement d'un an (6 numéros)  
France et Union Française: 50 francs  
Etranger: 60 francs

*REVUE ÉCONOMIQUE — Abonnements : 103, Bd Saint-Michel, Paris 5<sup>e</sup>  
C.C.P. 21335-25 PARIS*

*Fabrication : 27, rue Saint-Guillaume, Paris 7<sup>e</sup>  
Rédaction : 54, rue de Varenne, Paris 7<sup>e</sup>*