



HAL
open science

Henri Prost et le projet d'architecture du sol urbain, 1910-1959

Laurent Hodebert

► **To cite this version:**

Laurent Hodebert. Henri Prost et le projet d'architecture du sol urbain, 1910-1959. Art et histoire de l'art. Université Grenoble Alpes, 2018. Français. NNT : 2018GREAH003 . tel-03124523

HAL Id: tel-03124523

<https://theses.hal.science/tel-03124523v1>

Submitted on 28 Jan 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

THÈSE

Pour obtenir le grade de

DOCTEUR DE LA COMMUNAUTÉ UNIVERSITÉ GRENOBLE ALPES

Spécialité : **Architecture**

Arrêté ministériel : 25 mai 2016

Présentée par

Laurent HODEBERT

Thèse dirigée par **Catherine MAUMI**

préparée au sein du **Laboratoire Les Métiers de l'Histoire de l'Architecture, édifices-villes-territoires**
dans l'**École Doctorale 454 – Sciences de l'Homme, du Politique et des Territoires**

Henri Prost et le projet d'architecture du sol urbain, 1910-1959.

Volume 1

Thèse soutenue publiquement le **15 janvier 2018**
devant le jury composé de :

Monsieur Rémy BAUDOÛI

Professeur, HDR, Université de Genève, rapporteur

Monsieur Jean-Lucien BONILLO

Professeur, HDR, ENSA Marseille, président du jury

Madame Viviane CLAUDE

Professeure, HDR, Institut d'Urbanisme de Lyon, membre

Monsieur Jean-Louis COHEN

Professeur, HDR, Institute of Fine Art, New-York University, rapporteur

Madame Corinne JAQUAND

Maître assistante, docteur, ENSA Paris-Belleville, membre

Madame Catherine MAUMI

Professeure, HDR, ENSA Grenoble, directrice de la thèse



Laurent Hodebert

**Henri Prost et le projet d'architecture
du sol urbain, 1910-1959**

Résumés
Abstract

FR

Henri Prost et le projet d'architecture du sol urbain, 1910-1959

La thèse interroge le processus de conception dans l'œuvre de l'architecte-urbaniste français Henri Prost (1874-1959). Nous qualifions son travail comme « l'architecture du sol urbain », en faisant l'hypothèse qu'il s'agit de l'art de la conception des espaces urbains et des armatures territoriales par l'expression d'une culture spécifique du sol et de la manière d'y inscrire durablement les projets. L'architecture du sol urbain s'intéresse au travail sur la surface de la terre, dans la qualification du sol naturel par une opération de transformation que l'on pourrait qualifier d'architecture de la topographie urbaine. C'est une opération multiscalaire, qui va du territoire à l'objet architectural, pour préparer le sol aux usages de la société humaine à l'aide d'infrastructures, d'espaces publics et d'édifices. Elle s'intéresse aux embrayages entre les échelles, aux articulations spatiales et aux évolutions temporelles. Il s'agit alors de définir la nature du travail de Prost, afin de donner à comprendre la pensée qui est à l'œuvre dans sa pratique du projet.

Dans une première partie nous abordons la formation d'une culture spécifique de l'architecture du sol, au moment historique de l'invention de l'urbanisme, entre 1890 et 1917. Pour les architectes français pionniers de l'urbanisme, elle se fait en trois étapes : l'enseignement à l'École des Beaux-Arts, ensuite le séjour à la Villa Médicis à Rome avec les relevés des villes antiques, et enfin les premiers grands projets et concours internationaux.

Nous analysons dans la deuxième partie un échantillon de projets emblématiques et représentatifs de la démarche de conception de Prost selon deux grandes catégories que nous qualifions de « séquences de paysage urbain » et « armatures territoriales ». Les séquences sont inscrites dans le tissu urbain, on y retrouve des principes d'ouverture spatiale au grand paysage, elles contiennent de larges voies plantées, et s'articulent sur une ou plusieurs places publiques. L'espace public est qualifié et la séquence est bordée ou ponctuée par des édifices publics ou institutionnels. Les armatures territoriales sont marquées par des problématiques abordant principalement des questions de grand paysage et d'infrastructures de voirie.

Pour analyser cet échantillon, nous construisons un corpus complémentaire aux dessins originaux du Fonds Prost, par la constitution d'un atlas des projets sélectionnés. Ce recueil de cartes, de coupes et de photographies aériennes permet de disposer d'une collection cohérente de supports pouvant servir comme matériau d'analyse pour chaque cas d'étude, autant que d'outil de lecture comparée. Cette procédure de redessin, qui emprunte aux savoirs faire des outils graphiques d'élaboration et de représentation du projet architectural et urbain, permet de mettre en évidence la particularité de la démarche de Prost, ainsi que les formes récurrentes de son travail, les dispositifs employés par l'architecte urbaniste et l'évaluation de l'impact de ces projets sur la forme actuelle des villes où il est intervenu.

Dans la troisième partie nous explorons la pensée à l'œuvre chez Prost dans la fabrique du projet urbain et territorial. En opérant par un regard transversal sur les projets et leurs dispositifs à partir de l'analyse de l'échantillon, l'objectif est de révéler la partie cachée du travail de conception. La lecture de ce processus commencera par expliciter la nature de la culture du projet chez Henri Prost, avant de détailler la méthode et les outils qu'il met en œuvre, de l'arpentage sur les sites pour la connaissance du sol, à la qualification par le projet.

Mots clés

Henri Prost, sol urbain, urbanisme, architecture, *parkway*, Ecole des Beaux-arts.

EN

**Henri Prost and the project of the architecture of the urban ground,
1910-1959**

The thesis examines the design process in the work of the French architect-urbanist Henri Prost (1874-1959).

One can describe his work as being "l'architecture du sol urbain", meaning that it is the art of designing urban spaces and territorial framework by the expression of a specific understanding of how one can sustainably implement projects working with the raw ground. This "Urban ground" architecture concerns itself with work on the surface of the territory, in the rendering of the natural ground by an operation of transformation which one could define as "architecture of the urban topography". It is a multi-scale process, requiring not just an understanding of the territory but also that of the architectural object, and everything in between. This process prepares the raw ground, transforming it for the uses of human society by means of infrastructures, public spaces and buildings. What is key in his work is this clear use of links between scales, the use of spatial connections and built forms. We will define the nature of Prost's projects and give an understanding of the thinking that is at work in his practice.

In the first part we look at the training which led to a specific culture of 'the architecture of the territory', at the historical period when 'town planning' came into being, between 1890 and 1917. Prost was among a group of French architects and pioneers of urbanism who studied at the Ecole des Beaux-Arts, then went on to residencies at the Villa Medici during which time they surveyed Roman and Greek ancient cities before finally going on to do their first major projects and participating in international competitions.

In the second part we analyse a sample of emblematic projects, representative of Prost's design approach and following two broad categories which we describe as "urban landscape sequences" and "territorial frameworks". The sequences are inscribed in the urban fabric, with spaces which reference the landscape at large, they are made up of wide planted streets and boulevards which link the public spaces. The public space is considered and is bordered or punctuated by public or institutional buildings. The territorial framework is marked by the addressing of the road infrastructure within the scale of the landscape.

In order to analyse these samples we have built a body of work which takes as its starting point the original drawings held at the Prost Archives and which consists of an atlas of selected works. This collection of maps, sections and aerial photographs allows us to have a basis for the analysis of each individual case study as well as providing a tool to compare them and provides us with a coherent overview.

This process of 'redrawing' makes use of modern graphic tools to represent and elaborate on the architectural and urban projects, making it possible to highlight the particularity of Prost's approach; the devices he employed and the recurrent forms in his work, as well as giving us an opportunity to evaluate the impact of his work on the current form of the cities where he intervened.

In the third part we explore intellectual process in Prost's urban and territorial projects. By means of analysing particular sample projects we allow ourselves an overview whereby we can take a transverse look at the work and its devices, the objective being to reveal the hidden part of the design. By this 'reading' of the processes he used we will begin to explain the culture behind the projects of Prost. We will go on to detail his methodology; from the tools he used, such as the surveys which provided knowledge of the site, through to the transformation of the site by the project.

Keywords

Henri Prost, urban ground, town Planning, architecture, parkway, Ecole des Beaux-arts.

Remerciements

Toute ma gratitude va en premier lieu à Jean-Louis Cohen, qui suit mes recherches sur Henri Prost depuis plus de vingt ans. Je lui suis très reconnaissant de m'avoir encouragé à reprendre ce travail en thèse, après de nombreuses années d'interruption. Son écoute et ses conseils avisés ont été précieux, tant au début de mes questionnements que plus récemment en fin de parcours.

Je tiens à remercier chaleureusement ma directrice de thèse, Catherine Maumi, pour avoir accepté d'encadrer cette recherche. Je lui suis reconnaissant de m'avoir accueilli au laboratoire Les Métiers de l'Histoire de l'Architecture, édifices-villes-territoires à l'ENSA de Grenoble. Son aide a été précieuse toutes ces années, et particulièrement pour préciser le sujet de cette thèse et pour en recentrer la question.

Je remercie Jean-Louis Cohen et Rémy Baudouï d'avoir accepté d'être membres du jury de ma thèse en qualité de rapporteurs. Je remercie également Madame Catherine Maumi, Madame Vivianne Claude, Madame Corinne Jaquand, Monsieur Jean-Lucien Bonillo d'avoir acceptés d'être membres du jury de cette thèse.

Je remercie Alexandre Chemetoff pour m'avoir non seulement fait découvrir « L'œuvre de Henri Prost », mais aussi pour avoir exprimé son intérêt et son enthousiasme lors de mes premières recherches sur la côte varoise. Je lui dois aussi la source des questionnements sur l'importance de la longue durée dans le travail de Prost.

Je remercie Jean-Lucien Bonillo pour m'avoir invité à présenter les débuts de mes recherches à l'ENSA de Marseille, ce qui m'a conduit vers l'enseignement, et pour ses conseils précis concernant la définition de l'architecture du sol urbain. Je remercie aussi Bruno Queysanne de m'avoir fait partager sa passion pour la ville de Casablanca, ainsi que quelques documents importants sur la mission de Prost.

Mes recherches ont été facilitées par le concours diligent et très professionnel du personnel du Centre d'archives d'architecture du XXe siècle de la Cité de l'architecture et du patrimoine. Qu'il en soit remercié, particulièrement David Peyceré, Marcos Carvalho-Canto et Alexandre Ragois. Je n'oublie pas non plus l'Académie d'Architecture, qui m'avait ouvert ses archives, avant qu'elles ne soient versées à l'IFA.

Je remercie la direction de l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Marseille qui m'a aidé et soutenu, pour que je puisse mener à bien ce travail en parallèle à mon activité d'enseignant. Tout particulièrement Marielle Riche, directrice jusqu'en juillet 2015, et Jean-Marc Zuretti directeur actuel et Véronique Roblin directrice adjointe, je les remercie, tout comme Jean-Lucien Bonillo, pour leur soutien à bénéficier des aides précieuses du congé pour études et recherche et de la décharge recherche.

Mes remerciements vont aussi à l'équipe du laboratoire Les Métiers de l'Histoire de l'Architecture, pour son accueil à Grenoble, et tout particulièrement mes collègues Mélanie, Claire, Armelle et Charline, pour leurs encouragements, leurs conseils et leur bienveillance. Merci à Claire de m'avoir fait partager ses découvertes sur Albert Laprade.

Je remercie aussi mes anciens étudiants d'avoir accepté de partager mon enthousiasme pour les travaux de Prost et certains terrains d'étude que je leur ai proposé, dans le cadre d'un groupe de travail pour le rapport d'étude de fin de Licence (2012-2014), et aussi dans le cadre du séminaire « La fabrique du territoire » que je dirige en Master depuis 2014. Les crédits de leur participation à la constitution de l'atlas cartographique sont détaillés en fin de ce volume.

Ma reconnaissance va également à Cécilia Génard pour la mise en page du manuscrit final ainsi qu'à Olivier Gaudin pour sa relecture attentive et précise d'une grande partie de ce texte. Je remercie également Isaline Maire et Pauline Mozziconacci pour leur aide au traitement des illustrations et à la préparation de la mise en page.

Je tiens à remercier également, tous mes amis, confrères et collègues qui m'ont témoigné leur intérêt, leur soutien et leur bienveillance tout au long de cette recherche.

Je dédie enfin ce travail à mes parents, ma sœur, et à Karen, ma compagne, pour qui j'ai été trop souvent accaparé par cette tâche ces dernières années.

Table des matières

Volume 1

Résumés / Abstract

- 4 **Henri Prost et le projet d'architecture du sol urbain, 1910-1959**
- 6 **Henri Prost and the project of the architecture of the urban ground, 1910-1959**

Remerciements

Sommaire

Introduction

- 20** **Une thèse entre théorie et pratique**
- 21 Les clefs du présent pour interroger l'histoire de l'architecture
- 23 Le projet de territoire

- 24** **Bref état du savoir**
- 24 Henri Prost, données biographiques et éventail des approches
- 29 Quelques réflexions sur l'œuvre de Prost

- 33** **Problématique et hypothèses**
- 33 Les dessins de Prost en question
- 37 Les différentes dimensions de la mise en œuvre d'une culture spécifique : l'architecture du sol urbain

- 43** **Corpus et méthodologie : un atlas des projets**
- 43 Sources, le corpus initial des projets de Prost
- 45 L'atlas des projets - la constitution d'un second corpus et la nécessité du dessin
- 47 Deux familles de projets : « séquences de paysage urbain » et « armatures territoriales »

- 50** **Structure de la thèse**
- 50 Trois parties
- 50 Volume 1 - Première Partie : Les architectes des Beaux-Arts et le sol urbain
- 51 Volume 1 - Deuxième Partie : Les projets d'architecture du sol urbain d'Henri Prost
- 52 Volume 2 - Troisième partie : La fabrique du projet d'architecture du sol urbain d'Henri Prost

Partie 1

La formation d'Henri Prost De l'enseignement des Beaux-arts à l'échelle urbaine

69 Introduction

70 Préambule

73 Les bornes de l'étude

77 Champ théorique spécifique : la question du sol urbain dans les traités fondateurs de l'urbanisme (1867-1915)

79 Introduction

79 Une structure urbaine dégradée

81 L'enfermement de la ville dans ses enceintes

83 L'assainissement de la ville

83 L'évolution de la circulation

87 L'émergence du projet

87 La nécessité d'une planification générale,
du projet d'ensemble au plan-programme

92 La séparation de la rue et du bâti, une réflexion
sur la voirie

95 De la ville à la métropole, une évolution des outils
pour installer l'urbanisation sur le sol

95 Voirie et géographie : le sol topographique et le paysage

98 La projection de la ville sur le territoire et l'ouverture
au paysage

107 « Avenue-promenade » et « parkway » métropolitains

114 Conclusion

117 Les étapes de la formation des architectes des beaux-arts : vers une architecture du sol urbain

119 L'enseignement à l'école des beaux-arts

119 Introduction

119 L'enseignement à l'École des Beaux-Arts, la figure de Guadet,

127 Guadet, dessin, axe

128 Les sujets et programmes de concours pour le grand Prix de Rome (1846-1907)

131 L'émergence de la notion de composition urbaine à l'École des Beaux-Arts

131 Le concours de Berkeley (1897-1899), la notion de composition urbaine chez Guadet

141 Les ensembles à caractère urbain dans les sujets de concours

153 Les programmes de places publiques

159 Les éléments d'architecture du sol urbain dans les programmes et les projets

159 Les sujets sur sol urbain : gare et imprimerie

168 Les sujets sur sol naturel, topographie et paysage

179 Conclusion

180 Du relevé des villes antiques au projet de sol urbain

180 Introduction

183 Le paysage de Rome : le site « idéal » des concours devient réalité

183 Rome, le rapport au paysage : les collines, les terrasses

185 La Rome baroque : infrastructure, monuments et paysage

190 La situation de la Villa Médicis : un balcon sur la ville

- 198 **La rencontre avec les villes de l'Antiquité, premiers pas vers le sol urbain**
- 198 Le dessin d'imitation : apprendre à voir
- 199 La rupture dans les envois, le sol de l'archéologie et l'échelle urbaine
- 204 La découverte des sites et les mirages de l'Antiquité

- 207 **Les relevés, entre une ville « site » et la morphologie du sol urbain**
- 207 Pergame, Emmanuel Pontremoli, 1895
- 210 Le relevé de Tusculum par Tony Garnier (1903-1904), du paysage au sol urbain
- 216 La Rome antique de Paul Bigot (1903-1911) : le sol habité de Rome
- 219 La Sélinonte de Jean Hulot (1904-1906) : Plateau sur la mer
- 224 Sainte Sophie et le quartier palatial de Constantinople, Henri Prost, 1905-1907.
- 235 Le Forum de Pompéi de Léon Jaussely (1908-1910), un centre urbain
- 243 Conclusion

244 **Les premiers « projets-manifestes », vers l'urbanisme**

- 244 **Introduction**

- 247 **Le plan d'extension de Barcelone de Léon Jaussely (1904-1905)**

- 264 **Le projet d'agrandissement de la ville d'Anvers de Henri Prost (1910)**
- 266 Le sol informé dans le programme du concours
- 267 Le détail des ouvrages et infrastructures
- 269 Données topographiques et statistiques
- 269 Parcs et espaces libres
- 271 Le projet de Prost
- 274 Robert de Souza et le projet de Prost
- 276 Avec le projet d'Anvers, Prost intègre le Musée Social

- 277 **Conclusion**
- 277 L'organisation de la ville
- 277 Les infrastructures d'équipement du sol urbain
- 278 Les dispositifs de la spatialité urbaine

282 Conclusion

283 La genèse d'une culture

286 La genèse d'un savoir opérationnel

288 La structure révolutionnaire

Partie 2

Les projets: séquences de paysage urbain et armatures territoriales

293 Méthode analytique et comparative d'un échantillon

295 Définition des objets

295 Les séquences de paysage urbain

299 Les armatures territoriales

303 Analyse graphique heuristique, méthodologie

305 Analyse diachronie, les trois étapes:
avant Prost, Prost, état « actuel »

309 Séquences de paysage urbain

311 1914, le Maroc: Casablanca et Rabat

313 1914, Casablanca

325 1914, Rabat

333 1915, Les autres villes: Fez, Marrakech, Meknès,
Tanger, etc.

337 1933, Alger

350 1936-1951, Istanbul

359 Istanbul Sud, le Bd Atatürk et la place Fatih, 1941-1945

365 Istanbul Nord, la place Taksim et le parc n°2, 1939-1943

375 1923, La côte varoise: un objet transcalaire

389 Conclusion, ce qui qualifie les séquences

389 Inscription au sol et relation au paysage

396 Structure urbaine, voies et espaces publics

404 Édification et bâtiments structurants

413 Armatures territoriales

- 415 Les « armatures » pour « vertébrer » un territoire régional
- 416 Dispositions législatives
- 417 Diagnostics urbains et dysfonctionnements
- 419 Gouvernance, le projet dépasse les limites administratives

- 420 1914-1922, le réseau des villes du Maroc

- 429 1923, le Plan d'aménagement de la Côte d'azur varoise, la « Ville-Parc » de Prost
- 429 Le projet d'aménagement et d'infrastructure, stratégie et principes

- 443 1928-1934, Le Plan d'Aménagement de la Région Parisienne
- 456 Voyage dans deux séquences territoriales, les dispositifs du plan et leurs inscriptions au sol

- 468 Conclusion
Les quatre axes de lecture du travail d'Henri Prost à l'échelle territoriale
- 468 Le territoire et l'échelle métropolitaine
- 470 Le paysage
- 472 Le tissu urbain de la métropole, entre constellation des bourgs et étalement périphérique
- 474 Le rapport au temps : les trois temporalités du projet
- 476 Conclusion

Volume 2

Partie 3

La fabrique du projet de sol La pensée du projet et la méthode Prost

481 Introduction

483 La condition du projet de sol

483 Disciplines, pouvoir et acteurs

485 Prost et la commande : la relation à la maîtrise d'ouvrage

491 Les champs professionnels

499 « L'agence Prost »

505 Le travail avec le pouvoir local

516 Prost et le Musée social

523 Les outils juridiques, l'expropriation pour rendre public

529 Éléments d'une culture urbanistique : les savoirs mobilisés par Prost

530 Introduction

531 Les séquences urbaines de référence

543 Les principaux éléments du vocabulaire urbain
et métropolitain

551 Les voies urbaines, les boulevards et avenues

569 Les voies métropolitaines : Parkways et autoroutes

593 Les parcs et jardins

601 Les belvédères, balcon sur le paysage

612 Les portiques, relation entre sol urbain et édifices

- 621 La fabrique du projet de sol urbain : la méthode prost, du « sol du projet » au « projet de sol »**
- 623 Le « sol du projet » : la fabrique d'une connaissance, du lieu à la carte**
- 624 Immersion « sur le terrain », le sol du projet *in situ***
 - 624 Séjourner et habiter sur les lieux**
 - 629 Observation et reconnaissance « sur le terrain », parcourir en voiture, arpenter à pied**

 - 631 La captation photographique : *in situ, in volo***
 - 633 *In situ*, photographie au sol, arpentage et repérage**
 - 645 *In volo*, la photographie aérienne verticale « plan photographique aérien »**

 - 656 La cartographie, le sol du projet in studio**
 - 656 La connaissance du sol du projet, de la carte aux plans**
 - 663 Le sol informé : préexistences et projet**
- 673 Le « projet de sol » : l'architecture du sol, de la carte au réel**
- 675 Le projet panorama : une vision d'ensemble du site et du programme**

 - 676 Au sol du projet : qualifier, préparer, tracer**
 - 676 La voie, dispositif transcalaire et armature du projet**
 - 677 « Système » et « réseau » : la grammaire spatiale non compositionnelle**

 - 693 Édifier « construire le sol » et « construire sur le sol »**

 - 703 Mode d'emploi pour le projet de sol urbain, les textes**
 - 704 Les textes accompagnant ou présentant les projets**
 - 708 Les textes sur les documents graphiques : coupes, perspectives et photographies**
 - 718 Principes d'adaptation aux situations et d'évolution dans le temps**

Conclusion générale

729 Résultats de la recherche

729 Les persistances des tracés de Prost dans la structure des villes, esquisse d'un héritage

742 La question du dessin et du projet

744 Au-delà de la question multiscale, le projet hyperscale et métascale

748 Prost, un artisan aventurier ?

748 Paris sur Méditerranée

749 Un artisan du projet de sol

752 Pistes de recherches

752 Prolonger la recherche

753 Résonances contemporaines

Annexes

757 Bibliographie

758 Corpus de textes historiques, 1755-1965

758 Ouvrages

762 Revues, articles et chapitres d'ouvrages

764 Revues, bulletins

765 Textes de Henri Prost

768 Bibliographie générale

768 Ouvrages

775 Revues, articles, et chapitres d'ouvrages

785 Sources

786 Sources des archives consultées

786 Chapitre A. Pièces personnelles

788 Chapitre B. Période de formation

790 Chapitre C. Projets au Maroc

796 Chapitre D. Projets en France

801 Chapitre E. Projets à Istanbul et aux environs

807 Chapitre F. Autres projets

810 Sources photographiques Fonds Prost, AA/CAPA/AA XX^e

812 Liste sélective des concours à l'EBA, 1846 - 1907

812 Extrait des programmes de concours pour le Grand Prix de Rome (période 1846-1907)

814 Extrait des programmes pour le concours Labarre 1881-1906

817 Textes

818 Textes d'Henri Prost

- 818 Henri Prost, « Anneau d'Or », 1910.
- 827 Henri Prost, « Le Plan d'Aménagement et la mise en valeur de la Côte d'Azur Varoise », 1923.
- 833 Henri Prost, « Commune de Six fours. Notice descriptive de l'aménagement projeté », 1923.
- 835 Henri Prost, « L'Urbanisme au Maroc », 1923.
- 843 Henri Prost, « Dimension et profils des voies publiques », 1923 environ.
- 845 Henri Prost, « Programme de la Société d'études de la Côte varoise », 1927.
- 847 Henri Prost, « Rabat. A l'étude », 1932.
- 852 Henri Prost, « Méthode de travail », extrait du texte « Le développement de l'urbanisme dans le protectorat du Maroc, de 1914 à 1923 », 1932.
- 855 Henri Prost, « Routes et voies urbaines » 1932.
- 859 Henri Prost, « Aménagement général de la Région Parisienne. Exposé général », 1934.
- 872 Henri Prost, « Aménagement des Hauts d'Alger », 1935.
- 873 Henri Prost, « Le Plan Régional d'Alger », 1936.
- 875 Henri Prost, « La Photographie aérienne et l'urbanisme », 1940.
- 877 Henri Prost, « Les teintes conventionnelles des plans d'urbanisme », 1940.
- 878 Henri Prost, « Les transformations d'Istanbul », 1947.
- 887 Henri Prost, « L'urbanisme en Afrique du Nord et sur la côte d'azur », 1958.
- 896 Henri Prost, « La villa Médicis et l'urbanisme », 1959.
- 901 Henri Prost, « Paris 1900 », s. d.

909 Autres Textes

- 909 André Balleyguier, « La Photographie aérienne au service de l'urbanisme colonial⁸ », 1935.
- 915 Témoignage : Emmanuel Pontremoli, le parcours significatif d'un architecte des Beaux-Arts.

923 Chronologie biographique

925 Chronologie biographique

929 Liste des illustrations

930 Liste des illustrations de la partie 1

933 Liste des illustrations
de la partie 2

936 Liste des illustrations de la partie 3

Introduction

Cette thèse a pour ambition de revisiter l'œuvre de l'architecte urbaniste Henri Prost, à partir d'un questionnement central : la fabrique du sol urbain. L'objectif est de qualifier précisément la manière dont Prost aborde le projet d'échelle urbaine et territoriale, afin d'en comprendre la méthode et d'en identifier les outils.

Nous proposons donc une nouvelle définition, en réponse au besoin de préciser et de qualifier la discipline du projet à l'échelle urbaine et territoriale, entre son appellation historique d'« urbanisme » et celle, contemporaine, de « projet urbain ».

Selon Prost, le mot « urbanisme » est intronisé en France en 1912 par un groupe d'architectes dont il faisait partie¹. Il signifiait l'avènement d'une discipline, que certains voulaient scientifique, dont l'objectif était de maîtriser et de projeter l'évolution des villes, en relation avec l'émergence de la première législation française à ce sujet, promulguée en 1919². De nos jours, l'appellation « urbanisme » relève plutôt de la géographie et du droit des sols que du projet des architectes sur le sol urbain.

Le « projet urbain », tel que le définissait par exemple Christian Devillers en 1994³, serait apparu en réaction aux visions sectorielles et réticulaires de l'espace urbain⁴. Le terme a depuis été capté par les sciences humaines et sociales : la question du projet n'est plus seulement spatiale ou architecturale, mais intéresse d'autres champs professionnels. Elle recouvre en outre l'expression du désir de se projeter en avant dans une démarche collective. Entre ces deux bornes, il y a bien évidemment une évolution de la discipline et de ses objets, et si cette thèse ne porte pas précisément sur cette longue histoire, il nous intéresse d'en saisir un moment particulier. En effet, il semble nécessaire de contribuer à redéfinir cette discipline, en posant à nouveaux frais, au centre de cet effort de définition, la question de la culture architecturale dans le processus de conception du sol urbain – et plus précisément dans l'œuvre de Prost.

1 Prost évoque ce moment en 1958 : « « Urbanisme » est un mot nouveau. Il fut créé par quatre architectes et un ingénieur, au cours de l'année 1912 (j'étais l'un de ces architectes). », in Prost Henri, *L'Urbanisme en Afrique du Nord et sur la Côte d'Azur*, 1958, p. 4, document dactylographié, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XXe, 343 AA 1/3; rappelons que ce néologisme apparaît en 1910 sous la plume de Pierre Clerget : « L'urbanisme. Etude historique, géographique et économique ».

2 Frey Jean-Pierre, « Généalogie du mot "urbanisme" », *Urbanisme*, no 304, janvier 1999, pp. 63-71.

3 Devillers Christian, « Le projet urbain », in *Conférences 1994*, Paris, Pavillon de l'Arsenal, coll. « les mini PA », 1994, p. 11-47.

4 Dupuy Gabriel, *L'urbanisme des réseaux : théories et méthodes*, Paris, France, A. Colin, 1991, 198 p.

Une thèse entre théorie et pratique

C'est par le truchement d'un ouvrage, *L'Œuvre d'Henri Prost*, que j'ai découvert le travail de cet architecte⁵. La variété des thèmes et des dispositifs urbains dessinés, comme leur qualité graphique, n'ont cessé de me fasciner depuis. Le projet d'aménagement de la côte varoise fut le premier à retenir mon attention, en raison de sa proximité géographique avec les lieux de mon enfance. Mais l'ouvrage posthume et hagiographique de l'Académie ne permettait pas de comprendre en profondeur les tenants et les aboutissants de ce projet d'envergure. Afin d'en approfondir la connaissance, j'ai choisi de consacrer à ce projet mon mémoire de fin d'études à l'École nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville⁶. Je dois à Alexandre Chemetoff de m'avoir fait comprendre qu'un projet d'infrastructure routière pouvait aussi traiter du paysage, et que le projet de tracé de voirie et sa mise en espace sont du ressort de l'architecte-paysagiste-urbaniste au même titre que le projet de bâtiment ou de jardin⁷.

Fort de cette première expérience, j'ai voulu la prolonger par un travail de recherche (DEA) à l'École de Paris-Belleville (sous la direction de Jean-Louis Cohen), afin de comprendre la genèse de la culture de projet des architectes des Beaux-Arts sur les infrastructures urbaines⁸. La conclusion de ce travail mettait au jour la formation d'une culture spécifique d'un groupe de professionnels. La recherche, qui portait sur la période 1890-1915, définissait les trois grands cycles de cette mise en place : la formation à l'École des Beaux-arts, les envois de Rome et les premiers projets-manifestes. Elle tissait la trame d'un parcours didactique fait de synthèses successives, qui permet de considérer les premiers projets et les idées de ces architectes urbanistes sous un jour nouveau.

Au cours de ce travail de DEA, j'ai eu la chance de participer à la recherche conduite par Jean-Louis Cohen sur « Le *parkway*, dispositif métropoli-

5 Publié après la mort de l'architecte survenue en juillet 1959 : *L'Œuvre de Henri Prost : Architecture et urbanisme*, Paris, Académie d'architecture, 1960, 245 p.

6 Hodebert Laurent, *Le projet d'Henri Prost pour l'aménagement de la côte d'azur varoise, 17 mars 1923*, Mémoire de TPFE, sous la direction d'Alexandre Chemetoff, Paris, Ecole d'Architecture de Paris Belleville, 1994, 86 p.

7 Alexandre Chemetoff travaille alors à une étude de tracé pour l'Autoroute A83 au sud de Niort.

8 Hodebert Laurent, *Les Architectes des Beaux-Arts et les infrastructures : 1890-1915 : la genèse d'une culture scientifique à travers trois grandes figures : Tony Garnier, Léon Jaussely et Henri Prost*, Mémoire de DEA, sous la direction de Jean-Louis Cohen, Paris, Paris 8 et ENSA Paris Belleville, 1995, 335 p.

tain⁹». Dans ce cadre, j'ai rédigé les textes sur le projet de *Cité Linéaire* de Arturo Soria y Mata (1889)¹⁰, sur le projet du concours pour l'extension de Barcelone de Léon Jaussely (1905), et sur le plan d'aménagement de la côte varoise, par Henri Prost (1923). L'infrastructure *parkway* avait fait l'objet, pour la période étudiée, d'une investigation à la fois historique et morphologique qui mobilisait des outils spécifiques d'analyse graphique des cas d'étude – la fin de cette introduction reviendra sur l'usage de ces outils graphiques par la recherche.

Le présent travail de thèse a pour objectif de reprendre et de prolonger ces recherches effectuées en 1992 et 1995. Depuis, mes expériences, tant professionnelles que d'enseignement¹¹, me permettent d'aborder la question avec une double lecture: aussi bien théorique que pratique. Ce double aspect de la recherche, on le verra, entre en résonance avec la personnalité même d'Henri Prost, dont le travail a consisté à articuler la théorie et la pratique d'une discipline alors naissante.

Cette recherche n'aurait pas été possible sans la qualité de conservation et de classement des archives du Fonds Prost, sans les nombreux travaux sur la période de la naissance de l'urbanisme et sans les travaux plus spécifiques sur certains projets de l'urbaniste.

Les clefs du présent pour interroger l'histoire de l'architecture

Cette thèse n'est pas un travail monographique sur Henri Prost, mais une enquête sur une période de l'histoire de l'urbanisme et sur la place de l'architecte dans cette histoire. C'est en partie un travail historique, dans la mesure où étudier le passé est une manière d'interroger le présent et d'informer notre futur. Dans son étude sur les *Confessions* de Saint Augustin, Paul Ricoeur expose la théorie des trois présents du philosophe: «le présent du passé, le présent du présent et celui du futur¹²». Isabelle Bochet reformule cette méditation sur «le présent des choses passées, le présent des choses

⁹ Cohen Jean-Louis (dir.), Hodebert Laurent et Lortie André, *Le parkway, dispositif métropolitain*, Paris, Ecole d'Architecture Paris-Villemin, PIR-Ville CNRS, 1996, 370 p.

¹⁰ Hodebert Laurent, «La cité Linéaire d'Arturo Soria y Mata – Infrastructure, paysage et tracés urbains», *Les Carnets du paysage*, ACTES SUD/ENSP, no 2, 1998, pp. 7-19.

¹¹ J'ai débuté mon activité professionnelle libérale en architecture, paysage et projet urbain en 1997 et j'ai obtenu le poste de Maître assistant à l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Marseille en *Ville et Territoire* en 2003.

¹² Paul Ricoeur, *Temps et récit*, tome 1, *L'intrigue et le récit historique*, Seuil (Coll. «L'ordre philosophique»), 1983.

présentes et le présent des choses à venir » avec les trois attitudes mentales qui leur correspondent : « la mémoire, la vision et l'attente¹³ ». Cette réflexion contribue à expliciter notre positionnement.

La recherche porte sur la période historique du temps de Prost. Le présent est notre propre vision, développée à partir de notre présent culturel. On engage ainsi un aller-retour entre présent et passé historique : pour interroger les processus historiques, on s'appuiera sur la culture de notre présent. Ainsi, pour aborder l'histoire de « l'urbanisme » français au moment de sa naissance entre 1900 et 1930, nous partons du « projet urbain et territorial » au sein du champ culturel contemporain, muni de ses propres outils et théories.

Ma pratique d'enseignant de projet urbain à l'ENSA de Marseille, depuis 2003, me conduit à aborder les infrastructures urbaines, depuis l'échelle de la ville jusqu'à celle de la métropole, dans ses aspects tant théoriques que pratiques¹⁴. D'autre part, la pratique professionnelle, qui inclut la participation à des concours de projets urbains à grande échelle, m'incite à analyser le rôle particulier des infrastructures sur le sol, à l'articulation des savoirs techniques et de l'espace urbain, dans la mise en place des projets d'aménagements à l'échelle de la ville et du territoire¹⁵.

¹³ Isabelle BOCHET, *Augustin dans la pensée de Paul Ricoeur*, Editions Facultés Jésuites de Paris, 2004, 122 pages

¹⁴ Sur les principes pédagogiques de notre enseignement de projet urbain dans le département Architecture Ville et Territoire de l'ENSA-Marseille, lire Savignat Jean-Michel, « Projet urbain, les figures de l'incertain », in *Matières de ville : projet urbain et enseignement*, Paris, Éd. de la Villette, 2008, p. 198-201, et voir notre publication Hodebert Laurent et Savignat Jean-Michel, *A l'épreuve du territoire, atelier de projet urbain dans la basse plaine du var*, Edition de l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Marseille, Marseille, France, 2009, 78 p.

¹⁵ Concours pour la maîtrise d'œuvre urbaine de l'extension d'Euroméditerranée à Marseille, Nicolas Michelin architecte urbaniste mandataire et Michel Corajoud paysagiste, voir « Concours Euromed 2, de l'autoroute à la corniche », *AMC*, n°194, février 2010, pp. 28-35, et la participation au concours pour l'aménagement de la Promenade des anglais à Nice en 2010 (Michel Corajoud paysagiste mandataire).

Le projet de territoire

Certains débats récents à propos du Grand Paris, ainsi que les discussions touchant à l'échelle de la pensée métropolitaine, des travaux d'André Corboz¹⁶ aux écrits de l'équipe de Bernardo Secchi et Paola Viganò, ont contribué à nourrir mon travail¹⁷. Je dois aussi souligner une expérience centrale dans mon enseignement : la fabrique d'un outil pédagogique et de connaissance de l'échelle territoriale de la métropole Aix-Marseille-Provence, l'« atlas métropolitain », entre 2010 et 2015¹⁸. L'élaboration de cet outil cartographique a consisté à établir une connaissance dessinée de la métropole, accompagnée d'un regard photographique sur le territoire. Elle a beaucoup influencé le travail graphique de la partie concernant l'atlas des projets¹⁹. Quant à la photographie, la connaissance et la pratique de cette technique de récit spatial me donnent des clés de lecture pour analyser la place de ce médium dans l'œuvre de Prost²⁰ (abordée dans la troisième partie de la thèse).

¹⁶ Corboz André et Marot Sébastien, *Le territoire comme palimpseste et autres essais*, Besançon, France, Éd. de l'imprimeur, 2001, 281 p. ; Maumi Catherine (éd.), *Pour une poétique du détour : rencontre autour d'André Corboz*, ENSA Grenoble, Institut national d'histoire de l'art, Paris, Éd. de la Villette, 2010, 271 p.

¹⁷ Secchi Bernardo et Viganò Paola, *La ville poreuse : un projet pour le Grand Paris et la métropole de l'après-Kyoto*, Genève, Suisse, MétisPresses, 2011, 294 p. ; Viganò Paola, *Les territoires de l'urbanisme. Le projet comme producteur de connaissance*, Genève, Suisse, MétisPresses, 2012, 293 p., traduit par Anne Grillet-Aubert, voir le chapitre « Le projet comme description », p. 159.

¹⁸ Le travail d'équipe que nous avons mené à l'échelle de la métropole Marseille-Provence, entre 2010 et 2015, est visible sur le site <http://www.atlas-metropolitain.fr> pour la période 2011-2013.

¹⁹ Hodebert Laurent, « Explorer le territoire, la fabrique d'un atlas métropolitain », in *Secrets de fabriques : conférences 2013-2014*, Paris, France, Éditions Matière première, coll. « École nationale supérieure d'architecture Paris Val-de-Seine », 2014, p. 150-159.

²⁰ Je dois ici rendre hommage à mon regretté ami Emmanuel Pinard, disparu en septembre 2014, qui a fortement nourri ma connaissance du médium photographique. Voir le site www.emmanuelpinard.com. Le travail que j'ai conduit sur l'enquête photographique au sein de l'atlas métropolitain n'aurait jamais pu se faire sans lui.

Bref état du savoir

Henri Prost, données biographiques et éventail des approches

Données biographiques

Le parcours d'Henri Prost est exemplaire : il s'inscrit dans le sillage des urbanistes « culturalistes » au sens de Choay, les Sitte, Howard et Unwin, tout en étant proche de Tony Garnier, Benoit-Lévy et Hénard²¹. Grand prix de Rome en 1902, il part pour la Villa Médicis où il retrouve Tony Garnier, à Rome depuis janvier 1900 ; Léon Jaussely et Ernest Hébrard les y rejoindront les années suivantes. Garnier est la figure phare de cette génération d'architectes. Son « Plan pour une Cité industrielle » de 1901 rompt avec la tradition des envois de Rome. On retrouvera ce groupe d'architectes tout au long de l'histoire de l'urbanisme de l'entre-deux-guerres. Tirés en avant par Prost, Jaussely, et Alfred Agache, ils vont, avec leurs premiers grands projets manifestes (Barcelone, Anvers, Paris) puis leurs expériences extérieures (Maroc, Salonique, Canberra), alimenter et participer aux débats préliminaires à l'adoption tardive, en 1919, de la première loi française sur l'urbanisme²².

Alors que ses collègues connaîtront des fortunes diverses, Prost est le seul à mener sans relâche une carrière d'architecte urbaniste et à travailler à des plans d'échelle urbaine et territoriale jusqu'à son décès. Il élabore des plans d'une grande envergure, notamment pour les principales villes du Maroc en 1913-1923, pour l'aménagement de la Côte d'azur varoise en 1922-1923, puis pour l'aménagement de la région parisienne en 1928-1934 ; il conçoit également le plan régional d'Alger en 1930-1936, et projette « Les transformations d'Istanbul » entre 1935 et 1950. Il travaille aussi sur d'autres plans, comme le *Plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension de Mont-Dore* en 1926 ; le plan d'aménagement de la ville d'Izmir (Turquie) en 1926 ; un *Plan d'aménagement et extension de la ville de Saint-Dié* en 1927 ; ou encore, un plan d'aménagement de Tunis (1927-1930), un plan d'aménagement du centre-ville de Metz (1928-1931), un autre pour Tanger en 1934, ainsi qu'un plan d'aménagement de la ville de Brousse (Turquie) en 1938-1944²³.

21 Selon Choay, les « culturalistes » sont Sitte, Howard et Unwin, alors que Garnier et Benoit-Lévy sont « progressistes » et Hénard « technotope », voir le premier chapitre « L'urbanisme en question », in Choay Françoise, *L'Urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*, Paris, Seuil, 1965, p. 30-58. Il est vrai que ces catégories datent de 1965 et que le travail de Prost n'était alors pas très documenté.

22 La loi Cornudet est promulguée en mars 1919, elle impose un Plan d'Aménagement, d'Embellissement et d'Extension principalement à toutes les communes de plus de 10 000 habitants, elle concerne aussi les stations touristiques et balnéaires. Elle sera modifiée en 1924 sur la question des lotissements.

23 Liste établi d'après le détail du Fonds Henri Prost, *loc. cit.*, 343 AA.

On s'intéressera aussi à sa participation aux débats sur l'urbanisme naissant. Il s'engage en 1911 dans la création de la Société française des architectes urbanistes, et en 1913 dans celle de la Société française des urbanistes. Dans les mêmes années, il participe aux travaux de la Section d'hygiène urbaine et rurale du Musée social, où il présentera ses projets à plusieurs reprises au cours de sa carrière²⁴. Il est impliqué dans l'enseignement intitulé « Art et techniques de la construction des villes » à la section d'art urbain de l'École des hautes études urbaines, de 1927 à 1940, participant ainsi au premier enseignement de l'urbanisme en France, avec Bonnier et Jaussely²⁵. Il sera enfin Directeur de l'École spéciale d'architecture de 1929 jusqu'à sa mort.

Prost est donc un illustre urbaniste praticien et un enseignant assidu, dont il faudra évaluer les apports théoriques, en l'absence de traité d'urbanisme constitué et signé de sa main. Notre travail abordera l'ensemble de ces aspects, qui en font un personnage aux multiples facettes dont il s'agira de comprendre les imbrications, afin de qualifier sa pratique professionnelle.

Les approches

La naissance de l'urbanisme en tant que discipline de projet et d'organisation fonctionnelle, spatiale et sociale de la ville, tant en Europe qu'aux États-Unis, est très documentée. Les études disponibles concernant la période retenue ici (entre 1890 et 1960) sont multiples.

Le travail fondateur de Françoise Choay sur les discours théoriques a décrit les grands courants de la naissance de l'urbanisme, en distinguant deux courants principaux, « culturaliste » et progressiste », et plusieurs autres catégories, qu'il serait nécessaire de requestionner et de préciser²⁶. Ce moment historique de la transition « De l'art urbain à l'urbanisme », a aussi été documenté dans des numéros spécifiques de revues, l'un dirigé par Catherine Bruant²⁷, l'autre par Jean-Pierre Gaudin²⁸. La naissance politique de l'urba-

²⁴ Cormier Anne, *Extension-limites-espaces libres, les travaux de la Section d'hygiène urbaine et rurale du Musée social*, Paris, mémoire de CEA « Architecture urbaine », sous la direction de Jean-Louis Cohen, Ecole d'architecture Paris-Villemin, 1987, 177 p.

²⁵ Baudouï Rémi, Amaouche Anne-Marie et Galmiche Colette, *La naissance de l'École des hautes études urbaines et le premier enseignement de l'urbanisme en France, des années 1910 aux années 1920*, Versailles, France, Ville recherche diffusion, 1988, 229 p. ; Baudouï Rémi, « L'enseignement de l'urbanisme en France et la question de l'art urbain », in *La fabrication des villes*, Grenoble, GEVR, Picard, 1995, p. 215-224.

²⁶ Choay Françoise, *L'urbanisme, utopies et réalités, op. cit.*

²⁷ Bruant Catherine (dir.), *Les bâtisseurs de la cité moderne : de l'art urbain à l'urbanisme*, Parenthèse, coll. « Les cahiers de la recherche architecturale et urbaine », 1981.

²⁸ Gaudin Jean-Pierre (dir.), *Les premiers urbanistes et l'art urbain, 1900-1930*, École d'architecture de Paris-Villemin, coll. « In extenso », 1987, 165 p.

nisme en France a été étudiée avec attention par Jean-Pierre Gaudin²⁹, et les métiers, plus récemment par Viviane Claude³⁰. L'exposition « La ville, art et architecture en Europe », présentée au centre Georges Pompidou en 1994, a également retracé l'évolution d'une approche artistique et architecturale de l'objet « ville » en Europe entre 1870 et 1993 par les grands projets phares. À ce jour, son catalogue reste l'un des seuls grands travaux historiques de cette envergure sur le sujet³¹.

Nous prendrons appui sur ces nombreux travaux, ainsi que sur les éditions originales ou les rééditions des textes fondateurs de la discipline, ou encore sur les nombreux « Traités d'urbanisme », pour en mettre au jour les fondements théoriques (voir la bibliographie).

La question de l'équipement du sol urbain par les infrastructures émerge en sciences sociales, et plus particulièrement dans le champ de la recherche en architecture, au cours des années 1990 – notamment avec les recherches de Jean-Louis Cohen et André Lortie sur la construction du boulevard périphérique de Paris³² (1991) et la recherche sur le *parkway*, à laquelle nous avons eu la chance de participer³³ (1996). Ce sont aussi les problématiques liées aux voies rapides et à l'espace public des recherches du Plan construction dirigées par Virginie Picon-Lefèvre³⁴ (1995-1997).

D'autres recherches plus récentes ont alimenté la question : le dossier consacré à « La voirie » par *Architecture d'Aujourd'hui* en 2004³⁵ ; le travail d'Éric Alonzo sur le rond-point³⁶ (2005), qui place l'objet d'infrastructure de voirie

29 Gaudin Jean-Pierre, *L'Aménagement de la société : politiques, savoirs, représentations sociales, la production de l'espace aux XIXe et XXe siècles*, Paris, Anthropos, 1979, 425 p. ; Gaudin Jean-Pierre, *L'avenir en plan : technique et politique dans la prévision urbaine : 1900-1930*, Seyssel, Champ Vallon, 1985, 215 p. ; *Les premiers urbanistes et l'art urbain, 1900-1930, op. cit.* ; Gaudin Jean-Pierre, *Dessins de villes. « Art urbain » et urbanisme, anthologie*, Paris, L'Harmattan, 1991, 174 p.

30 Claude Viviane, *Faire la ville. Les métiers de l'urbanisme au XXe siècle*, Marseille, Éd. Parenthèses, 2006, 253 p.

31 Dethier Jean et Guiheux Alain (dir.), *La ville, art et architecture en Europe : 1870-1993*, Paris, Centre Georges Pompidou, 1994, 467 p.

32 Cohen Jean-Louis et Lortie André, *Des fortifs au périph. Paris, les seuils de la ville*, Paris, Picard, Éd. du Pavillon de l'Arsenal, 1991, 319 p.

33 Cohen Jean-Louis (dir.), Hodebert Laurent et Lortie André, *Le parkway, dispositif métropolitain, op. cit.*

34 Voir notamment les travaux du laboratoire INAMA et l'article de Jean-Lucien Bonillo, René Borruey, Philippe Graf, Jean-Michel Savignat, « Les nouvelles voiries urbaines de grande vitesse », in Picon-Lefèvre Virginie (dir.), *Architecture des espaces publics modernes : définition, lexicque, limites, vitesse. Séminaire de recherche 1994-1995*, Paris, Plan construction et architecture, Ministère de l'Équipement, 1995, p. 16-26 ; et René Borruey, « Rêves et réalités de l'infrastructure habitable », in Picon-Lefèvre Virginie (dir.), *Les espaces publics modernes. Situations et propositions*, Paris, le Moniteur, 1997, p. 155-174.

35 *L'Architecture d'Aujourd'hui*, N°355, novembre 2004, pp. 42-115, voir notamment l'article d'Antoine Picon « La voirie cherche sa voie », pp. 42-49.

36 Alonzo Eric, *Du rond-point au giratoire*, Marseille, Éd. Parenthèses, 2005, 162 p.

au centre ; et plus récemment encore, sa thèse de doctorat sur « L'architecture de la voie » dans l'histoire de l'architecture et de l'urbanisme³⁷ (2013). D'autres travaux, sous la direction de Claude Prélorenzo et Dominique Rouillard, se concentrent sur les infrastructures contemporaines, en particulier les transports (2000-2007-2009)³⁸.

Sur l'œuvre d'Henri Prost, les travaux et écrits disponibles sont de plusieurs ordres. L'année suivant son décès, en 1960, l'Académie d'Architecture lui consacre un ouvrage monographique³⁹ composé d'une série de textes écrits par ses commanditaires ou anciens collaborateurs sur ses principaux projets (Anvers, Maroc, Côte varoise, Région parisienne et Istanbul). Prost avait lui-même commencé à travailler sur cet ouvrage : au printemps 1959, il était en train de réunir les textes et la documentation nécessaire à sa finalisation⁴⁰.

La revue *Urbanisme* – que Prost a dirigée de 1932 à 1959 – lui consacre un dossier spécial en 1965 intitulé « Henri Prost, Urbaniste⁴¹ », édité par Jean Royer ; les documents rassemblés sont ceux de l'ouvrage cité plus haut. Son travail est également présenté de manière fragmentaire dans le numéro spécial « 1932-1982, la revue *Urbanisme* a cinquante ans », conçu et réalisé par Bruno Vayssière⁴² : la couverture reprend le plan de Prost pour la ville nouvelle de Rabat.

L'un des premiers travaux de recherche sur Prost est le mémoire de DEA de Maria Ida Talamona, soutenu en 1983 à l'EHESS⁴³. Ce travail a donné lieu à d'autres publications⁴⁴.

³⁷ Alonzo Eric, *L'architecture de la voie. Histoire et théories*, thèse de doctorat en architecture, dirigée par Antoine Picon et Sébastien Marot, Paris, Université Paris Est, 2013, 506 p.

³⁸ Sous la direction de Claude Prélorenzo : *Infrastructures, villes et territoires*, sous la direction de Claude Prélorenzo, l'Harmattan, 2000, *Le temps des infrastructures*, sous la direction de Claude Prélorenzo et Dominique Rouillard, Picard, 2007, et *La métropole des infrastructures*, sous la direction de Claude Prélorenzo et Dominique Rouillard, Picard, 2009, *Imaginaires d'infrastructures*, sous la direction de Dominique Rouillard, l'Harmattan, Paris, 2009.

³⁹ Marrast Joseph (dir.), *L'Œuvre de Henri Prost*, op. cit.

⁴⁰ Plusieurs courriers en attestent, datés d'avril et juin 1959, ils sont adressés à Marrast et Hauteceur qui font partie des rédacteurs de l'ouvrage, Fonds Prost, loc. cit., 343 AA 5/17.

⁴¹ Royer Jean, « Henri Prost urbaniste », *Urbanisme*, n° 88, 1965, pp. 2-31.

⁴² Dossier réalisé par Vayssière Bruno, « 1932-1982 La revue *Urbanisme* a cinquante ans », *Urbanisme*, n° 193, 1982. Notons que le propos de Vayssière est incompréhensible, et Prost relativement absent de ce numéro anniversaire, en dehors de la couverture.

⁴³ Talamona Maria-Ida, *Henri Prost architecte et urbaniste 1894-1959*, mémoire de DEA à l'EHESS, sous la direction de Marcel Roncayolo, Paris, EHESS, 1983.

⁴⁴ Talamona Maria-Ida, *Henri Prost son activité d'architecte-urbaniste de Rome au Maroc 1902-1922*, Paris, MULT, 1985 ; Talamona Maria-Ida, « Henri Prost, du projet au zoning 1902-1912 », in *Lusine et la ville, 1836-1986, 150 ans d'urbanisme*, Neuilly-sur-Seine, France, Institut français d'architecture, CRCT, 1986, p. 51-55.

Il existe également des notices biographiques : celle de Jean-Louis Cohen (1996)⁴⁵, celle que nous avons rédigée (2002)⁴⁶, celle du numéro spécial de la revue *Colonnes* (2003)⁴⁷ celle de Jean-Pierre Frey (2004)⁴⁸, celle d'Annie et Gabriel Verger (2011)⁴⁹.

On trouve aussi des travaux sur certains des projets les plus emblématiques, qui sont parfois inclus dans des recherches concernant une ville ou un site d'étude spécifique. On peut citer, par ordre chronologique des projets, le travail de Jean-Louis Cohen et Monique Eleb sur le plan d'extension de Casablanca au Maroc (1998)⁵⁰, notre texte sur le projet d'aménagement de la côte varoise (1995)⁵¹, l'étude de Rémi Beaudouï sur la région parisienne (1990)⁵², la thèse de Zohra Hakimi sur l'urbanisme d'Alger (2002)⁵³, celle de Mounia Bennani sur Rabat (2006)⁵⁴ et celle de Charlotte Jelidi sur la ville de Fez (2007)⁵⁵.

45 Cohen Jean-Louis, « Henri Prost », in *Dictionnaire de l'architecture du XXe siècle*, Paris, Hazan Institut français d'architecture, 1996, p. 731.

46 Hodebert Laurent, « Henri Prost, 1874-1959 », in *Créateurs de jardins et de paysages en France du XVI au XXI siècle*, Actes Sud / ENSP, Arles, Versailles, 2002, vol.2/2, p. 170-173.

47 Peyceré David et Volait Mercedes, « Patrimoines partagés » : Architectes français au Sud et à l'Est de la Méditerranée : Guide de recherches dans les archives déposées à l'Institut français d'architecture, Archives d'architecture du XXe siècle (Institut français d'architecture), Archives Nationales, Bureau de la recherche architecturale et urbaine, coll. « Colonnes », 2003, p. 83-84.

48 Frey Jean-Pierre, « Henri Prost (1874-1959), parcours d'un urbaniste discret (Rabat, Paris, Istanbul...) », *Urbanisme*, n° 336, mai-juin 2004, pp. 79-87.

49 Verger Annie, Verger Gabriel et Chassey Éric de, *Dictionnaire biographique des pensionnaires de l'Académie de France à Rome, 1666-1968*, Dijon, Académie de France à Rome, Villa Médicis, Échelle de Jacob, 2011, vol.3, p. 156.

50 Cohen Jean-Louis et Eleb Monique, *Casablanca. Mythes et figures d'une aventure urbaine*, Paris, Hazan, 1998, 478 p.

51 Hodebert Laurent, « Le plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, 1923, Henri Prost, La « Ville-Parc » », *AMC*, n° 61, mai 1995, pp. 60-65.

52 Beaudouï Rémi, *A l'assaut de la région parisienne : les conditions de naissance d'une politique d'aménagement régional, 1919-1945 : rapport final*, Paris, France, BRA, Ecole d'architecture Paris-Villemin, 1990, 185 p.

53 Hakimi Zohra, *L'urbanisme et l'architecture à Alger entre les deux guerres : aménagement, embellissement, extension et protection*, Thèse de doctorat, sous la direction de Jean-Louis Cohen, Paris, Université de Paris VIII, 2002, 690 p.

54 Bennani Mounia, *Le système des parcs et jardins publics du début du protectorat français au Maroc. Rabat, le prototype de la ville-paysage idéale (1912-1930)*, thèse de doctorat de géographie mention « architecture et paysage », coencadrée par Augustin Berque et Pierre Donadieu, Paris, École des hautes études en sciences sociales, 2006, 563 p.

55 Jelidi Charlotte, *La fabrication d'une ville nouvelle sous le protectorat français au Maroc (1912-1956) : Fès-nouvelle*, Thèse de doctorat, Tours, École doctorale Sciences de l'homme et de la société, 2007, 545 p. ; Jelidi Charlotte, *Fès, la fabrication d'une ville nouvelle (1912-1956)*, Lyon, ENS éd., 2012, 266 p.

Mentionnons enfin la recherche de Pierre Pinon et Cànâ Bilsel sur les projets de Prost pour Istanbul⁵⁶, couronnée par une exposition organisée au *Istanbul Research Institute* (à l'occasion de l'événement « Istanbul Capitale européenne de la culture » tenu en 2010⁵⁷). Le catalogue⁵⁸ contient deux chapitres qui dressent le portrait de l'architecte urbaniste et de sa carrière : le texte de Pierre Pinon, « Henri Prost : from Paris and Rome to Morocco and Istanbul⁵⁹ », et celui de Jean-Louis Cohen, « From Grand Landscapes to Metropolis : Henri Prost⁶⁰ » (tous deux traduits en français pour l'exposition virtuelle « Henri Prost et le plan directeur d'Istanbul 1936-1951 » sur le site de la Cité de Chaillot).

Pourtant, le travail diachronique de mise en perspective théorique et pratique de l'ensemble des principaux projets d'Henri Prost reste à faire : c'est ce que nous proposons dans le cadre de cette thèse, qui n'aurait jamais été possible sans les travaux de recherche cités.

Quelques réflexions sur l'œuvre de Prost

Les grands personnages qui ont compté dans l'histoire de l'urbanisme et de la transformation des villes – Haussmann, Cerdà, Soria y Mata, Le Corbusier, Moses, etc. – ont vu leurs travaux reconnus et inscrits dans l'histoire de la transformation ou de la création des villes. Le travail de Prost reste sous-estimé, alors qu'il a marqué de son empreinte spatiale les villes où il a travaillé. Quelle place accorder à l'héritage de Prost dans les structures des villes dont il a dessiné les extensions ou les transformations ? Quelle part de son travail persiste dans ces villes, quels sont les éléments de persistance et de permanence ? Comment son travail a-t-il accompagné et favorisé l'évolution de ces villes ou territoires ? Quel est, enfin, l'héritage culturel de Prost ? S'il a tenu un rôle important dans la profession et l'enseignement, ce sont d'abord les projets que nous voulons interroger – son héritage dessiné et construit.

⁵⁶ Résultat d'une étude menée en 2004 par Pierre Pinon et Cànâ Bilsel avec Stéphane Yerasimos et İpek Akpınar sur la planification d'Istanbul par Henri Prost.

⁵⁷ Voir le site de l'IAE :

<http://en.iae.org.tr/Exhibition/-From-the-Capital-of-the-Empire-to-the-Modern-City-of-the-Republic/171>

⁵⁸ Pinon Pierre et Cànâ Bilsel Fatma, *From the Imperial Capital to the Republican Modern City. Henri Prost's planning of Istanbul (1936- 1951)*, İstanbul, Istanbul Research Institute, 2010, 380 p., textes traduits par Mathilde Pinon-Demirçivi et retranscrits dans l'exposition virtuelle « Henri Prost et le plan directeur d'Istanbul 1936-1951 », CAPA, 2012, http://www.citechaillot.fr/ressources/expositions_virtuelles/prost/00-OUVERTURE.html. Il est à noter que le chapitrage des textes de cette exposition virtuelle est légèrement différent de celui du catalogue d'origine.

⁵⁹ Ibid., p. 15-47.

⁶⁰ Ibid., p. 49-70.

« Composition, non-composition », ou bien !

En reprenant le titre d'un ouvrage de Jacques Lucan paru en 2009⁶¹, nous souhaitons aborder la question de la « composition » pour mieux la dépasser. Si l'idée de composition hante encore les qualifications de la production des architectes des beaux-arts, concernant Prost, il s'agit à nos yeux d'une erreur manifeste. Ce travail a aussi pour objectif de mettre en cause ces lectures ou incompréhensions. Sans être l'objet central de la thèse, la question de la composition est donc présente en creux : nous tenterons de reconsidérer l'œuvre de Prost, de la replacer dans la fabrique des projets et non dans la lecture rapide des « figures de composition » des plans de ville.

En 1992, dans le texte « Dessins de villes et destins de plans⁶² », André Lortie évoque les projets d'urbanisme et d'art urbain dont « les projets très dessinés renvoient à l'équilibre, à la symétrie ou à l'harmonie caractéristiques de l'enseignement général encore dispensé à l'École des Beaux-Arts au début du siècle⁶³ ». Il pose la question suivante : « Peut-on déduire d'un projet sur une ville l'approche théorique du spécialiste qui le propose ? » La présente étude se propose, en partie, d'y répondre. Désignant le « plan d'une ville » comme la synthèse d'une pensée de son auteur, il explique que la complexité du travail sur la ville amène l'urbaniste auteur « à présenter chaque projet comme la synthèse de ses recherches et réflexions⁶⁴ ». Lortie propose ainsi de considérer la production des plans de villes « comme une suite de synthèses ». Cette hypothèse éclaire notre propre recherche sur les plans de Prost, non seulement dans leur dimension planaire, mais pour l'ensemble du corpus qui les constitue (documents graphiques, photographiques et textes), qui sont autant d'objets d'étude de sa pratique. Dans une autre section du même article, « Le statut du dessin », Lortie en évoque la dimension double. D'une part, le dessin a pour intention de proposer « une forme urbaine dessinée en projection verticale », d'autre part, l'objectif intrinsèque du plan est de transcrire « un consensus sur l'avenir de l'agglomération⁶⁵ » dont l'urbaniste donne une image à l'instant T. Ainsi, il invite à distinguer l'aspect documentaire de l'aspect formel des pièces graphiques, dépassant la question du dessin et de la composition, qui pourraient masquer les qualités des plans.

61 Lucan Jacques, *Composition, non-composition. Architecture et théories, XIXe-XXe siècles*, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2009, 607 p.

62 Lortie André, « Dessins de villes et destins de plans », in *Quels dess(e)ins pour les villes ? De quelques objets de planification pour l'urbanisme de l'entre-deux-guerres*, IFA, BRA, Plan urbain, « Journées d'études des 1 et 2 juillet 1991 », 1992, p. 285-293.

63 *Ibid.*, p. 286.

64 *Ibid.*, p. 287.

65 *Ibid.*, p. 289-290.

Lortie écrit notamment : « Ce qui est trop souvent interprété comme les artifices de la représentation graphique, acquis dans le cadre d'une formation scolaire dispensée par l'École des Beaux-arts, est fort probablement l'indice de références solides⁶⁶ ». Nous chercherons à identifier ces références dans le travail de Prost.

Dans un ouvrage dédié à l'histoire urbaine et architecturale de Casablanca, Jean-Louis Cohen et Monique Eleb qualifiaient le plan dressé par Prost entre 1914 et 1917 de « méthode flexible⁶⁷ », montrant que ce plan n'est pas une « composition » fermée : « comme ses camarades Tony Garnier et Léon Jaussely, il agit pour la fondation d'une discipline, dépassant les horizons étroits de la grande composition des Beaux-Arts⁶⁸ ». C'est ce que Lucan ne reconnaît pas dans son ouvrage ; il estime pour sa part que l'« on peut légitimement se poser la question de savoir si les préoccupations de Garnier, Jaussely et Prost visent un dépassement des principes de la grande composition beaux-arts, ou si elles en illustrent plutôt un aboutissement final⁶⁹. » À propos du plan de Jaussely pour Barcelone, Lucan va jusqu'à affirmer que c'est « un projet qui oppose à la grille de Cerdà un tracé beaux-arts⁷⁰ ». Nous analyserons ce projet de Jaussely pour identifier les questions que son auteur met en œuvre. Le présent travail vise à démontrer que cette question est plus complexe et subtile, et mérite une analyse fine du processus de fabrication du projet. On reviendra sur ce point dans la Partie 2 sur les études de cas, puis en conclusion, afin d'envisager une réévaluation de ce qualificatif.

Prost lui-même ne parle-t-il pas de cette transition, d'un profond changement chez les architectes des beaux-arts ? Il affirme : « les Architectes venus à Rome vers 1900 n'avaient plus de ces vastes sujets inédits des civilisations ou du passé à faire voir, aussi se tournèrent-ils anxieusement vers l'avenir ayant le pressentiment que l'architecture monumentale était à un tournant critique⁷¹ ». Il soutient même en 1958, à la fin de sa vie, que : « l'urbanisme monumental n'est plus⁷² », confirmant cette évolution.

⁶⁶ *Ibid.*, p. 291.

⁶⁷ Cohen Jean-Louis et Eleb Monique, *Casablanca. Mythes et figures d'une aventure urbaine*, op. cit., p. 49-85.

⁶⁸ *Ibid.*, p. 75.

⁶⁹ Lucan Jacques, *Composition, non-composition*, op. cit., p. 202.

⁷⁰ *Ibid.*, p. 201.

⁷¹ Prost Henri, *Paris 1900*, s. d., p. 24, Fonds Prost, loc. cit., 343 AA 1/3, 24 pages dactylographiées.

⁷² Prost Henri, *L'Urbanisme en Afrique du Nord et sur la Côte d'Azur*, op. cit., p. 2.

Nous faisons donc l'hypothèse que les échelles concernées par le travail de Prost, de l'édifice à la ville et jusqu'au territoire, ainsi que les paramètres à prendre en compte pour ce type de travail, montrent qu'il ne peut s'agir uniquement de « composition ». Sa pratique évolue des premiers projets jusqu'aux derniers, et si son œuvre ne constitue pas un ensemble parfaitement homogène, il nous semble important d'en identifier les caractères constitutifs spécifiques. Il s'agit de qualifier et d'apprécier la nature de son travail sous un jour nouveau, avec l'hypothèse de « l'architecture du sol urbain » pour fil conducteur.

Problématique et hypothèses

Les dessins de Prost en question

Si la question directrice de cette recherche est celle de la fabrique du sol urbain et de sa relation à la culture architecturale, elle convoque nécessairement celle de la culture et des outils de conception des projets dans l'œuvre d'Henri Prost. L'observation attentive des dessins de l'architecte révèle ce qu'ils contiennent et représentent à ce propos – que la dimension méthodologique et réflexive en soit implicite ou explicite.

Étudiant la culture graphique de cette période, Anthony Sutcliffe écrit au sujet des premiers urbanistes français et de leur rapport au dessin : « ils ont participé à des concours internationaux, et ont gagné très souvent [...]. Puisqu'ils avaient une "formation Beaux-Arts", c'étaient de très bons architectes, leurs projets offraient un saisissant mélange de constructions, mais le système de rues n'était pas si éloigné de celui de Haussmann. Un jury de concours, composé de conseillers municipaux, de ministres, d'ingénieurs, qui découvre l'approche de l'architecte français, ne peut qu'être séduit et le désigner comme lauréat. J'ai chez moi le dessin exécuté par un prix de Rome français d'un temple romain à Pompéi que cet architecte a reconstruit dans l'imagination, c'est absolument magnifique⁷³. » Nous chercherons à analyser et comprendre le processus de conception contenu et parfois caché dans l'œuvre dessinée et construite de Prost.

Philippe Boudon commente une perspective aérienne verticale de Prost pour la Région parisienne de la manière suivante⁷⁴ : « Un des dessins qui figurent dans ce livre, d'Henri Prost, me fascine par le fait que, dans une grande unité, il paraît représenter deux choses, tant est grande la distance qui, dans le cadre allongé et vertical, sépare ce qu'on voit en bas/en plan et ce qu'on voit en haut/au loin⁷⁵. » En soulignant que la fonction d'embranchement du dessin tient à cette dualité entre « l'espace des dessins et l'espace concret » et que « c'est peut-être ce qui fait la dualité du dessin d'Henri Prost : tandis que l'échelle de représentation est privilégiée en haut sous forme d'une représentation en perspective, la vue – en géométral – du bas du dessin consti-

⁷³ Anthony Sutcliffe, in Paquot Thierry et Martin Corinne, *Conversations sur la ville et l'urbain*, Gollion, Infolio, 2008, p. 893.

⁷⁴ Henri Prost, Perspective aérienne titrée « Les grandes sorties de Paris : la sortie vers le sud-ouest par St Cloud [...] », 1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 80.

⁷⁵ Boudon Philippe, « Ceci sera une pipe, ou de l'espace de représentation à l'espace réel », in *Le dessin et l'architecte, excursion dans les collections de l'Académie d'Architecture*, Paris, Les éditions du demi-cercle, Pavillon de l'Arsenal, 1992, p. 21.

tue quasiment un plan d'architecte permettant la fonction d'embrayage d'un projet sur une réalité spatiale. En haut, la visée est plus de l'ordre de la représentation que de l'ordre de l'exécution, tandis qu'en bas la représentation s'inscrit dans la possibilité d'une exécution. Mais par contiguïté, les deux espaces s'informent mutuellement et l'échange, dans l'espace du dessin, d'un espace de représentation et d'une fonction d'embrayage, représente la possibilité d'un tel échange dans l'espace concret⁷⁶. » Boudon interroge ici le dessin comme processus de représentation de l'espace réel et de l'espace « projeté », car si « le dessin finit par avoir fonction d'exécution vers la fin du procès de travail de l'architecte, cette fonction est à distinguer de la fonction de conception dont il est l'un des supports⁷⁷ ».

On peut alors s'interroger sur ce que cachent la beauté et la qualité de ses dessins, c'est-à-dire sur la nature exacte de ce travail, de la grande échelle du territoire à celle des villes. La question centrale est donc celle des outils et méthodes de conception que Prost mobilise dans ses projets. On cherchera à en comprendre les origines, les développements et les résultats sur la structure spatiale des villes qu'il a conçues et des territoires qu'il a structurés.

Comme l'a dit le Général Henry Jacomy, qui prit le fauteuil de Prost à l'Académie des sciences d'outre-mer en 1961 : « De Prost, nous n'avons aucun livre écrit et édité par lui⁷⁸ ». Puisqu'il n'a pas laissé de grand texte ni de traité pour expliquer son travail et ses pensées, comment évaluer et qualifier cette production ?

En effet, l'œuvre de Prost interroge, en raison de la quantité de dessins produits, de l'échelle des projets conçus et de la longue durée de son engagement professionnel – tant comme praticien que pour diverses institutions (Musée social, École spéciale d'architecture, la revue *Urbanisme*, l'Académie, etc.). La liste détaillée du Fonds Prost des archives du xx^e siècle de l'IFA montre que l'œuvre est bien plus riche et complexe que n'en atteste l'ouvrage publié par l'Académie⁷⁹. Elle ne peut se résumer à la question de « l'urbanisme », bien que l'architecte en soit un représentant de premier plan. Il est donc nécessaire d'examiner les projets en profondeur, selon une lecture diachronique approfondie en redessinant les projets ; cette technique emploie les mêmes outils que ceux de la conception architecturale, mais les applique

⁷⁶ *Ibid.*, p. 23.

⁷⁷ *Ibid.*, p. 21.

⁷⁸ Citation du Général Henry Jacomy, in Royer Jean, « Henri Prost urbaniste », *op. cit.*, p. 3, cité aussi par Frey Jean-Pierre, « Henri Prost (1874-1959), parcours d'un urbaniste discret (Rabat, Paris, Istanbul...) », *op. cit.*

⁷⁹ Marrast Joseph (dir.), *L'Œuvre de Henri Prost*, *op. cit.*

aux échelles urbaine et territoriale. Nous y reviendrons en détail au chapitre sur la méthode.

À propos de la dimension précise du dessin, la présente thèse se propose de répondre aux quatre questions suivantes :

Comment Henri Prost intègre-t-il, dans son travail de tracé, la part du contexte géographique et territorial ?

Il s'agira notamment de déterminer la part de positionnement au sol dans la topographie générale des sites, et les systèmes de relations au grand paysage.

Quelle est la nature de son œuvre, entre les échelles du territoire et de la ville ? Comment qualifier son travail de conception, régional ou urbain, territorial ou paysager ?

Nous proposons d'examiner la présence de ces échelles dans le travail de Prost, ainsi que les dispositifs qu'il met en place selon ces situations, afin d'identifier ce qui, dans sa méthode de travail, relève d'une échelle ou d'une autre.

Comment conçoit-il les projets qu'il se voit confier ? Quelle est sa méthode de travail ?

Entre la culture acquise à l'École des beaux-arts et son expérience professionnelle, Prost se construit une méthode de conception des projets que nous tenterons de mettre au jour.

Quels sont les éléments qu'il manipule et comment les arrange-t-il ?

La culture de la composition architecturale est celle d'un assemblage d'éléments répondant à des usages et à des fonctions différentes. Nous souhaitons identifier ces éléments afin de voir comment Prost les dispose, et avec quels objectifs.

Notre travail de mémoire de TPFE sur le Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise (1994)⁸⁰ a permis de considérer l'ampleur des points à aborder. Pour étudier l'œuvre de Prost dans sa complexité et sa richesse, il fallait comprendre le contexte politique et les conditions de naissance de la commande, mais aussi la nature du territoire concerné, les dispositifs que préconisait l'architecte pour la mise en œuvre du plan et pour la protection du paysage, le détail du travail sur la voirie et sur le paysage, le déploiement du plan dans le travail avec les communes ; il fallait, enfin, en dresser un

⁸⁰ Hodebert Laurent, *Le projet d'Henri Prost pour l'aménagement de la côte d'azur varoise*, op. cit.

bilan sur site. Ces premières pistes ont constitué les prémices d'une matrice ou d'une grille de lecture, dont cette thèse constitue l'application et le développement.

Si Boudon souligne que les dessins des Prix de Rome donnent « toute satisfaction à celui qui les regarde au point que la contemplation ne suffit à elle-même », il se demande si le besoin « se fait sentir d'aller voir sur place ce qu'il en serait si, d'aventure, ils étaient construits [...] »⁸¹. Les projets réalisés par Prost permettent de vérifier *in situ* les résultats des expériences de ce pionnier de l'urbanisme.

La meilleure manière de répondre à ces interrogations est donc de questionner les projets, dans la manière dont ils s'installent, dans leurs structures spatiales et dans la manière dont Prost les conçoit – c'est le sens de l'expression de « la fabrique du projet ».

Le processus d'installation se fait dans des situations dont il faudra évaluer la manière dont Prost en saisi les qualités géographiques et paysagères.

Les structures spatiales renvoient à une certaine culture des beaux-arts dont il est nécessaire d'évaluer les apports, ainsi que le développement face à des situations concrètes de projet d'échelle urbaine et territoriale, dépassant celle de l'édifice. La conception des projets mobilise dans le dessin une méthode et des outils qu'il nous paraît indispensable de mettre au jour.

Au-delà de la fascination pour les dessins, une question se pose : la qualité de rendu graphique tient-elle seulement aux prouesses techniques, ou bien, en partie au moins, à ce que les dessins contiennent – solutions, dispositifs, recherches, rapport au contexte paysager, la représentation du sol, etc. ?

Il s'agit de qualifier les projets pour comprendre la nature du travail de Prost ; la formulation même de l'idée d'« architecture du sol urbain » constitue une hypothèse qu'il faudra vérifier. Il semble nécessaire de « déconstruire » les projets pour comprendre le processus de conception de Prost, et ainsi organiser les outils graphiques en fonction de leurs rôles dans le processus de conception du projet. Le projet serait en ce sens un processus de qualification du sol existant vers un « sol urbain ». Cette action de transformation du réel installe les usages nécessaires au fonctionnement des villes : habiter, circuler, travailler, etc., et du bien-être humain : équipement publics, monuments, relation au paysage, parcs et jardins.

81 Boudon Philippe, « Ceci sera une pipe », *op. cit.*, p. 22.

Les différentes dimensions de la mise en œuvre d'une culture spécifique : l'architecture du sol urbain

Quelques définitions

Notre recherche engage une lecture de l'œuvre de Prost à partir d'une approche transversale et interdisciplinaire, au croisement des champs culturels de la géographie, du paysage et de l'architecture.

Si la géographie physique questionne la formation de la surface de la Terre, c'est-à-dire le sol terrestre, son volet social et culturel en étudie les formes et la manière de les représenter.

Le paysage qualifie l'espace qui s'offre à notre regard à la surface de la Terre et la construction qu'en fait l'homme⁸². Le paysage peut signifier à la fois l'objet observé, la manière de le représenter et de se le représenter.

Le territoire est l'espace sur lequel se déploient les activités humaines ; il contient le paysage et il s'appuie sur la géographie.

L'architecture est la discipline qui assemble et organise les éléments dont elle a la charge, à l'échelle du territoire, de la ville ou de l'architecture.

L'architecture de la voie, de la rue au parkway

L'objet central de la recherche porte donc sur la place du sol dans les projets urbains et territoriaux d'Henri Prost. Ce questionnement trouve son origine dans le sujet des infrastructures de voirie urbaine, de l'échelle de la rue à celle du *parkway* puis de l'autoroute.

La voie urbaine et ses différentes formes, du boulevard parisien au *parkway* américain, nous semblait un objet d'étude idéal en tant que vecteur des réseaux de transport et espace de représentation de la société. Au tournant du XXe siècle, moment clef de la cristallisation des savoirs urbains existants dans les débats préparatoires à la loi Cornudet en France, les progrès techniques des réseaux urbains et l'extension métropolitaine des grandes villes européennes offrent d'importants terrains d'expérimentation pour les infrastructures de voirie. Dans ce travail, on peut les lire comme le socle d'équipement de la ville existante ou à venir, et le terrain d'enjeux urbains et territoriaux. De plus, cet objet spatial se situe à l'articulation des savoirs et des savoir-faire de plusieurs champs professionnels : les architectes, les paysagistes et ingénieurs. C'est aussi le lieu de frictions de leurs différents pouvoirs : pluridisciplinaire, l'objet est aussi interdisciplinaire. Ce que le tra-

⁸² Besse Jean-Marc, *Voir la terre. Six essais sur le paysage et la géographie*, Arles, Actes Sud, 2000, 161 p.

vail de recherche d'Éric Alonzo sur « l'architecture de la voie » a permis de constituer, par une histoire de cet objet et des théories qui s'y rapportent, sur la base de trois paradigmes : « l'édifié », le « jardin » et le « flux⁸³ ».

Il importait de réévaluer la naissance d'une culture particulière des questions de voirie, spécifique aux architectes, en vue d'affiner l'étude de la naissance de la discipline de l'urbanisme de projet en France au début du XXe siècle. Le travail sur les infrastructures inscrit le projet architectural et urbain dans le sol de la ville, en modelant un « sol public » composé à l'échelle urbaine, et en utilisant des éléments du vocabulaire architectural – les escaliers, rampes, etc. – et des éléments d'architecture – les façades, seuils, terrasse, etc. Autant de déclinaisons et d'articulations successives des plans horizontaux et verticaux d'architecture, qui sont aussi les éléments de la fabrique de la ville.

En citant un extrait du cours de Julien Guadet – « Il y a une architecture des voies publiques⁸⁴ » –, Jean-Louis Cohen avait rappelé l'importance, durant la période concernée, de l'enseignement de la composition à l'École des Beaux-Arts. Le cours de Guadet constitue, comme le précise Cohen, « le fondement explicite de la pensée des Beaux-Arts », actualisée à l'orée du XXe siècle mais déjà bien établie au XIXe, et fonde donc la culture des grands prix de Rome. Ainsi la recherche a été engagée dans l'idée de contribuer, par le biais des problèmes d'infrastructures, au champ d'investigation identifié par Cohen : la « prise en compte réaliste des questions de voirie ».

Dans un premier temps, il s'agira d'analyser comment Henri Prost instrumentalise ce savoir théorique lors de ses premières expériences pratiques, et continuera à l'affiner et le développer lors de ses projets ultérieurs. Nous proposons donc d'étudier les dispositifs mis en œuvre par Henri Prost dans ses projets : une telle lecture empirique et pragmatique⁸⁵ nous semble à même de changer l'image rétrograde d'urbaniste « culturaliste » dont les architectes des Beaux-Arts sont souvent affublés, face aux conceptions d'un

⁸³ Alonzo Eric, *L'architecture de la voie. Histoire et théories*, op. cit.

⁸⁴ Cohen Jean-Louis, « Les architectes français et l'« Art urbain » (1900-1914) », *In extenso*, n° 11, 1987, pp. 71-88.

⁸⁵ Empirique car nous nous appuyons sur notre expérience du projet, et non pas uniquement sur des questions théoriques ; pragmatique parce que nous nous attacherons à analyser précisément les dispositifs des projets, comme les faits représentatifs d'une pratique du projet et leur vérification *in situ* comme les résultats de cette pratique.

urbanisme fonctionnel moderne privé de racines culturelles⁸⁶. À ce sujet, Jean-Louis Cohen remarque qu'il faut corriger « l'image de stagnation culturelle donnée par les analyses traditionnelles de la crise de l'École des Beaux-Arts⁸⁷ ». L'étude des projets, de leurs dispositifs et de leur mise en situation est nécessaire pour sortir d'une lecture purement historique.

Évolution du sujet : de la question des « infrastructures » à celle de « l'architecture du sol urbain »

En abordant pour la toute première fois la production de Prost, dans les années 1990, il nous semblait évident que celle-ci avait à voir avec les questions de paysage et d'infrastructure. La place centrale des dispositifs de voirie dans son projet pour la côte d'azur varoise, ainsi que le positionnement par rapport au paysage, focalisait toute notre attention et nous donnait un angle pour aborder l'ensemble de son travail. D'autre part, cette première recherche émanait d'un TPFÉ consacré à ces questions, dont le sujet était la transformation d'une voie rapide en boulevard urbain. La recherche sur le projet pour la côte varoise apportait des outils théoriques et des dispositifs pratiques pour mener à bien ce projet de diplôme⁸⁸.

Nous nous sommes ensuite posé la question du rapport des architectes des beaux-arts avec les infrastructures urbaines, en abordant le sol équipé dans les premiers projets des pionniers de l'urbanisme en France⁸⁹. Si ces aspects tiennent toujours, à nos yeux, une place centrale dans la production de Prost, il serait réducteur de s'en contenter pour interroger et qualifier son travail de conception. Les infrastructures étaient l'objet de cette première recherche, mais nous manquions encore de connaissance à ce sujet. Jean-Louis Cohen avait posé la question : « sans ce regroupement inévitablement conflictuel des cultures techniques et artistiques dans le champ de la ville, il est fort à craindre que les exigences d'unité et de lisibilité qui émergent des mouvements sociaux ne trouvent pas devant elles de projet urbain palpable⁹⁰ ». Il s'agissait alors de l'émergence d'une problématique rejoignant des enjeux professionnels que Christian Devillers avait identifiés

⁸⁶ Cohen Jean-Louis, « Usine ou paysage ? La rue des modernes », in *La rue est à nous ... tous !*, Paris, Au diable Vauvert, 2007, p. 32-48.

⁸⁷ Cohen Jean-Louis, « Les architectes français et l'« Art urbain » (1900-1914) », *op. cit.*, p. 81, il fait référence aux travaux des historiens américains A. Drexler et D. D. Egbert.

⁸⁸ Hodebert Laurent, *Le projet d'Henri Prost pour l'aménagement de la côte d'azur varoise*, *op. cit.*

⁸⁹ Hodebert Laurent, *Les Architectes des Beaux-Arts et les infrastructures*, *op. cit.*

⁹⁰ Cohen Jean-Louis, « Les visions métropolitaines d'Eugène Hénard », in *Études sur les transformations de Paris, et autres écrits sur l'urbanisme*, Paris, l'Équerre, 1982, p. VII.

en 1994, dans une communication au Pavillon de l'Arsenal en 1994, qui a contribué à fonder la définition du « Projet urbain⁹¹ ».

Il semble donc que l'œuvre de Prost ait mis en place une méthode de projet que l'on appellera ici « l'architecture du sol urbain » : c'est l'art de la conception des espaces urbains et des armatures territoriales par l'expression d'une culture spécifique du sol, et de la manière d'y inscrire les projets. Avant d'étudier en détail cette définition, il faut revenir à celle des infrastructures, un terme qui a toujours eu partie liée avec la question du « sol urbain ».

Dans le *Dictionnaire de l'urbanisme* qu'il a édité avec Françoise Choay, Pierre Merlin qualifie les infrastructures de la manière suivante : « ensemble des installations réalisées au sol ou en souterrain permettant l'exercice des activités humaines à travers l'espace⁹² ». Avec ce travail « au sol », il s'agit bien d'un équipement qui intéresse l'espace du sol urbain. Merlin précise qu'elles comportent :

- les infrastructures de transport : voirie et stationnement ; chemins de fer et métro ; rivières, canaux et ports ; aéroports, etc. ;
- les aménagements hydrauliques, énergétiques, et de communication ;
- les réseaux divers (eau, assainissement, électricité, gaz, téléphone) ;
- les espaces collectifs aménagés (parcs, jardins, cimetières, terrains de sports).

Cette définition, que l'on retient ici, regroupe plusieurs catégories d'aménagements et d'espaces équipant et informant le sol urbain. Dans cette thèse nous nous attacherons à différentes échelles, tout d'abord celle de l'urbain, qui concerne l'organisation de ces éléments dans les plans de ville, ensuite celle plus domestique qui règle le dessin de l'interface de ces éléments avec celle de l'espace urbain.

La présente recherche approche la question de « l'architecture du sol urbain » à partir de la culture des architectes qui proposent d'organiser le sol des villes par une action d'agencement de ses éléments constitutifs. On qualifie parfois l'opération de composition, mais ce terme semble restrictif.

Deux autres facteurs sont à souligner dans cette évolution. D'une part, le travail d'Éric Alonzo sur « L'architecture de la voie⁹³ », déjà cité, mais aussi et surtout les échanges avec Catherine Maumi, qui nous ont fait prendre

⁹¹ Devillers Christian, « Le projet urbain », op. cit., et voir aussi Devillers Christian, « Y a-t-il un projet dans la ville », in *Ville et architecture*, Marseille, Ed. Parenthèses, 1993, p. 169-181.

⁹² Choay Françoise et Merlin Pierre (dir.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, Presses universitaires de France, 1988, p. 360.

⁹³ Alonzo Eric, *L'architecture de la voie. Histoire et théories*, op. cit.

conscience de la valeur plus globale du travail de Prost et permis de nous concentrer sur la question du « projet » et de sa fabrique.

Le qualificatif d'infrastructure ne recouvre en fin de compte qu'une partie d'un processus de conception du projet à l'échelle urbaine et territoriale. Bernardo Secchi l'a montré en affirmant la nécessité de « reconceptualiser l'infrastructure » : aujourd'hui, le « concept d'infrastructure ne peut plus se limiter aux seules infrastructures de la mobilité » et « si par infrastructure on entend ce qui permet le déroulement continu du processus de reproduction sociale, alors tout le territoire (avec l'épaisseur de tous ses aspects matériels, symboliques, fonctionnels et esthétiques) doit être considéré comme une infrastructure fondamentale et irréductible⁹⁴ ». La question s'élargit alors à l'ensemble du sol urbain et territorial, à l'organisation d'un substrat pour les activités humaines, ainsi nous prendrons ici en compte les questions fonctionnelles et esthétiques, celles qui à nos yeux constituent l'architecture du sol urbain.

Le parcours proposé au sein de l'œuvre de Prost est multiscale ; il mobilise des notions et objets qu'il faut aborder dès le départ de la réflexion, parce qu'elles structurent les analyses des projets en fonction du sens que l'on veut leur donner. L'échelle des projets n'est pas limitée à celle des villes pour lesquelles Prost a travaillé. Son œuvre se déploie comme un système large et ouvert dont il convient de poser les bases scalaires, ce qui oblige à mobiliser des attributs concernant l'espace de son travail : la « géographie », le « territoire » et le « paysage », mais aussi d'autres notions, comme l'« arpentage », que l'on peut associer au travail de cet architecte.

On analysera ainsi de quelle manière Prost mobilise les outils et méthodes de ces autres champs culturels afin d'aborder la question du sol ; afin de voir ensuite comment et avec quels outils il analyse les sites ; et, enfin, comment il fait « l'embrayage » entre ces outils de connaissance et la fabrique du projet d'architecture du sol. En n'oubliant pas, comme l'énonce Corboz, que « l'analyse est de nature descriptive, alors que le projet est de nature déclarative⁹⁵ ».

⁹⁴ Secchi Bernardo, « Les échelles de la recherche et du projet », *La critique en temps et lieux*, Cahier de la recherche architecturale, Edition du Patrimoine, Paris, no 24-25, décembre 2009, p. 186.

⁹⁵ Corboz André, « Le dessous des cartes », in *Atlas du territoire genevois : permanences et modifications cadastrales aux XIXe et XXe siècles*, Genève, CRR, Georg, 1993, p. 6.

Le projet d'architecture du sol urbain, comme processus de transformation du sol

En 1986, Bernardo Secchi écrit « il me semble que le projet d'urbanisme est en grande partie le projet de sol [progetto di suolo]⁹⁶. » Nous souhaitons nous inscrire dans la continuité de ce propos traduit par Panos Manziaras pour contribuer à redéfinir la pratique des architectes qui s'adresse à l'échelle de la ville et du territoire. Pour nous, le projet d'architecture du sol urbain consiste à transformer le sol existant, à le qualifier en vue d'y établir des activités humaines. Le projet d'architecture du sol urbain recoupe des notions de géographie et de paysage parce qu'il négocie avec la réalité des sols et des sites qu'il dessine, et dont il capte les qualités – articulant ainsi le travail architectural du projet à l'échelle urbaine et territoriale. Sébastien Marot définit le projet de paysage comme une « intervention paysagère architectonique » : « l'interprétation consciente, la modulation ou la transformation d'une situation ou d'un substrat territorial donné⁹⁷ ». Nous qualifions le travail de projet de Prost d'architecture du sol urbain en faisant l'hypothèse que cette définition recouvre l'art de la conception des espaces urbains et des armatures territoriales, par l'expression d'une culture spécifique du sol et de la manière d'y inscrire durablement les projets. C'est là une opération multiscalair de transformation du sol, qui s'étend du territoire à l'édifice architectural pour le préparer aux usages de la société humaine à l'aide d'infrastructures, d'espaces publics et de bâtiments. Elle s'intéresse aux embrayages entre les échelles, aux articulations spatiales et aux évolutions temporelles.

La définition architecturale des projets – qu'ils soient de bâtiments ou d'espaces publics – se fonde sur ce terreau fertile au projet ; l'architecture du sol urbain correspond à la constitution d'une matrice fertile au projet édifié. Il s'agit d'une articulation nécessaire entre la surface du sol (la Terre, le globe) et les constructions édifiées sur ce sol même. D'où l'importance de cette matrice qui informe les qualités de la stratification du sol vers les constructions. L'architecture réside alors dans la science et la culture de ces articulations. La connaissance savante du sol est la condition d'une architecture ouverte, c'est-à-dire connectée au monde qui l'entoure : la ville, le paysage et le territoire.

⁹⁶ Secchi Bernardo, « Progetto di suolo », in *Casabella*, n°521, p. 20, traduit par Panos Manziaras, in *Le sol des villes*, Genève, MétisPresses, p. 7

⁹⁷ Marot Sébastien, « Foreword », in *Architecture and landscape: the design experiment of the great European gardens and landscapes*, Bâle, Birkhäuser, 2003, p. 11, traduction française fournie par l'auteur.

Corpus et méthodologie : un atlas des projets

Sources, le corpus initial des projets de Prost

Pour analyser les projets et les dispositifs spécifiques au travail d'Henri Prost, en dehors des ouvrages qui documentent la période (cités dans la bibliographie et dans l'état de l'art), il est nécessaire d'organiser l'important corpus graphique (dessins et photographies). L'essentiel des documents est rassemblé dans le « Fonds Prost », constitué par le dépôt des documents par l'Académie d'Architecture au Centre d'archives d'architecture du xx^e siècle/ IFA de la Cité de l'Architecture et du Patrimoine. Le fonds a été légué par Jean Royer, collaborateur de Prost et son exécuteur testamentaire, en 1975. L'Académie a établi un premier inventaire sous la direction de Pieter Uyttenhove en 1997⁹⁸; le fonds a été complété par un ensemble de documents annexes déposés à l'IFA en 2003 par Sems Demiren, ancienne collaboratrice de Prost à Istanbul.

Paul Dufournet, archiviste et conservateur à l'Académie d'Architecture de 1972 à 1974, souligne la qualité de ce « fonds très important quant à la masse de documents, dessins et rapports, et surtout par l'intérêt que suscitent les études sur le Maroc, la Turquie, la côte varoise et la région parisienne⁹⁹. » Très bien documenté, il constitue donc le corpus central de la recherche. Les sources sont de trois types : on y trouve de nombreux dessins, des textes, et enfin de nombreuses photographies¹⁰⁰. Selon l'inventaire dressé en 2005-2007, il regroupe 7 ml d'archives, dont 30 classeurs et boîtes de photographies; 1 ml de rouleaux de plans; huit tiroirs de meuble à plans. Le fonds photographique comporte une quantité importante de vues aériennes (notamment pour l'aménagement du littoral varois, de Rabat, de Casablanca et de la région parisienne), de photographies de voyages, de paysages urbains et de chantiers – principalement sur le Maroc et Istanbul; soit un total d'environ 7 658 photographies, dont 2 418 pour le Maroc et 3 311 pour Istanbul (en dehors des photographies qui concernent les œuvres architecturales et les photos de reproduction des documents graphiques)¹⁰¹. Le fonds couvre l'ensemble de la carrière de Prost et documente donc l'en-

⁹⁸ Mitrofanoff Wladimir et Uyttenhove Pieter (éd.), *Académie d'architecture : catalogue des collections. Volume II, 1890-1970*, Paris, Académie d'architecture, 1997, 447 p.

⁹⁹ Paul Dufournet, « Introduction », *Ibid.*, p. 17.

¹⁰⁰ Fonds Prost, Henri (1874-1959), loc. cit., dépôt de l'Académie d'Architecture en février 2000, l'inventaire complet a été réalisé en 2005-2007, voir <http://archiwebture.citechailot.fr/awt> et Peyceré David, « The Prost Archives », in Pinon Pierre et Cànâ Bilsel Fatma, *From the Imperial Capital to the Republican Modern City*, op. cit., p. 213-217.

¹⁰¹ Filhon Vlada et Raveloarisoa Holy, « Istanbul in Photographs. « Archives within archives » », in *Ibid.*, p. 201-211.

semble des projets sur lesquels il a travaillé. Nous avons consulté ces archives lors de plusieurs séjours à Paris, entre janvier 2012 et novembre 2015. D'autres sources ont été consultées lors de nos recherches précédentes sur la côte varoise en 1994 (pour le travail de mémoire de PFE¹⁰²) : les archives Départementales de Draguignan, dont certains documents sont maintenant disponibles en ligne¹⁰³, et, en 1995, celles de l'École des Beaux-Arts à Paris, pour documenter la période de formation. Nous avons complété ces données par des recherches dans les archives du Musée social à Paris, et à la bibliothèque de l'ENSA de Paris Belleville.

Les échelles et types de projets

Pour entreprendre un travail de recherche sur l'œuvre de Prost, il faut pouvoir qualifier et ordonner les projets dans des catégories opérantes. Les objets sont de natures différentes et les projets sont transcalaires, de l'échelle géographique du territoire à celle des villes et de l'édifice. De prime abord, on peut les classer selon trois échelles : territoriale et métropolitaine (région, département), urbaine (ville et quartiers), et l'échelle des objets construits (édifices et espaces publics). L'analyse des projets, tout comme la compréhension de la méthode de travail de Prost, mobilisera ces trois échelles. Les objets étudiés sont parfois interdisciplinaires, à la croisée des savoirs des architectes, urbanistes, ingénieurs et paysagistes. L'hypothèse de projet de sol permettra de prendre en compte cette dimension.

La lecture détaillée du Fonds Prost, un long document de 135 pages, permet d'opérer une classification pour en distinguer les catégories suivantes. En premier lieu, pour les projets d'échelle territoriale et métropolitaine, on retient les deux projets d'échelle « régionale » – en réalité départementale ou supra-départementale. Le premier, le « Plan d'aménagement de la côte varoise » de 1922-1923, concerne l'ensemble du littoral du département du Var, des Bouches-du-Rhône aux Alpes-Maritimes. Le second, le « Plan d'aménagement de la région parisienne » de 1932-1934, concerne un territoire qui regroupe quatre départements. Ce premier groupe constitue a priori un ensemble cohérent qui nous permettra, en fonction de l'hypothèse initiale du « sol urbain », d'évoquer les « armatures métropolitaines ». On verra comment l'analyse qualifie ces deux objets, permettant d'en affirmer la cohérence tout en étendant ses bornes chronologiques avant les années 1920, lorsque les questions territoriales émergent

¹⁰² Hodebert Laurent, *Le projet d'Henri Prost pour l'aménagement de la côte d'azur varoise*, op. cit.

¹⁰³ http://www.archives.var.fr/arkotheque/client/ad_var/fonds_iconographique

au Maroc.

On trouve ensuite une série de projets d'aménagement d'échelle urbaine: la création des villes nouvelles du Maroc entre 1914 et 1923 (Casablanca, Marrakech, Fez, Meknes, Rabat) et les « aménagements et extensions » des villes de Mont-Dore (1926) et Saint-Dié (1927), du centre-ville de Metz (1928), puis Tanger (1928-1934) et d'Istanbul (1935-1950).

L'atlas des projets - la constitution d'un second corpus et la nécessité du dessin

Pour comprendre le processus de conception d'Henri Prost, nous proposons de « déconstruire » les projets, pour les interroger en les dessinant à nouveau suivant certaines catégories.

À propos de missions d'expertise difficiles, Bernardo Secchi affirme que, pour comprendre certaines situations complexes de projet, il faut les dessiner soi-même :

« [...] la seule manière que je connaisse pour arriver à m'exprimer à propos d'un projet étudié par un collègue est d'écouter les hypothèses sur lesquelles il est fondé, le cas échéant d'aider à les faire sortir, à les "nettoyer" et les rendre cohérentes et, éventuellement d'étudier moi-même le projet – je dis un projet d'architecture et d'urbanisme –, on le comprend seulement lorsqu'on le dessine¹⁰⁴. »

L'une des méthodes que nous proposons dans cette recherche est de construire un matériau de corpus complémentaire aux dessins originaux du Fonds Prost, par la constitution d'un atlas de ces projets; en effet pour les comprendre, il est utile, et même nécessaire de les dessiner.

Ce recueil de cartes permet de disposer d'une collection cohérente de dessins pouvant servir de matériaux d'analyse pour chaque cas d'étude, tout autant que d'outils de lecture comparée – en constituant une bibliothèque de dessins dans laquelle puiser pour mener des analyses thématiques croisées des différents projets (site, paysage, séquences, etc.). Cette méthode de travail se situe dans la continuité de mon mémoire de TPFE, et de la recherche sur les *parkways* à laquelle j'ai participé en 1995¹⁰⁵.

¹⁰⁴ Bernardo Secchi, in Paquot Thierry et Martin Corinne, *Conversations sur la ville et l'urbain*, op. cit., p. 850.

¹⁰⁵ Cohen Jean-Louis (dir.), Hodebert Laurent et Lortie André, *Le parkway, dispositif métropolitain*, op. cit.

D'autre part, la présente méthode s'enrichit de l'expérience d'exploration cartographique et photographique pour l'atlas du territoire de la métropole Aix-Marseille-Provence, que j'ai effectuée à l'ENSA Marseille en 2011¹⁰⁶.

Comme l'indique son nom (donné par le mathématicien et géographe flamand Mercator à son ouvrage publié en 1585), un *atlas* est un recueil de cartes et figures de la terre ; par extension, on donne aussi ce nom à un recueil de planches, tableaux et dessins joints à un ouvrage. Nous souhaitons organiser ce travail cartographique de cette manière, en vue de constituer un tout cohérent par lui-même aussi bien qu'un outil au service de l'analyse.

La fabrique de cet atlas des projets doit permettre, par le re-dessin, de comprendre ce qui sous-tend les projets, dans leur nature respective comme dans la globalité du travail de conception de Prost. Cet outil diachronique d'analyse temporelle des projets et de comparaison croisée invite à aborder et à comparer les projets suivant différents thèmes : le rapport au site, à la topographie et au paysage ; l'armature viaire ; le tissu urbain ; le système de parcs et d'espaces publics, etc.

Grâce à une telle opération, on pourra vérifier les hypothèses d'analyse au sujet des échelles des projets et de leur classification ; le processus est itératif, entre l'objet dessiné et les documents du Fonds d'archives nécessaires pour opérer cette sélection. Concevoir l'atlas engage un processus heuristique pour la recherche, qui permet à son tour d'aider à constituer le premier corpus de projets par la sélection des objets re-dessinés. En même temps, la cohérence des échelles ainsi que la structure de ces projets informe l'ensemble de la sélection.

Le travail consiste notamment à élaborer un support cartographique vectoriel précis, en confrontant les cartographies numériques des villes concernées¹⁰⁷ avec les documents graphiques du Fonds Prost. L'atlas s'est ainsi constitué par une sélection des sources parmi les nombreux documents graphiques du Fonds, que l'on a ensuite mis à l'échelle, orientés cardinalement, et re-dessinés à partir de fichiers vectoriels actuels des villes concernées, suivant un protocole raisonné (organisation des couches, tri des informations, synthèse, etc.).

¹⁰⁶ Hodebert Laurent, « Explorer le territoire, la fabrique d'un atlas métropolitain », *op. cit.*, et voir le site www.atlas-metropolitain.fr

¹⁰⁷ Les fichiers numériques des villes et régions analysées datent des années 2000-2010, nous reviendrons sur la constitution de l'atlas dans l'introduction du volume 3.

L'opération a concerné trois périodes distinctes : l'état avant intervention, le plan dessiné par Prost, et l'état actuel (2000-2010 environ).

Deux familles de projets : « séquences de paysage urbain » et « armatures territoriales »

Nous avons donc effectué une sélection raisonnée parmi les documents du Fonds Prost, en les organisant et en les classant en deux familles selon leurs échelles, constituant ainsi deux catégories, que nous nommons les « séquences de paysage urbain » et les « armatures territoriales ». Ceci afin de croiser les différentes échelles et dimensions de la conception architecturale à l'œuvre chez Prost.

Dans chacune de ces deux familles de projets, l'analyse peut faire apparaître comment l'architecte approche et règle la question du sol, à ces deux échelles distinctes, et avec quels types de dispositifs spécifiques. On mènera ce travail à partir du corpus redessiné de l'atlas, placé en regard des documents d'archive concernant spécifiquement la question du sol urbain aménagé.

Séquences de paysage urbain

Avant de définir cette première catégorie, revenons sur le terme de « séquence » : c'est « une série d'éléments mis et traités les uns à la suite des autres¹⁰⁸ ». L'importance des termes « série » et « éléments » est à souligner dans le cas de notre étude ; il s'agit d'identifier la nature de ces éléments constitutifs et de mieux qualifier la série, qui est un « enchaînement d'entités ».

Le « paysage urbain » est une catégorie opérante, au cœur de notre sujet ; les aspects particuliers de ce travail interrogent en effet l'espace urbain et territorial, ainsi que les éléments qui le constituent, en strates horizontales. Ce sont les infrastructures (au sens original étroits d'équipement sous le sol : réseaux, transport, fondations, etc.), le sol (voies, parcelles, espace public, etc.), et les superstructures (de transport ou bien concernant l'édifié).

¹⁰⁸ Définition WIKIPEDIA, <https://fr.wikipedia.org/wiki/Séquence>; celle de CNRTL « Suite ordonnée d'éléments, d'opérations, de phases » nous semble moins pertinente pour notre propos, <http://www.cnrtl.fr/definition/séquence>.

Dans ce contexte, l'apport de la référence cinématographique à la « séquence » consiste à renvoyer au spatial et au découpage avec précision. En effet, de même que la séquence cinématographique est une unité de lieu dans le découpage d'un film¹⁰⁹, une « séquence de paysage » propose aussi une unité de lieu dans le plan d'une ville, un moment particulier qui vient agréger des éléments structurants de la ville et de ses organes de fonctionnement. Il s'agit donc d'identifier un moment urbain particulier de la série étudiée, d'en caractériser les éléments constitutifs spécifiques, et enfin de qualifier les relations et articulations que ces éléments entretiennent entre eux et avec la série.

Cette première catégorie regroupe six projets représentatifs du travail de Prost sur les villes. Son élaboration procède d'une vérification de la présence dans les projets de certains éléments de spatialité urbaine, que l'on retrouve dans un cadrage précis; elle regroupe ainsi des composants multiples, de l'ordre de l'édifié, du paysage et de l'urbain. Les séquences s'inscrivent dans le tissu urbain: on y retrouve des principes d'ouverture spatiale vers un élément de paysage majeur (colline, mer, fleuve). Elles contiennent de larges voies plantées (boulevard, *parkway*), s'articulent sur une ou plusieurs places publiques, et la présence végétale y est importante (plantations d'alignement ou en masse). L'espace public est qualifié (plantation et mobilier urbain) et la séquence est bordée ou ponctuée par des édifices publics ou institutionnels (services publics et administratifs).

Afin d'embrasser la variété de l'œuvre d'Henri Prost, les séquences sont sélectionnées dans les projets suivants: le plan d'extension d'Anvers (1910), son premier projet de cette envergure; les plans des deux villes principales du Maroc, Casablanca et Rabat (1914-1917); le plan d'Alger (1935); et, enfin, deux parties du projet d'Istanbul, son dernier, que sont le boulevard Atatürk et la place Taksim avec le parc Gezi (1936-1938).

Deux séries de critères ont présidé à cette sélection. En premier lieu, la nature des sources du Fonds Prost, la variété des documents permettant un véritable travail d'analyse des projets grâce à la présence d'une quantité suffisante de sources graphiques (plans coupes, perspectives), de textes écrits par l'architecte accompagnant le projet (rapport, notes de travail), ou de commentaires professionnels de l'époque (articles de revues professionnelles, cours d'urbanisme, etc.). Ensuite, une série de critères de sélection justifie les choix de cadrage: la position centrale dans le plan, l'ouverture spatiale sur le paysage, la présence d'espaces publics majeurs, la présence

109 [https://fr.wikipedia.org/wiki/Séquence_\(cinéma\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Séquence_(cinéma))

d'édifices publics et institutionnels, etc.

Le travail préliminaire de test sur un échantillon de six projets a permis de déterminer l'échelle des séquences sur deux cadrages (5 x 5 km au 1/25 000e et 2,5 x 2,5 km au 1/12 500e) et d'opérer une sélection par la recherche d'une cohérence urbaine et spatiale commune.

Armatures territoriales

Henri Prost fut l'un des premiers urbanistes français à travailler sur des plans d'aménagement d'échelle territoriale, pour la côte d'azur varoise en 1922 et la Région Parisienne à partir de 1928. Loin d'être des objets isolés dans son œuvre, ces projets sont marqués par l'évolution des commandes de l'urbaniste, et celle des dispositifs qu'il met en œuvre. Ma deuxième hypothèse concerne donc l'existence d'un échantillon unitaire, que nous qualifions d'« armatures territoriales ».

L'expérience marocaine a dû jouer un rôle fondateur dans la capacité de l'architecte à appréhender et intervenir à la grande échelle, comme on le verra plus loin. Aussi, après le Plan d'Aménagement de la Région Parisienne (PARP), la réflexion de Prost à Istanbul intègre une dimension territoriale qui bénéficie de ses expériences varoise et parisienne.

Les deux grands plans d'aménagement étudiés en détail dans l'atlas sont similaires par leur échelle territoriale: un linéaire de 100 km pour la côte varoise et une amplitude de 70 km pour la région parisienne (un cercle de 35 km de rayon à partir du centre de Paris). Tous deux sont marqués par des problématiques abordant surtout des questions de grand paysage et d'infrastructures de voirie. Nous reviendrons sur les détails qui les caractérisent dans la *Partie 2*.

Structure de la thèse

Trois parties

La thèse s'organise en trois grandes parties. La première concerne la période d'apprentissage, qui voit passer Henri Prost du statut d'étudiant à l'École des Beaux-arts dans les années 1890, à celui d'urbaniste de premier plan, en France, en 1910. La deuxième concerne l'analyse diachronique et spatiale d'un échantillon de projets identifiés comme séquences de paysage urbain ou armatures territoriales. Cette analyse s'appuie sur la constitution d'un atlas dessiné des projets, qui sera présenté en annexe. La troisième partie porte sur la pensée du projet, par la qualification de la méthode de conception de l'architecte urbaniste.

La méthode de travail consiste à mettre en regard le contexte théorique de la période de la naissance de l'urbanisme en Europe avec les projets et les écrits d'Henri Prost, pour analyser ensuite les dispositifs qu'il développe dans ses projets et leur mise en place *in situ*. La thèse s'articule autour de ces deux grandes parties : ce sont deux grands blocs ; l'un, essentiellement théorique, examine la constitution d'un savoir ; l'autre, d'orientation plus pratique, suit la mise en place de réalisations et d'expérimentations urbaines.

Volume 1 - Première Partie : Les architectes des Beaux-Arts et le sol urbain

Pour commencer, il s'agit de voir apparaître, dans l'histoire de la naissance de l'urbanisme de projet en France et dans le cadre de la formation des architectes des Beaux-Arts, les prémices d'une culture réaliste. Il est nécessaire de préciser le sens de celle-ci par l'étude des faits et éléments qui ont contribué à sa formation (les outils intellectuels et « mécaniques ») et peuvent la caractériser.

L'étude des textes théoriques que sont les traités et manuels d'urbanisme fondateurs de la discipline, éléments fondamentaux de la recherche, met au jour la prégnance des problèmes de sol et d'infrastructure à l'ère de l'industrialisation des villes en Europe, ainsi que l'importance de la place qu'on leur accorde dans le débat urbanistique naissant. La plupart de ces textes ont très fortement influencé le travail de ces architectes, et sont à mettre en regard de leurs premiers projets manifestes.

Cette partie aborde donc la constitution d'une culture spécifique de « l'architecture du sol urbain » au moment historique de l'invention de l'urbanisme, en plusieurs étapes distinctes : enseignement à l'École des Beaux-Arts, séjour à la Villa Médicis et relevés des villes antiques, premiers concours internationaux et premiers projets des pionniers français de l'urbanisme.

Ce premier moment de la réflexion permet de comprendre comment les architectes synthétisent le débat et s'emparent des outils théoriques et des dispositifs de projet afin, non seulement de jouer un rôle central dans le contexte professionnel français et mondial, mais surtout d'intégrer ces nouvelles méthodes dans leurs travaux, et de devenir ainsi les premiers urbanistes français. Une méthodologie de projet se met alors en place, qui repose sur l'organisation de la ville. La démarche se veut scientifique et permet une stratégie d'orientation d'ensemble : le travail sur les infrastructures urbaines en tant qu'outils de stratification technique du sol urbain, pour constituer le socle et l'armature du plan ; tandis que la mise en place de dispositifs de la spatialité urbaine permet d'ouvrir le tissu urbain et de répondre à des problématiques architecturales et paysagères.

L'analyse des projets conçus par les pionniers français de l'urbanisme permettra de dégager des éléments cohérents et récurrents, pour définir les cadrages des éléments du corpus des projets d'échelle urbaine analysés dans la deuxième partie. Cette partie s'appuie sur le mémoire de DEA rédigé en 1995¹¹⁰.

Volume 1 - Deuxième Partie : Les projets d'architecture du sol urbain d'Henri Prost

La deuxième partie concerne le travail d'étude de cas, de micro-monographies sur une sélection raisonnée de projets qui s'articule avec la constitution de l'atlas.

Dans un premier temps, on expliquera la méthode de sélection et d'analyse des objets, qui sert autant pour établir le texte que pour concevoir l'atlas. Nous aborderons ensuite l'analyse d'une sélection de projets emblématiques, représentatifs de la démarche de conception de Prost selon les deux grandes catégories des « séquences de paysage urbain » et des « armatures territoriales ». Les dessins de l'atlas seront convoqués, non seulement pour la démarche explicitée ci-avant, que pour illustrer notre propos avec les cartes produites. Les résultats attendus concernent, notamment, les figures d'organisation spatiales qui fonctionnent comme des références ou des modèles, les influences théoriques de l'époque pionnière de l'urbanisme et les dispositions spécifiques mises en place par l'architecte. Nous définirons ainsi les objets sur lesquels nous travaillons, ainsi que leurs spécificités.

¹¹⁰ Hodebert Laurent, *Les Architectes des Beaux-Arts et les infrastructures*, op. cit.

Volume 2 - Troisième partie : La fabrique du projet d'architecture du sol urbain d'Henri Prost

L'introduction de cette troisième partie aborde le contexte de la « condition du projet de sol » : en d'autres termes, l'ensemble des conditions qui rendent possible ce travail spécifique. Cela inclut la question de la relation au pouvoir, celle du contexte pluridisciplinaire et du travail en équipe, et enfin celle des relations institutionnelles de Prost.

Ensuite, nous explorons la pensée du projet dans la fabrique du projet urbain et territorial chez Prost : plutôt que la conception d'ensemble des projets, déjà étudiée, nous posons ici la question des outils et des méthodes de travail. En adoptant un regard transversal et thématique sur les projets et leurs dispositifs, l'objectif est de donner à voir la partie cachée de son travail de conception. On abordera donc les espaces de la fabrique du projet, les outils graphiques, les échelles et les temporalités différentes, afin de mettre en évidence la spécificité du travail de Prost sur l'architecture du sol urbain.

L'ampleur de la carrière de l'architecte permet, lorsqu'on examine son travail dans la longue durée de 1910 à 1959, de disposer d'une grande variété de dessins (grandes cartes, perspectives aériennes panoramiques, dessins sur photographies, tracés topographiques, croquis de recherche, coupes de voirie, etc.) et de photographies aériennes et en pied. Autant de documents qui racontent la fabrique du projet et le mode opératoire de l'architecte, mais aussi, plus précisément, les dispositifs mis en place et la manière d'en proposer une traduction graphique. La variété de ces documents reflète les différents niveaux où se joue le travail de l'architecte-urbaniste, qui emploie tous les moyens à sa disposition pour traverser les échelles, capter les paysages, articuler les tissus et intégrer leurs évolutions dans le temps.

La lecture de ce processus de « fabrique » commencera par expliciter le contenu de la culture du projet chez Prost, avant de détailler sa méthode et ses outils, de l'arpentage sur les sites pour la connaissance du « sol du projet » à la préparation et la qualification du site par le « projet de sol ».

Enfin nous concluons sur les héritages de Prost, d'une part l'héritage culturel en qualifiant son travail et sa pratique, et d'autre part l'héritage concret et pratique en évaluant les persistances actuelles de ses projets dans la structure de villes pour lesquelles il a œuvré.

Partie 1

La formation d'Henri Prost

De l'enseignement des Beaux-arts
à l'échelle urbaine

Introduction

Préambule

Cette première partie a deux objectifs principaux. On identifiera d'abord les cycles de formation des architectes des Beaux-Arts entre 1850 et 1907. D'autre part, on décrira leur orientation vers les questions urbaines en concentrant l'attention sur l'architecture du sol urbain. Comme l'a indiqué l'introduction générale, ce travail part du constat de la transformation du sol des villes par les infrastructures. Il étudie la manière dont les architectes orientent leur pratique en faisant de ces nouveaux éléments une composante architecturale du sol urbain. Dans le détail, l'analyse tient compte du modelage topographique qui permet le nivellement de la ville et de ses éléments construits, ainsi que des différentes infrastructures qui la modifient et en modèlent le sol.

La compréhension des enjeux techniques et spatiaux des problèmes urbains est au cœur des questions d'infrastructure. C'est pourquoi, au début du vingtième siècle, les « cultures techniques et artistiques » ont commencé à opérer en parallèle sur la ville. La présente étude cherche à identifier une telle culture convergente chez les architectes des Beaux-Arts. Les « projets d'architectes apparemment voués au seul embellissement » (Jean-Louis Cohen) ne font-ils pas appel à une culture spécifique des infrastructures ? L'hypothèse d'une « architecture du sol urbain », c'est-à-dire d'une connaissance pratique de la ville et de ses problèmes d'extension au commencement de l'ère métropolitaine, fait l'objet principal de notre travail.

Un des éléments de la discussion concerne l'émergence des problèmes de voirie dans les théories architecturales et urbaines, durant cette période. Pour la plupart des contemporains, la rue semblait un objet idéal, à la fois vecteur des réseaux de transport et espace de représentation sociale. Nous aborderons l'enseignement de la composition à l'École des beaux-arts qui constitue le fondement de la culture des grands prix de Rome, les Garnier, Jaussely, Prost et Hébrard, qui amorceront une rupture dans les « Envois¹ » et que l'on retrouve tout au long de l'histoire de l'urbanisme de l'entre-deux-guerres. Ces architectes ont reçu l'influence des traités de Stübben² et Unwin³, dans lesquels la question du tracé des rues est prépondérante.

1 Hautecoeur Louis, « Henri Prost à la Villa Médicis », in Marrast Joseph, *L'Œuvre de Henri Prost. Architecture et urbanisme*, Paris, France, Académie d'architecture, 1960, p. 18-29.

2 Stübben Joseph, *Der Städtebau*, Braunschweig, 1890, 561 p., 1907, 1924 (trad. de Buls, Bruxelles). Stübben Joseph, *La construction des villes. Rapport de J. Stübben présenté au Congrès international des Ingénieurs de Chicago en 1893*, Bruxelles, Lyon-Claessen, 1895, 31 p., traduit par Charles Buls.

3 Unwin Raymond, *Town planning in practice: an introduction to the art of designing cities and suburbs*, London, T. F. Unwin, 1909, 416 p. ; Unwin Raymond, *L'étude pratique des plans de villes: introduction à l'art de dessiner les plans d'aménagement et d'extension*, Paris, France, l'Équerre, 1981, 370 p., traduit par William Moosser, rééd. de celle présenté par Léon Jaussely en 1922.

Selon Stübben, « des différentes exigences auxquelles doit satisfaire un plan d'urbanisme, la première et la plus importante est celle de la circulation ». Son traité recense plus de 140 types de coupes de voies.

Stimulés par Prost et Jaussely, ces architectes conçoivent leurs premiers grands projets-manifestes (Barcelone et Anvers), qui, avec les expériences extérieures (Maroc, Salonique, Canberra), nourrissent les débats préliminaires à l'adoption tardive de la loi Cornudet (1919), première loi portant sur l'urbanisme en France. Cette mesure législative marque le couronnement de la démarche de plan chère à cette génération d'architectes, en effet prévoir l'évolution des villes suppose la projection des réseaux de voiries et de transport à l'échelle régionale.

Jean-Louis Cohen a décrit les étapes clefs de la mise en place d'une culture architecturale française et de son rôle dans la constitution de la discipline urbanistique⁴. La première étape est celle des concours de l'École des Beaux-Arts, où apparaissent des « programmes portant sur des équipements d'échelle urbaine, ou encore sur des éléments de mobilier urbain », et où la notion de terrain, à rapprocher des préoccupations paysagères, se fait jour. La deuxième est « la réécriture de l'histoire de l'architecture antique et du déplacement de celle-ci vers les thèmes urbains », au travers des « Envois » de Rome. Selon Cohen, le projet de l'équipe de Jaussely en réponse au concours pour le plan d'aménagement et d'extension de Paris en 1919 est l'expression de cette culture, qui intègre « certaines considérations sur l'espace urbain explorées depuis le début du siècle » tout en mettant en œuvre l'idée du « système de parcs » importé des États-Unis par Forestier. Le projet propose surtout « la vision d'une région parisienne constituant, avant tout, une entité économique soudée autour de ses infrastructures de transport », notamment le réseau ferré.

Dans cette partie de notre étude, on aborde les problèmes d'infrastructures modifiant le sol urbain comme une réponse au champ d'investigation identifié par Cohen. Cela suppose de saisir la manière dont les architectes ont instrumentalisé leur savoir théorique au cours de leurs premières expériences pratiques. Après les questions de théorie, il s'agit donc d'étudier les dispositifs mis en œuvre par ces architectes. Une telle lecture empirique et pragmatique pourrait changer l'image rétrograde et « culturaliste » dont ils sont affublés⁵, et réhabiliter cet héritage en contrepoints des thèses de l'urbanisme fonctionnaliste moderne, désormais en échec parce que privé de racines culturelles. À ce sujet, Jean-Louis Cohen remarque qu'il faut corriger « l'image de stagnation culturelle donnée par les analyses

4 Cohen Jean-Louis, « Les architectes français et l' "Art urbain" (1900-1914) », *op. cit.*, p. 71-88.

5 Gaston Bardet parle d' « urbanisme formel » et de « tracés classiques », G. Dupuy de « contresens du maillage ». Je pense aussi qu'il faut faire sortir le débat de la focalisation sur le « zonage » qui n'est qu'un avatar d'une pensée plus globale et dynamique.

traditionnelles de la crise de l'École des Beaux-Arts⁶». L'idée que ce mouvement a effectué une rupture demande à être précisée, alors que les années 1920-1930 présentent plutôt les éléments d'une cristallisation du savoir. Les architectes restituent leurs connaissances et leurs analyses dans des publications⁷ et dans l'enseignement de l'urbanisme⁸.

Notre hypothèse est donc que l'on voit émerger une culture spécifique des problèmes de l'architecture du sol urbain chez les architectes des Beaux-Arts entre 1889 et 1910, culture qui se distingue par une prise en compte pragmatique et réaliste des problèmes d'infrastructures que posent l'installation de la ville et l'équipement de son sol.

La culture étant l'ensemble des connaissances acquises, il s'agira de voir d'où viennent celles-ci, comment elles se développent et se concrétisent au travers des premiers projets. Ces projets fixeront les grandes lignes d'une pratique de l'architecture qui persistera jusqu'à la deuxième guerre mondiale.

Comme l'a souligné Cohen, les projets emblématiques ne sont pas les fruits isolés des réflexions solitaires des architectes, mais font partie d'un continuum de pensée – et dans notre cas, de pratiques empiriques⁹. Il faudra donc également clarifier cette conjoncture particulière pour comprendre les raisons de l'émergence de cette culture.

6 Cohen Jean-Louis, « Les architectes français et l'« Art urbain » (1900-1914) », *op. cit.*, p. 81, il fait référence aux travaux des historiens américains, cf. A. Drexler et D. D. Egbert.

7 Ford George Burdett, *L'Urbanisme en pratique. Précis de l'urbanisme dans toute son extension. Pratique comparée en Amérique et en Europe*, Paris, E. Leroux, 1920, 196 p.; Joyant Edmond, *Traité d'urbanisme*, Paris, France, L. Eyrolles, 1923, vol.2, 192 p.; Prost Henri, « Routes et voies urbaines », *Urbanisme*, n° 4, juillet 1932, pp. 108-111.

8 Léon Jaussely à l'École des hautes études urbaines en 1919, Henri Prost à l'E.S.A. dont il sera directeur en 1929, Louis Bonnier et Henri Prost à l'Institut d'Urbanisme de 1931 à 1933.

9 Cohen Jean Louis, « Menace sur Paris », *Le débat*, n° 80, mai-août 1994, coll. « Gallimard », p. 54.

Si l'on part du principe que l'urbanisme est une science, peut-on dire, pour la période qui nous intéresse, qu'il y a révolution scientifique au sens où l'entend Thomas S. Kuhn¹⁰ ? Cet ouvrage nous intéresse pour la clarté avec laquelle il explicite le phénomène de rupture lié aux faits révolutionnaires. L'apparition de l'urbanisme est en soi une véritable révolution, « une théorie nouvelle, quelque particulier que soit son champ d'application, est rarement ou n'est jamais un simple accroissement de ce que l'on connaissait déjà, son assimilation exige la reconstruction de la théorie antérieure et la réévaluation de faits antérieurs¹¹. » ; il nous importe donc de réévaluer la naissance d'une culture particulière des problèmes de voirie et d'aménagement du sol urbain, ceci afin d'affiner la connaissance de la naissance de la discipline de l'urbanisme de projet.

En premier lieu, on verra comment l'histoire naissante de l'urbanisme de projet en France, avec la formation d'architectes tels que Garnier, Jausse ou Prost, voit apparaître les prémices d'une culture réaliste. Ce terme sera précisé par l'étude des faits et des éléments qui ont contribué à sa formation (outils intellectuels et « mécaniques ») et peuvent la caractériser. Les premiers projets-manifestes de ces architectes en fourniront la première illustration.

Deuxièmement, l'analyse des textes théoriques, traités et manuels d'urbanisme indiquera l'urgence des problèmes d'équipement du sol urbain par la voirie et les réseaux à l'ère de l'industrialisation, et montrera leur importance dans le débat urbanistique naissant. La plupart de ces textes ont très fortement influencé le travail des architectes que nous étudions. Cette question sera développée dans la conclusion du chapitre.

Les bornes de l'étude

Cette recherche concerne un groupe d'architectes homogène, dont le parcours passe par les mêmes formations. On peut organiser la période étudiée, de 1890 à 1917, en trois grandes étapes dont les bornes se chevauchent parfois. L'ensemble de la séquence court de l'arrivée de Garnier à l'École des Beaux-Arts en 1889 à la publication de son projet pour la *Cité industrielle* en 1917. Les bornes de notre corpus théorique se situent à peu près dans les mêmes dates, de la publication de *Der Städtebau* par Sitte en 1889, jusqu'à l'ouvrage d'Agache, Auburtin, et Redont

¹⁰ Kuhn Thomas, *La structure des révolutions scientifiques*, Paris, Flammarion, 1983, p. 23, traduit par Laure Meyer.

¹¹ *Ibid.*, p. 24.

en 1915¹².

Le premier moment couvre le passage à l'École des Beaux-Arts. On examinera le climat qui règne dans ce haut lieu de la formation architecturale, depuis l'arrivée de Garnier en 1889 jusqu'au départ de Hébrard en 1904. Pour l'étude des projets de concours, on retient donc les dates de 1881 à 1910; pour apprécier une certaine évolution dans les programmes de concours du Prix de Rome et leurs problématiques, on devra opérer une lecture à partir de 1850 environ.

La deuxième période, entre 1899 et 1905, voit l'arrivée à Rome d'un groupe illustre de pensionnaires: les Garnier, Bigot, Hulot, Prost, Jaussely et Hébrard. Leurs envois de quatrième année s'échelonnent de 1903 pour Garnier à 1910 pour Jaussely. La maquette de Bigot sera achevée seulement vers 1911-1913, pour l'exposition à Rome. On pourra évoquer certains travaux antérieurs au titre de précurseurs, comme l'envoi de Pontremoli sur Pergame en 1895.

La troisième étape de la recherche, qui concerne les premiers « projets-manifestes », retient pour l'essentiel le plan de Jaussely pour le concours de Barcelone (1905) et le projet de Prost pour l'extension d'Anvers (1910).

Pour les deux premières périodes, les souvenirs de Pontremoli¹³, élève (1883-1890) puis professeur (1919) à l'École des Beaux-Arts, offrent un témoignage précieux.

État des connaissances

La naissance politique de l'urbanisme en France a été étudiée avec attention par Jean-Pierre Gaudin¹⁴. Le travail fondateur de Françoise Choay sur les discours théoriques a décrit les grands courants de la naissance de l'urbanisme, en distinguant deux courants principaux et plusieurs catégories¹⁵. L'exposition « La ville,

¹² Agache Donat-Alfred, Auburtin J.-Marcel, Redont Edouard et Risler Georges, *Comment reconstruire nos cités détruites: notions d'urbanisme s'appliquant aux villes, bourgs et villages*, Paris, Armand Colin, 1915, 257 p., préface de Georges Risler, textes de L. Jaussely et J.-C. N. Forestier.

¹³ Pontremoli Emmanuel, *Propos d'un solitaire: l'architecture: un art... un métier*, Vanves, 1959, 130 p., l'ouvrage comporte notamment deux textes, le premier « Propos d'un solitaire, l'architecture, un art... un métier, à mes élèves » écrit entre novembre et août 1939, pp. 9-43, le second « Mirages et réalité » daté de février 1951, pp. 47-116.

¹⁴ Gaudin Jean-Pierre, *L'Aménagement de la société: politiques, savoirs, représentations sociales, la production de l'espace aux XIX^e et XX^e siècles*, Paris, Anthropos, 1979, 425 p.; Gaudin Jean-Pierre, *L'avenir en plan: technique et politique dans la prévision urbaine: 1900-1930*, Seyssel, Champ Vallon, 1985, 215 p.; Gaudin Jean-Pierre (éd.), *Les premiers urbanistes et l'art urbain, 1900-1930*, École d'architecture de Paris-Villemin, coll. « In extenso », 1987, 165 p.; Gaudin Jean-Pierre, *Dessins de villes. « Art urbain » et urbanisme, anthologie*, Paris, L'Harmattan, 1991, 174 p.

¹⁵ Choay Françoise, *L'urbanisme, utopies et réalités: une anthologie*, Paris, Seuil, 1965, 445 p.

art et architecture en Europe », présentée au centre Georges Pompidou en 1994, a également retracé l'évolution d'une approche artistique et architecturale de l'objet « ville » en Europe entre 1870 et 1993 par les grands projets phares. À ce jour, son catalogue reste l'un des seuls grands travaux historiques de cette envergure sur le sujet¹⁶.

La présente recherche se confronte à des travaux dont les domaines ne se recoupent pas toujours. Le travail consiste donc pour l'essentiel à mettre des savoirs en relation, à recouper et à croiser différentes informations. Les sources, qui peuvent se classer en fonction des grandes périodes étudiées, seront présentées au début de chaque chapitre.

¹⁶ Dethier Jean et Guiheux Alain (dir.), *La ville, art et architecture en Europe : 1870-1993*, Paris, Centre Georges Pompidou, 1994, 467 p.

**Champ théorique spécifique:
la question du sol urbain dans
les traités fondateurs de l'urbanisme
(1867-1915)**

Introduction

Ce travail porte sur la pensée sur l'urbanisme en France dans un contexte d'émergence et de cristallisation des discours, à partir de la deuxième moitié du XIX^e siècle jusqu'aux écrits de synthèse émanant du Musée Social vers 1910. Le fil conducteur de cette lecture des traités et manuels d'architecture et d'urbanisme est leur manière d'aborder les problèmes de l'équipement du sol urbain par les questions de voirie et d'infrastructure. L'approche des infrastructures détermine par définition l'assiette de la ville, elle préside à son installation¹⁷. Plutôt que d'une étude de la forme des traités, il s'agit donc d'une mise en perspective de leurs contenus respectifs.

On suivra l'évolution des problématiques d'aménagement urbain, du projet d'embellissement de Patte au plan programme de la SFU, ainsi que la manière dont les ouvrages ont décrit ces contenus. En analysant un corpus d'une douzaine d'ouvrages publiés entre 1867 (avec Cerdà) et 1915 (avec Agache, Auburtin, et Redont), on verra comment les problèmes de l'équipement du sol urbain furent abordés, afin d'en dégager les enjeux principaux et les questions récurrentes. Ce corpus (voir en annexe le détail du corpus et des chapitres consultés) ne peut faire l'économie des traités de Laugier¹⁸ et Patte¹⁹, qui annonçaient déjà une partie des thèmes énoncés plus tard au sujet de la transformation du sol urbain : la question de l'assainissement, celle de la relation des voies aux édifices, mais aussi les problèmes de circulation, la séparation des flux, etc.

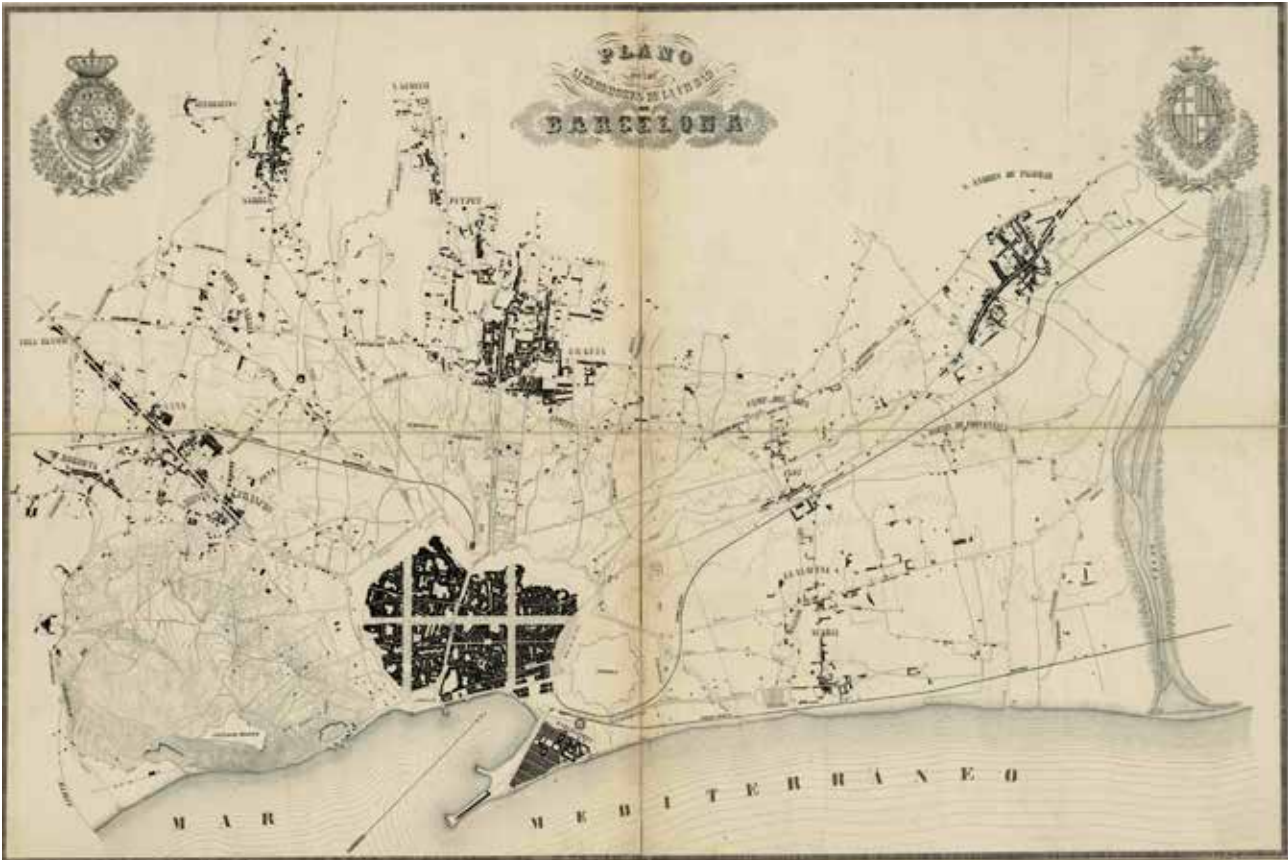
Une structure urbaine dégradée

En France et en Europe, la période voit le passage des expériences urbaines intérieures aux fortifications – à l'exemple des travaux d'Hausmann – à l'aménagement de la ceinture des fortifications, une fois leur rôle défensif devenu caduque (nombreux exemples à Paris, Vienne, etc.). Une troisième phase se caractérise par l'extension des villes hors de leurs limites physiques héritées. La ville peut alors s'ouvrir au paysage qui l'entoure : cette nouvelle lecture s'accompagne de la mise en place d'instruments théoriques et pratiques inédits.

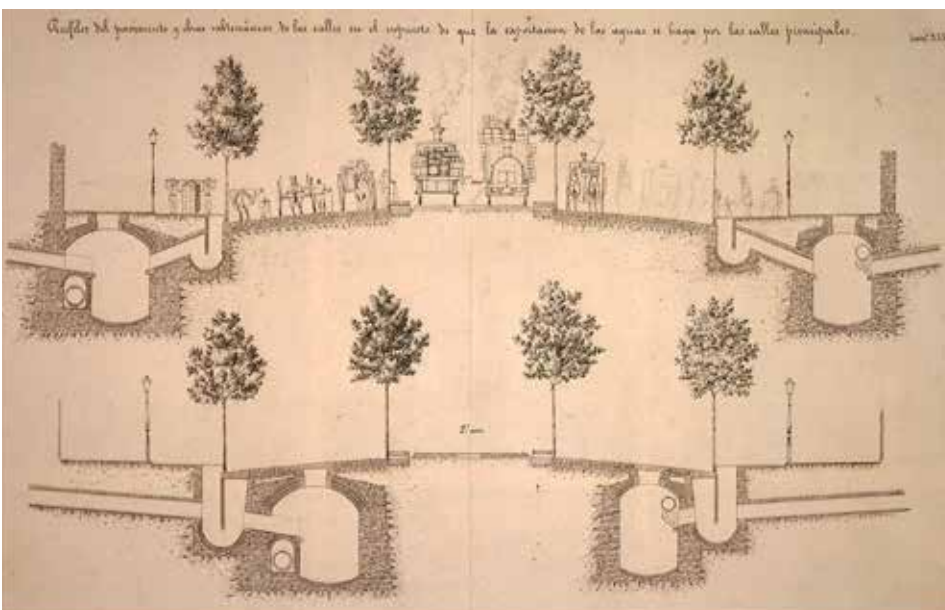
¹⁷ Voir en infra la citation de cette définition de Pierre Merlin, in Choay Françoise et Merlin Pierre (dir.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, Presses universitaires de France, 1988, 723 p.

¹⁸ Laugier Marc-Antoine, *Essai sur l'architecture. Nouvelle édition, revue, corrigée, et augmentée avec un dictionnaire des termes, et des planches qui en facilitent l'explication*, Paris, Duchesne, 1755, 316 p.

¹⁹ Patte Pierre, *Mémoires sur les objets les plus importants de l'architecture*, Paris, Rozet, 1769, 375 p.



- 1 Ildelfonso Cerdà, Plano topografico de Barcelona, relevé du territoire de Barcelone pour le projet de l'Ensanche, 1855, Archives historiques de la ville de Barcelone, Archivo Cerdà (*Cerdà, ciudad y territorio. Una visión del futuro*, 1994, p. 68-69).
Notons la ville historique de Barcelone dans ses enceintes.



- 2 Coupe d'une voie type de 35 m. de large, avec la position des égouts, Atlas del Anteproyecto de Ensanche de Barcelona, 1855 (*Cerdà, ciudad y territorio. Una visión del futuro*, 1994, p. 75).

L'enfermement de la ville dans ses enceintes

Durant la période, tous les auteurs consultés posent la question des enceintes comme une contrainte aux communications entre l'intérieur et l'extérieur de la ville. Ils dressent le constat des entraves qu'elles imposent à la circulation intérieure, et observent qu'elles freinent l'extension de la ville. On trouve déjà cette idée chez Laugier, qui décrivait les entrées dans les fortifications comme des passages entre un extérieur et un intérieur²⁰. L'auteur proposait également un dispositif de place diffusante, modèle toujours opérant après son perfectionnement par Hénard :

« Je suppose une grande avenue très large, en droite ligne, et bordée de deux ou de quatre rangs d'arbres. Elle aboutit à un arc de triomphe tel que je viens de le décrire à peu près ; de là on entre sur une grande place [...] percée de plusieurs grandes rues en patte d'oie, qui conduisent les unes au centre, les autres à l'extrémité de la ville, et qui ont toutes un bel objet qui les termine²¹. »

Un siècle plus tard, les travaux du préfet Haussmann donneront à son vœu une réalité.

L'ingénieur espagnol Cerdà oppose la ceinture ancienne à l'ouverture de la ville vers son territoire, en formulant un concept de « viabilité universelle » : selon lui, « pour pénétrer à l'intérieur du centre urbain, il faut franchir une enceinte artificielle qui semble avoir été construite pour isoler la population du reste du genre humain²². » Pour Cerdà, une réponse à ce problème peut consister à ouvrir l'espace de la ville vers le ciel en faisant varier la largeur des voies : « Parfois, une voie étroite acquiert soudain une largeur extraordinaire qui facilite la circulation et permet de respirer avec une plus grande liberté et de contempler le firmament²³. ». Bonnier fera une tentative de ce genre à Paris, en modifiant la réglementation sur les alignements²⁴. De manière étrange, Sitte est alors le seul à associer l'esthétique des rues à l'enfermement des villes dans leurs enceintes historiques. Forestier, pour sa part, remet en cause les limites héritées des fortifications et prolonge son raisonnement aux limites administratives, rejoignant l'idée de viabilité universelle avancée par Cerdà : « L'erreur est venue en partie de ce que l'on s'est arrêté à ne considérer que ce Paris arbitrairement déterminé par des limites artificielles, les fortifications. L'histoire de Paris [...] démontre combien comptent peu ces barrières temporaires²⁵. ».

²⁰ Laugier Marc-Antoine, *Essai sur l'architecture*, op. cit., p. 211-220, voir l'article premier « Des entrées de villes ».

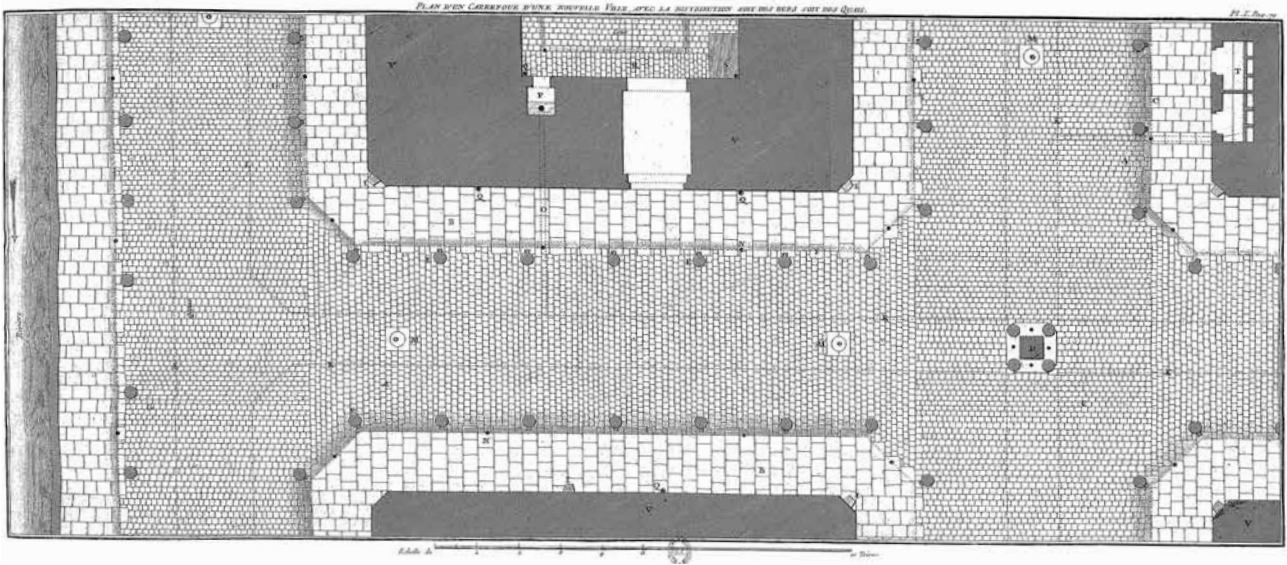
²¹ *Ibid.*, p. 219.

²² Cerdà Ildefonso, *La théorie générale de l'urbanisation*, Paris, France, Éditions du Seuil, 1979, p. 115, traduit par Jacques Boulet ; réédition présentée et adaptée par A. L. de Aberasturi.

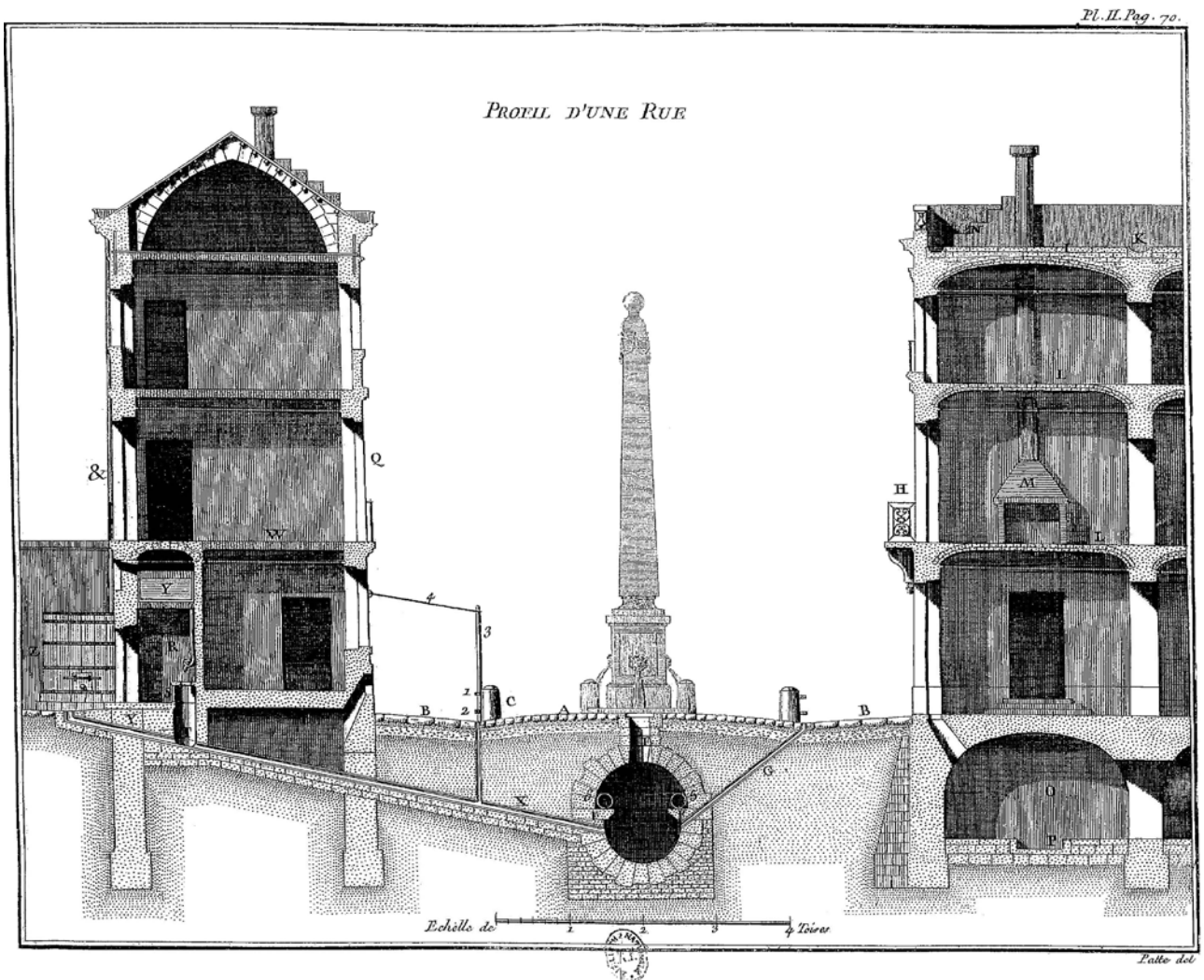
²³ *Ibid.*, p. 116.

²⁴ Voir les deux perspectives de Bonnier, in Bonnier Louis, *Les Règlements de voirie, Conférence à l'École nationale des Beaux-Arts, les 22 et 29 octobre 1902*, Paris, Charles Schmid, 1903, p. 32-36.

²⁵ Forestier Jean-Claude-Nicolas, *Grandes villes et systèmes de parcs*, Paris, Hachette, 1906, p. 5.



3 Pierre Patte, "Plan d'un carrefour d'une nouvelle ville, avec la distribution soit des rues, soit des quais" (*Mémoires sur les objets les plus importants de l'architecture*, 1769, Pl. I, p. 70).



4 Pierre Patte, "Profil d'une rue" (*Mémoires sur les objets les plus importants de l'architecture*, 1769, Pl. II, p. 70).

Quant à Unwin, il analyse l'impact des enceintes sur la structure intérieure de la ville de Rothenbourg : « la configuration de son enceinte fortifiée a eu une influence sur le tracé des rues, non seulement dans la partie intérieure mais aussi dans les faubourgs qui se sont développés et étendus [...] jusqu'à l'enceinte fortifiée actuelle²⁶. »

L'assainissement de la ville

Une première série de mesures concerne l'assainissement de la ville. Ainsi, le travail de Patte sur la rue, qui met en relation le plan et la coupe, tente de régler les problèmes de circulation mais relie aussi cette réflexion à l'enjeu de l'assainissement : les rues « sont comme des espèces de cloaque, que personne n'est intéressé à approprier²⁷. » Il conçoit un système de récupération de l'eau de pluie à partir des toits, qui contribue à nettoyer les sols et à évacuer les eaux usées. Il propose de remplacer le ruisseau central de collecte des eaux usées (« les ruisseaux ne se trouvant point au milieu de la voie publique²⁸ »), par une circulation sur les côtés contribuant à séparer les piétons des véhicules, à « disposer de façon à pouvoir diviser leur largeur en trois parties séparées par deux ruisseaux²⁹ ».

Unwin retrouve l'intérêt de cette disposition dans son analyse du plan de Pompéi : « Le pavage de cette rue a ceci d'intéressant qu'il présente un caniveau sur chaque côté de la rue et cette concavité des chaussées, adoptée aujourd'hui de préférence à l'arrangement plus ancien du ruisseau central que nous avons rencontré dans la ville de Kahun³⁰. »

L'évolution de la circulation

Les problèmes de voirie s'accroissent et se complexifient avec l'accroissement rapide de la circulation et la multiplication des moyens de transport qui occupent l'espace de la rue.

Laugier remarquait déjà l'état « de négligence, de confusion et de désordre³¹ » de Paris. Alors qu'on construisait des édifices, rien ne changeait concernant « la mauvaise distribution des rues ». Il déplorait l'état du centre de la ville et la piètre qualité des espaces de respiration : « Les avenues en sont misérables, les rues mal percées

²⁶ Unwin Raymond, *Town planning in practice*, op. cit., p. 51, planche III.

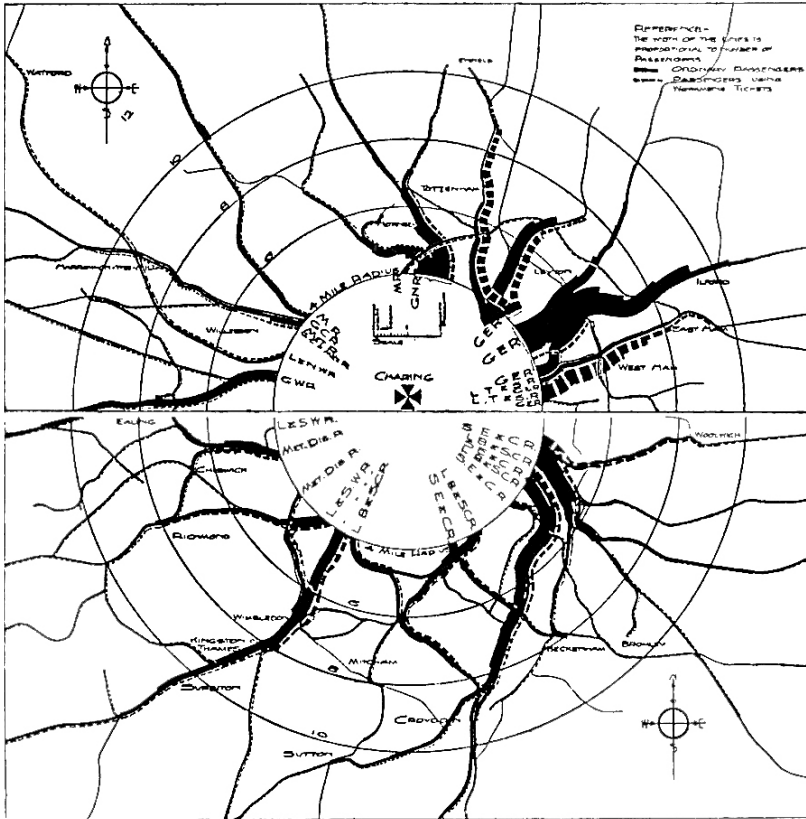
²⁷ Patte Pierre, *Mémoires sur les objets les plus importants de l'architecture*, op. cit., p. 19.

²⁸ *Ibid.*, p. 21.

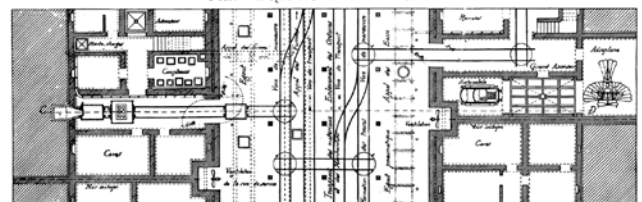
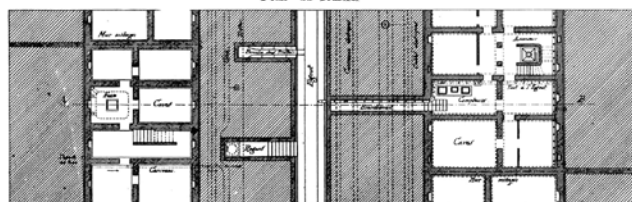
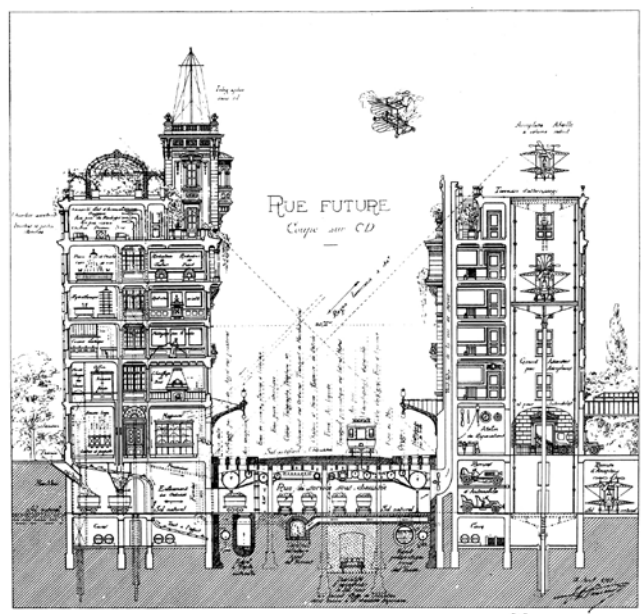
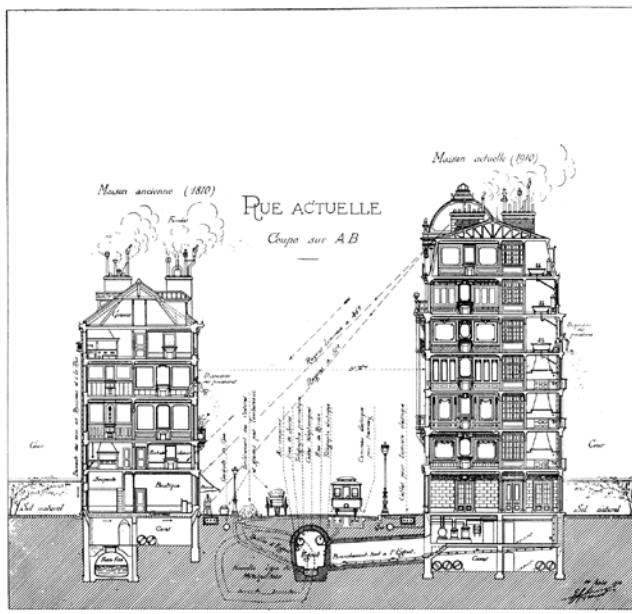
²⁹ *Ibid.*, p. 20.

³⁰ Unwin Raymond, *L'étude pratique des plans de villes*, op. cit., p. 44.

³¹ Laugier Marc-Antoine, *Essai sur l'architecture*, op. cit., p. 209.



5 Londres, plan diagramme de l'intensité du trafic passager des lignes de chemin de fer en octobre 1907 (*L'étude pratique des plans de villes*, 1981, p. 127).



6 Eugène Hénard, plans et coupes des "Rue actuelle" et "Rue future", Transaction of the Town Planning Conference, Londres, 1910 (*Études sur l'architecture et les transformations de Paris*, réed. 2012, p. 327 et 329).

et trop étroites, les maisons simplement et trivialement bâties, les places en petit nombre et peu considérables en elles-mêmes³²».

Cerdà oppose la développement de la civilisation moderne, fondé sur le mouvement, à une pratique de l'urbanisation périmée, immobile et contraignante. L'affrontement de ces deux logiques est à l'origine de problèmes inédits, au moment de l'arrivée des nouveaux moyens de transport :

« La locomotion à roues fut alors introduite dans toutes les rues et ruelles, tournants et carrefours. Tout d'abord on crut avoir bien fait, on se félicita. Mais, bien vite, on se lamenta. Le nombre de véhicules augmentait considérablement ainsi que leurs dimensions et leur vitesse³³. »

Dans le chapitre « Réformes et transformations des *urbes* pour préparer la transition de la locomotion à roues ordinaire à la locomotion perfectionnée », il prévoit l'intégration des nouveaux modes de transports à la ville : « Ainsi se généralise le désir actuel de voir la locomotive devenir un instrument de locomotion urbain au service de l'individu. Demain, la locomotive franchira les portes de l'*urbe*³⁴. »

Arturo Soria y Mata, dans *Les transformations à apporter dans les milieux urbains et ruraux*, prolonge les remarques des auteurs précédents : « Il nous faut aussi améliorer la ville malsaine, élargir la rue tortueuse et encombrée ». Comme eux, il dénonce les « artères encombrées par une circulation devenue impossible(1), [...] rues étroites, mal odorantes, poussiéreuses et sales³⁵ ». La note (1) cite le cas de New York : « en maints endroits, il y a quatre voies, soit de métropolitain, soit de chemins de fer superposées dans le sous-sol, une voie de tramway au niveau de la rue et une autre au-dessus, soit en réalité six voies superposées. » On peut voir dans cette description une esquisse de la future proposition de Hénard pour la « Rue Future ».

Pour Hénard, l'évolution du trafic exige donc de redimensionner les voies en adéquation avec les nouveaux besoins de la circulation moderne et la vitesse croissante des « nouveaux engins de transport³⁶ ». Il attribue la congestion à la multiplication des réseaux qui encombrent la rue de son temps : les égouts pour l'assainissement, les conduites d'eau pure, la canalisation pour l'air comprimé, les fils télégraphiques et téléphoniques, les câbles électriques, les caniveaux sous les trottoirs,

³² *Ibid.*, p. 210.

³³ Cerdà Ildefonso, *La théorie générale de l'urbanisation*, *op. cit.*, p. 172.

³⁴ *Ibid.*, p. 176-177.

³⁵ Soria y Mata Arturo, *La Cité linéaire : conception nouvelle pour l'aménagement des villes*, Paris, France, École nationale supérieure des Beaux-Arts, 1984, p. 19, traduit par Georges Benoit-Lévy.

³⁶ Hénard Eugène, *Études sur les transformations de Paris, et autres écrits sur l'urbanisme*, Paris, France, L'Equerre, 1982, p. 186.

les conduites de gaz ; « toutes ces canalisations sont superposées, juxtaposées sans ordre et sans méthode³⁷. »

La nécessité d'une démarche de projet se fait jour à partir de ces constats et de ces réflexions. En condamnant d'une seule voix les rectifications au coup par coup, l'absence de logique générale et le manque d'une vision globale des problèmes, les auteurs proposent en effet d'y remédier par le projet d'ensemble.

³⁷ *Ibid.*, p. 349.

L'émergence du projet

La notion de projet se précise peu à peu au fil des publications, pour aboutir à une véritable méthodologie du projet d'urbanisme.

La nécessité d'une planification générale, du projet d'ensemble au plan-programme

Pour formuler l'idée d'un projet « dessiné » en vue de remédier aux problèmes des villes, Laugier s'appuyait sur l'exemple des tracés des parcs de Le Nôtre :

« Il faut regarder une ville comme une forêt. Les rues de celle-là sont les routes de celle-ci ; et doivent être percées de même. Ce qui fait l'essentielle beauté d'un parc, c'est la multitude des routes, leur largeur, leur alignement ; mais cela ne suffit pas : il faut qu'un Le Nôtre en dessine le plan, qu'il y mette du goût et de la pensée.³⁸ »

Comme lui, Cerda voit la nécessité d'un plan général : « il est regrettable que les alignements réalisés à une telle échelle ne soient pas subordonnés à un plan complet et général du réseau de voirie urbaine. » Soria exprime le même souhait dans le second principe de *La Cité Linéaire* : « Le plan d'une ville doit en précéder la construction³⁹. »

Mais l'aspect le plus intéressant de l'élaboration de cette notion de projet est sans doute avancé par Guadet, qui voit de l'architecture dans l'arrangement des infrastructures : « Il y a en effet une architecture des voies publiques⁴⁰ ». L'architecte rompt avec l'idée établie selon laquelle l'architecture se réduisait à l'embellissement : « la place de l'art est avant tout dans la composition, [...] l'artiste n'est pas fait pour être un simple enjoliveur⁴¹. »

Lorsqu'un ouvrage d'infrastructure offre une face à la vue, une façade visible, et surtout lorsqu'il faut articuler et régler des niveaux différents pour l'œil, l'architecture entre en scène : « C'est surtout lorsqu'il y a des différences de niveau que l'architecture est appelée à jouer un rôle important dans la place même, et non plus seulement dans les édifices qui l'entourent. » On y retrouve des éléments familiers aux architectes : les rampes, le perron, l'escalier « sont un exemple de la variété ingénieuse qu'on peut apporter dans la disposition des emmarchements ayant à franchir une grande différence de niveau⁴². » Guadet capte ces éléments du vocabulaire

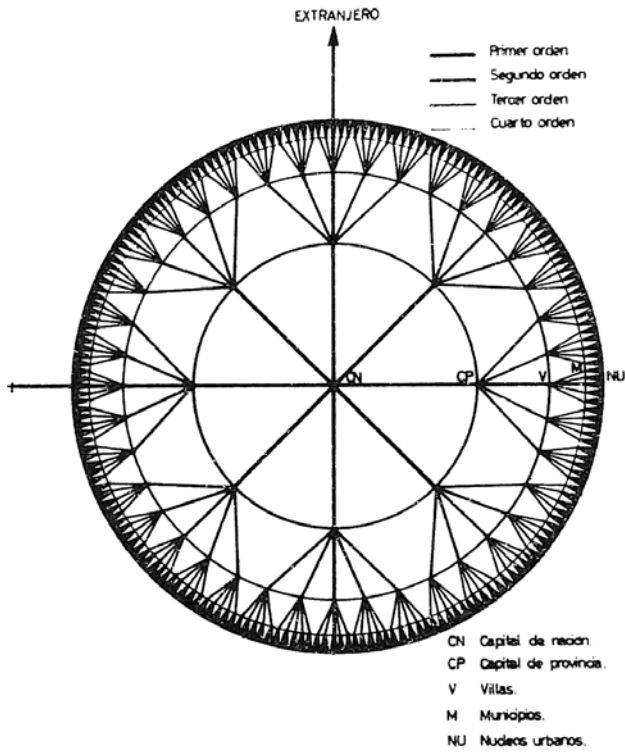
³⁸ Laugier Marc-Antoine, *Essai sur l'architecture*, op. cit., p. 122.

³⁹ Soria y Mata Arturo, *La Cité linéaire*, op. cit., p. 17.

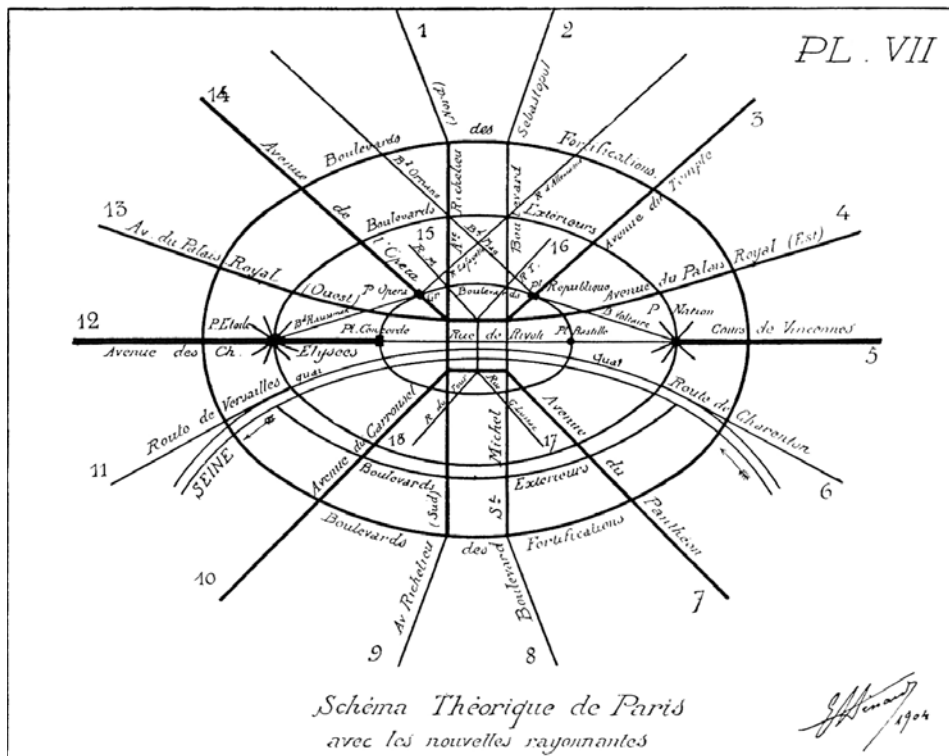
⁴⁰ Guadet Julien, *Éléments et théorie de l'architecture. Cours professé à l'École Nationale des Beaux-Arts. Additions*, Paris, France, Librairie de la construction moderne, 1904, vol. 4/4, p. 49.

⁴¹ *Ibid.*, p. 50.

⁴² *Ibid.*, p. 62.



7 M. Tarrago, Illustration de la "viabilité universelle" selon Cerdà (*La théorie générale de l'urbanisation*, rééd. 1979, p. 124).



8 Eugène Hénard, "Schéma théorique de Paris avec ses nouvelles rayonnantes", 1904 (*Études sur l'architecture et les transformations de Paris*, rééd. 2012, p. 327 et 329).

de l'architecture afin d'équiper et de construire un véritable projet de sol urbain. Il souligne en particulier l'importance du tracé en fonction de la topographie du sol et des différences de niveaux – « Étude souvent très délicate, et très importante à fixer tout d'abord, car toute l'architecture des murs de rampes, des balustrades, etc., s'en déduit nécessairement⁴³. » Guadet affirme donc son intérêt pour les lieux de l'articulation urbaine et de son rapport au sol :

« Un premier principe se dégage donc, c'est qu'il n'y a lieu à composer que là où un programme de composition est admissible ; ce programme résultera d'un espace bien défini, [...] une place publique [...], une rue monumentale [...], ou un effet de perspective à assurer ; enfin de différences de niveau⁴⁴. »

Au sujet de l'espace public, il écrit notamment, à propos de cet élément du « programme » et de son usage : « ne pas oublier – c'est arrivé parfois – qu'une voie publique est destinée au public⁴⁵. » Ce propos annonce la future dimension sociale que l'on retrouvera chez les intellectuels de la SFU.

Hénard, pour sa part, formule la nécessité d'un plan d'ensemble à propos des fortifications de Paris. « C'est avec une vue d'ensemble et d'avenir, c'est avec une préoccupation d'art qu'il est nécessaire de dresser le programme de ces travaux de grande viabilité⁴⁶ ». La complexification de l'organisation urbaine et l'apparition de données sociales à interpréter impliquent un nouveau type de réflexion pour les projets à grande échelle. Une telle démarche n'est possible que par l'établissement d'un programme qui puisse réunir les données nécessaires au projet et indiquer la direction à suivre. On voit apparaître cette notion de programme chez Forestier : « Les parcs et les projets de parcs nouveaux doivent faire l'objet d'un programme d'ensemble [...]. Le programme doit prévoir les sorties de la ville, [...] et la liaison de jardins et des parcs par des avenues, autant que possible des avenues-promenades, ou si ce n'est pas possible, par de larges avenues plantées d'arbres⁴⁷. »

À propos des plans directeurs, de Souza, sur les traces de Forestier, jette les bases d'une méthodologie que ses successeurs affineront. Il souligne le travail des « associations (Cités-jardins, Paysages, Musée social) qui s'acharnent, par l'hygiène comme par l'esthétique, à nous réveiller [...] [et qui] ont rédigé un projet de loi dont s'arrangerait l'État pour imposer aux cités un plan d'extension très étendu⁴⁸. », il

⁴³ *Ibid.*, p. 65.

⁴⁴ *Ibid.*, p. 57-59.

⁴⁵ *Ibid.*, p. 87.

⁴⁶ Hénard Eugène, *Etudes sur les transformations de Paris (1982)*, op. cit., p. 44.

⁴⁷ Forestier Jean-Claude-Nicolas, *Grandes villes et systèmes de parcs*, op. cit., p. 53.

⁴⁸ Souza Robert de, *L'avenir de nos villes : études pratiques d'esthétique urbaine. Nice, capitale d'hiver*, Paris, Berger-Levrault, 1913, p. 225, et description du projet pp. 230-234.

précise : « Les éléments préparés de puzzle édilitaire, le plan régulateur les assemble pour former la ville⁴⁹. »

« Avant tout ce plan intérieur ne restera pas figé. [...] un plan régulateur ne sera pas une chose morte. Comme toute œuvre organique, elle sera vivante, c'est à dire en transformation perpétuelle, ou du moins périodique⁵⁰. »

« le plan régulateur « régularise » les quartiers déjà envahis ou les terrains les plus proches des agglomérations, il ne remédie qu'au plus pressé dans les limites restreintes [...] Le plan d'extension au contraire, prévoit et prépare l'avenir le plus lointain sur tout le front de périphérie⁵¹. »

« Le plan régional, surtout, en somme, paysagiste⁵². »

L'ouvrage d'Agache, Auburtin, et Redont précise la notion de plan-programme. L'introduction l'énonce avec clarté : « Avant d'établir ces plans, un ensemble d'opérations préliminaires s'impose : il convient de faire des enquêtes, de réunir des documents, d'établir un programme⁵³. » Le premier chapitre de l'ouvrage écrit par Jaussely, intitulé « Le programme », est consacré à cette idée. Selon l'auteur, les étapes d'analyse, de préparation et de rédaction doivent se succéder d'une manière logique, en commençant par les documents à recueillir qui concernent « le passé de l'agglomération, ses conditions géographiques, économiques et sociales, sont état actuel et son avenir probable⁵⁴. » Ces différents points font écho à la démarche d'enquête préalable, le *Civic Survey*, prônée par Patrick Geddes⁵⁵. Les points 1 et 2, en particulier, concernent respectivement « la région et la ville au point de vue de la géographie physique » et « l'évolution du plan de la ville au cours des âges⁵⁶. » Les analyses de plans effectuées par Unwin et De Souza se trouvent ici instrumentalisées. Jaussely revient sur le but du programme, qui « devra comporter des vues

⁴⁹ *Ibid.*, p. 221.

⁵⁰ *Ibid.*, p. 223.

⁵¹ *Ibid.*, p. 382-383.

⁵² *Ibid.*, p. 234.

⁵³ Agache Donat-Alfred, Auburtin J.-Marcel, Redont Edouard et Risler Georges, *Comment reconstruire nos cités détruites*, op. cit., p. 9.

⁵⁴ *Ibid.*, p. 12.

⁵⁵ Il publie la même année : Geddes Patrick, *Cities in evolution: an introduction to the town planning movement and to the study of civics*, London, Williams and Norgate, 1915, 409 p., voir notamment le chapitre 16 : L'enquête urbaine à des fins urbanistiques, des municipalités et du gouvernement, pp. 315-332, notons la similitude entre les deux propos, Geddes rappelle que : « avant de procéder à la préparation d'un projet d'urbanisme, il est souhaitable d'utiliser une enquête locale préliminaire [...], servant à illustrer la situation, le développement historique, les Communications, l'Industrie et le commerce, la population, les conditions et les exigences de la ville, etc. », p. 321.; traduit en français : Geddes Patrick, *L'évolution des villes: une introduction au mouvement de l'urbanisme et à l'étude de l'instruction civique*, Paris, France, Ed. Temenos, 1994, 379 p., traduit par Brigitte Ayramdjan.

⁵⁶ Agache Donat-Alfred, Auburtin J.-Marcel, Redont Edouard et Risler Georges, *Comment reconstruire nos cités détruites*, op. cit.

générales et rattacher les travaux de détail à un plan d'ensemble ». Il propose, avec ce dernier point, une vision transcalaire du projet.

Dans la section intitulée « Les grandes lignes du programme », Jaussely présente le troisième type de questions à étudier : les « indications générales sur les besoins de la ville, les caractères des quartiers à créer ; le trafic, la circulation et l'assainissement. » Il évoque en dernier lieu les « Aménagements à prévoir en sous-sol de voies⁵⁷ », dont le plan est requis au chapitre des pièces complémentaires.

En conclusion du chapitre intitulé « Dans les Pièces exigées à l'auteur du projet⁵⁸ », on peut remarquer, après le Plan d'ensemble de l'extension générale des transformations et des aménagements, que trois plans montrent la place importante des questions relatives à la voirie : un plan d'ensemble de l'aménagement du sous-sol, un plan d'ensemble du « système de parcs » et un plan d'ensemble des transports en communs. Jaussely y présente la synthèse des idées sur l'assainissement, sur les transports et sur les espaces libres, que Patte, Cerdà et Forestier, notamment, avaient développées avant lui.

Dans l'ouvrage d'Agache, Auburtin et Redont, se précise le profil de l'urbaniste professionnel et la notion de compétence dans les études d'aménagement. Celles-ci, en effet, « se présentent sous la forme de problèmes extrêmement complexes, problèmes techniques avant tout, mais aussi problèmes économiques et sociaux qui exigent de ceux qui ont à les résoudre des connaissances variées et des compétences spéciales⁵⁹. » Pour Jaussely, l'urbaniste doit opérer la synthèse des savoirs de l'architecte (artistique) et de l'ingénieur (technique), donnant naissance à une nouvelle profession, le « traceur de ville⁶⁰ », dont il dresse le portrait dans le paragraphe intitulé « Par qui faire établir le programme » : « L'art de bâtir exige de l'architecte urbaniste, outre les qualités de l'artiste, des compétences d'ordre général et d'ordre technique. »

Agache, Auburtin et Redont soulignent eux aussi ce savoir global : l'urbaniste doit s'occuper, en plus des monuments et de l'architecture, du « tracé majestueux ou pittoresque des avenues, des rues et des places, des effets tirés de la nature, de la disposition de terrains ou de l'abondance des eaux, les plantations, les jardins, le cadre environnant, qui concourent à la beauté, au charme et à l'agrément de nos cités. Tels sont les éléments dont disposera l'urbaniste pour faire œuvre d'artiste⁶¹ ».

⁵⁷ *Ibid.*, p. 13.

⁵⁸ *Ibid.*, p. 15.

⁵⁹ *Ibid.*, p. 9.

⁶⁰ *Ibid.*, p. 17.

⁶¹ *Ibid.*, p. 53.

La séparation de la rue et du bâti, une réflexion sur la voirie

Dès le début de la période, les auteurs ont mentionné la séparation entre les voies et le bâti. La nécessaire distinction entre les espaces libres au sol et les espaces construits leur a permis d'isoler ce thème d'étude. Son analyse théorique, au travers de la notion de réseau, est ensuite rendue opératoire dans le projet sur la ville et son sol grâce à l'outil du « schéma théorique » (Jaussely et Hénard). Cette opération identifie la spécificité du projet sur les infrastructures de la ville; elle leur permettra, plus tard, de classer les types de problèmes qu'ils rencontrent en tant que praticiens (Cerdà, Unwin) ou théoriciens (Hénard, De Souza), afin de proposer un certain nombre de méthodes en réponse à ces problèmes.

Ces problèmes d'infrastructure sont les suivants :

– Le tracé des voies, l'installation :

En plan : alignement, ligne droite / ligne courbe, orientation solaire.

En profil en long.

En profil en travers, coupe.

– La mise en réseau :

La notion de réseau.

La qualité de diffusion, la distribution.

La hiérarchisation des voies dans le réseau.

Les carrefours et articulations.

– La composition interne des voies :

La séparation des circulations et des flux internes.

Le dimensionnement.

L'équipement et l'embellissement de la voie (réseaux divers, mobilier et plantations).

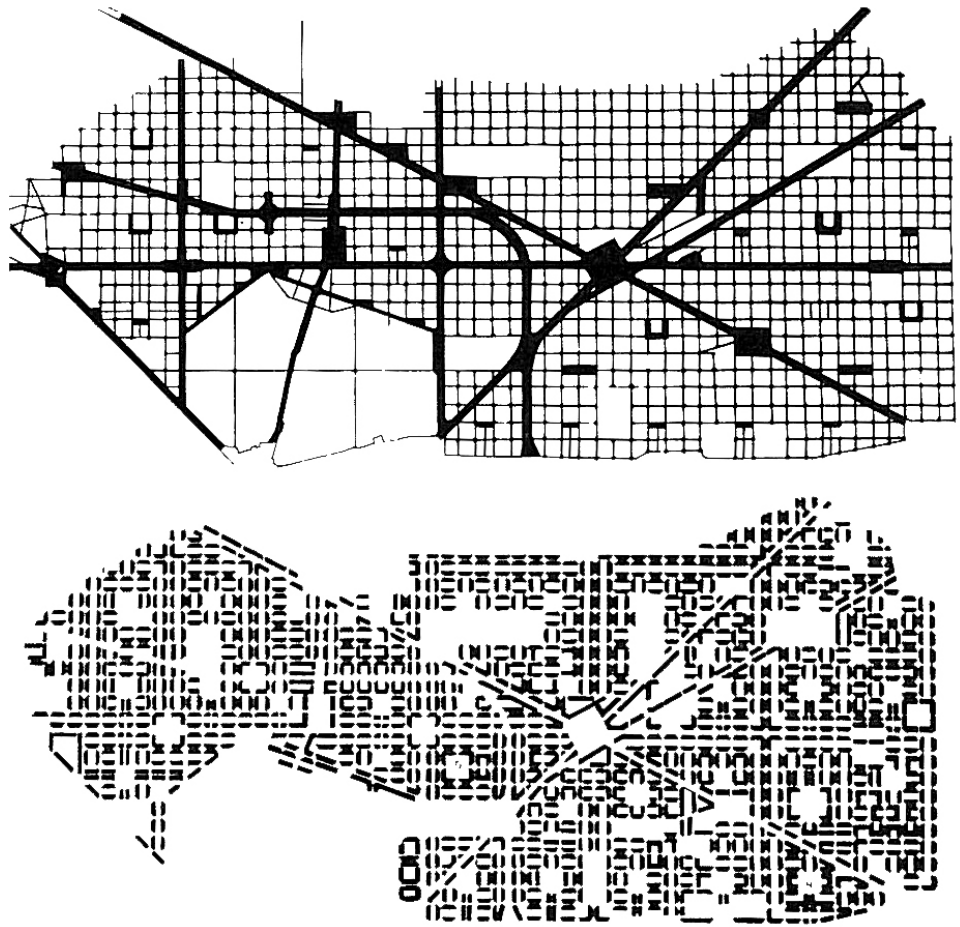
– La prise en compte de la nécessité de l'évolution, dans le temps et pour chaque situation :

Le temps, notion de réserve.

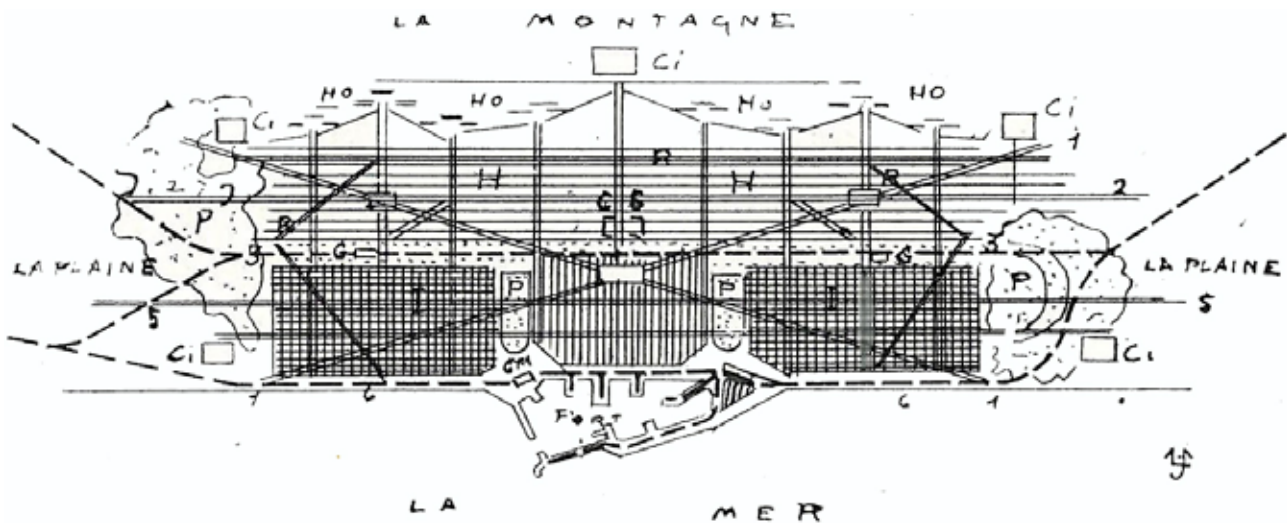
La déclinaison suivant les situations.

On a pu établir une telle liste à partir de la récurrence de ces thèmes dans les discours des auteurs, mais il ne s'agit pas de rentrer ici dans le détail. On se bornera à consulter les auteurs qui ont problématisé la séparation entre l'espace libre « au sol » et l'espace bâti « sur le sol ».

Chez Cerdà le propos est clair, puisqu'il distingue les deux catégories. L'objet bâtiment fermé est différencié de l'espace ouvert de la rue, qui régit l'espace urbain : « L'homme repose, l'homme se meut : c'est tout. Il n'y a donc que repos et mouvement. Tous les actes de repos ont lieu dans les volumes finis occupés par la construction ; tous les actes concernant le mouvement ont lieu dans des espaces



9 Relevés effectués d'après le plan de Cerdà, en haut l'espace du séjour, en bas l'espace du mouvement (*La théorie générale de l'urbanisation*, réed. 1979, p. 27).



SCHEMA IDEAL DU PLAN DEFINITIF
D'après les données précédentes, par Léon Jaussely.

H, habitations. — C, commerce. — I, industrie. — Ho, hôpitaux. — Ci, cimetières.
P, parcs. — ---- Chemins de fer.

indéfinis appelés voies⁶². »

« On notera que nous nous référons aux seuls moyens de locomotion ; En effet, nous nous limitons à l'étude des formes externes des éléments constitutifs de *l'urbe*, et il suffit par conséquent de prendre en compte les voies qui définissent et engendrent ces formes et la part de l'habitabilité en relation avec la vie urbaine de la collectivité⁶³. »

La dualité entre espace libre et espace construit est donc confirmée. Cerdà pense à raison que l'espace libre, cet espace de communication, peut déterminer la qualité de *l'urbe*. L'architecture vient après. Les analyses de l'espace urbain par Sitte suivront la même optique. Une fois opérée cette division, on doit réunir les deux catégories pour fabriquer la ville : c'est pourquoi les rapports entre rue et bâti sont marqués par les questions réglementaires, qui deviennent prépondérantes.

Pour Unwin, la séparation est assez claire : « Les voies publiques sont avant tout destinées au trafic ; elles ont pour deuxième objet de ménager des emplacements pour la construction. On doit donc tenir compte de l'importance relative de chacune de ces fonctions⁶⁴. »

62 Cerdà Ildefonso, *La théorie générale de l'urbanisation*, op. cit., p. 149.

63 *Ibid.*, p. 163.

64 Unwin Raymond, *L'étude pratique des plans de villes*, op. cit., p. 203.

De la ville à la métropole, une évolution des outils pour installer l'urbanisation sur le sol

Voirie et géographie : le sol topographique et le paysage

Le chapitre premier a montré que les auteurs dénonçaient l'enfermement de la ville dans ses enceintes, véritable frein à son développement. L'examen des plans de ville conduit ces mêmes auteurs à replacer le processus de la formation des enceintes dans un contexte morphologique. Cette prise en compte influe sur le tracé des premières voies, et donc des premières structures urbaines.

Laugier revient ainsi sur la ville de Paris, en la comparant à un paysage sur lequel on pourrait opérer avec les outils du projet comme le fait Le Nôtre :

« Il faut regarder une ville comme une forêt. Les rues de celle-là sont les routes de celle-ci ; et doivent être percées de même. Ce qui fait l'essentielle beauté d'un parc, c'est la multitude des routes, leur largeur, leur alignement ; mais cela ne suffit pas : il faut qu'un Le Nôtre en dessine le plan, qu'il y mette du goût et de la pensée⁶⁵ ». On notera ici la terminologie analogique intéressante qui compare la ville à la nature.

C'est aussi le propos de Cerdà, qui, en soulignant l'importance extra-urbaine des voies de communication, les met en relation avec la morphologie du territoire et du paysage : « Les défilés, les fleuves, les vallées, les berges, la mer constituent les grandes voies naturelles que l'homme primitif a parcourues avant de se fixer. Toute *urbe* doit son origine à ces voies naturelles⁶⁶. » Hénard rejoint directement Cerdà dans son analyse des voies comme éléments de la fondation structurelle des villes : « Dans les vieilles villes, les rues représentaient la direction des courants naturels résultant de la disposition topographique primitive des lieux⁶⁷. » Sitte le suit également lorsqu'il note l'importance des rues dans les relations entre les villes et l'extérieur, ainsi que leur nécessaire adaptation au terrain⁶⁸. Guadet, pour sa part, met en exergue la topographie et la géographie : « Aussi faut-il en général recourir à des combinaisons qui multiplient les rampes : c'est ce que fait l'instinct du montagnard qui par des lacets répétés franchit les déclivités autrement trop abruptes⁶⁹ ».

⁶⁵ Laugier Marc-Antoine, *Essai sur l'architecture*, op. cit., p. 122.

⁶⁶ Cerdà Ildefonso, *La théorie générale de l'urbanisation*, op. cit., p. 115.

⁶⁷ Hénard Eugène, *Etudes sur les transformations de Paris (1982)*, op. cit., p. 188.

⁶⁸ Collins George Roseborough et Collins Christiane Crasemann, *Camillo Sitte and the birth of modern city planning*, New York, Rizzoli, 1985, p. 199.

⁶⁹ Guadet Julien, *Éléments et théorie de l'architecture. T4 Additions*, op. cit., p. 64.

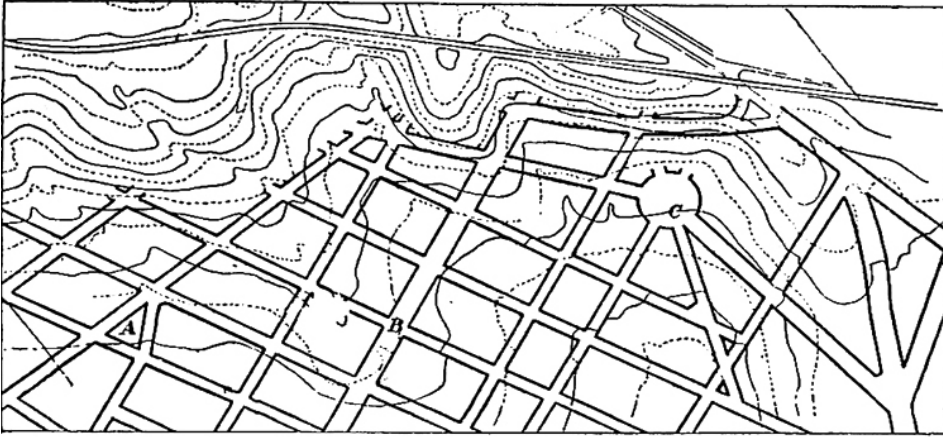


Fig. 80. — Plan des alignements projetés pour un quartier d'extension de Stuttgart entre 1860 et 1870.

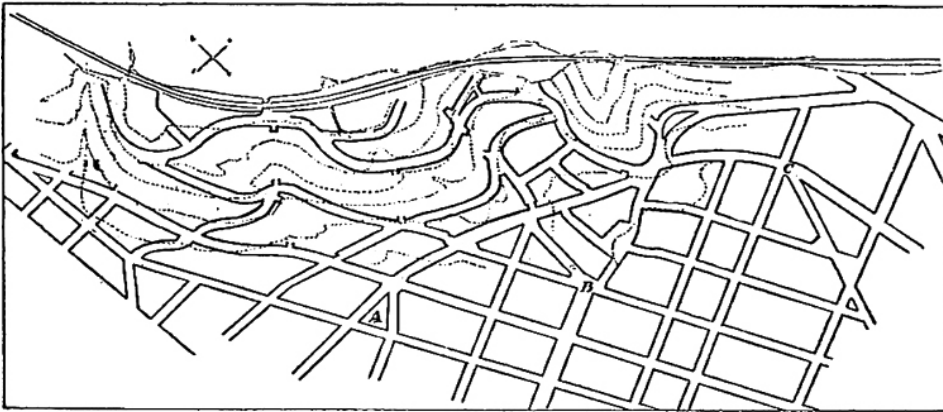


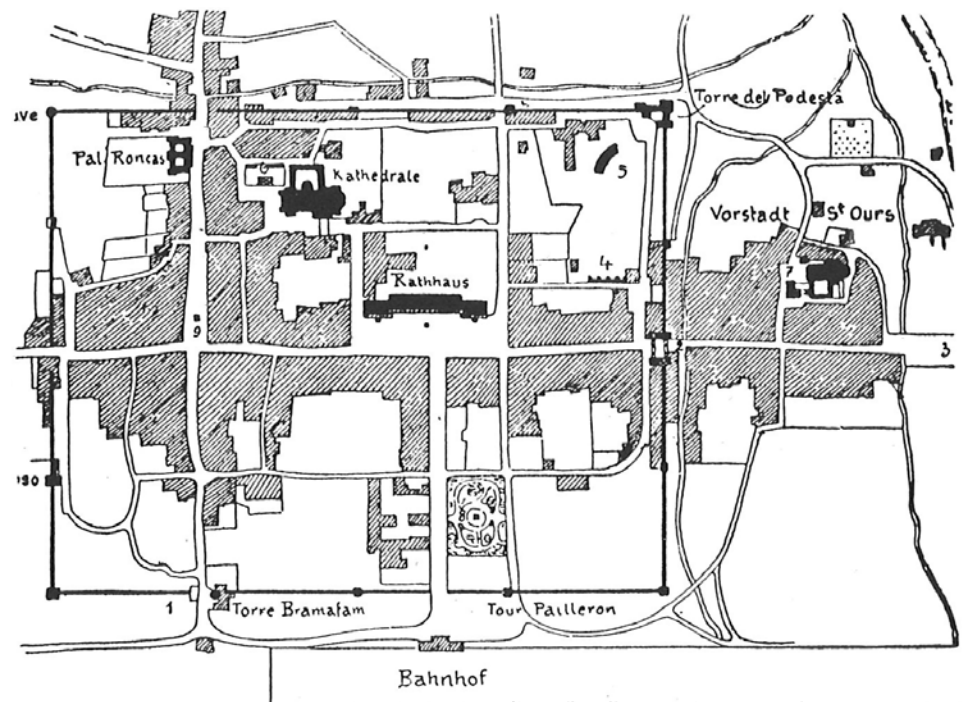
Fig. 81. — Projet de nouveaux alignements pour à peu près la même partie de Stuttgart que celle donnée dans la figure précédente. Ce plan, dû au professeur Théodore Fischer, a été dressé en 1902 ; on observera que par rapport au précédent il présente une plus grande adaptation aux mouvements du terrain obtenue par un arrangement de plan moins régulier. Les lettres A. B. C. indiquent les mêmes points du terrain sur les deux plans. (Reproduction autorisée par M. l'éditeur du « Der Städtebau ».)

11 Joseph Stübben, projet d'extension d'un quartier à Stuttgart, 1870 et 1902 (*L'étude pratique des plans de villes*, rééd. 1981, p. 96).

Notons comment Unwin illustre l'adaptation d'un plan de quartier à la topographie, d'après Stübben.



12 Raymond Unwin, Pompéi, la rue de l'Abondance, une rue courbe (*L'étude pratique des plans de villes*, rééd. 1981, p. 45).



13 Raymond Unwin, Aoste, Plan actuel de la ville, d'après Stübgen, (*L'étude pratique des plans de villes*, rééd. 1981, p. 47).

Unwin écrit : "On y voit la persistance des lignes du plan romain".

Quant à Unwin, il s'appuie sur les récentes découvertes archéologiques en Italie, en remarquant notamment l'infléchissement de la rue de l'Abondance à Pompéi qui s'adapte « aux contours de la colline » et aux « mouvements du terrain⁷⁰ ». Son analyse des plans anciens lui permet en outre d'aborder l'importance des tracés comme éléments de persistance : « les lignes de l'origine romaine ont persisté, malgré quelques déformations, dans le développement de la ville à travers les âges⁷¹. » Plus intéressant encore, il ne s'attache pas seulement au tracé d'une rue mais à un quartier ou à un morceau de ville, en comparant deux types d'attitude : celle qui s'affranchit de la topographie et celle qui en tient compte. Il montre qu'un plan régulier peut se plier et se déformer pour s'adapter à la topographie⁷².

L'évolution des problématiques d'analyse opératoires sur l'installation de la ville est claire. Sitte fait de la micro-analyse, Unwin s'intéresse à l'échelle du quartier – même s'il montre des plans de ville – et Forestier propose pour sa part des macro-analyses, à l'échelle d'une région urbaine entière.

La projection de la ville sur le territoire et l'ouverture au paysage

De structure présidant à la formation originelle des villes, le paysage devient un principe de lecture préalable à l'extension des villes hors de leurs limites physiques, c'est-à-dire à leur métropolisation. Là encore, les infrastructures viaires sont le vecteur des relations entre le lieu physique ou géographique et la ville. Ce sont les traces d'une extension du sol urbain, que celle-ci soit passée ou à venir. L'articulation de la ville avec le paysage par ses espaces libres nous conduit de la notion de patrimoine (le respect des traces du passé, bâties ou non) chez Sitte⁷³ et Unwin, à celle de réserves (en prévision de l'évolution), pour Forestier et De Souza. Le mouvement de transformation des villes, et le changement concomitant du concept même de « ville », amorcent une dynamique inédite qui exige de nouvelles méthodes d'approche, à la fois théoriques et opératoires. De telles méthodes émergent donc à partir du constat du changement d'échelle. Les exemples américains alimentent le discours de Forestier, le premier, parmi les auteurs étudiés, à conceptualiser cette opération à l'échelle du territoire.

⁷⁰ Unwin Raymond, *L'étude pratique des plans de villes*, op. cit., p. 44.

⁷¹ *Ibid.*, p. 46.

⁷² *Ibid.*, p. 96.

⁷³ « [...] Sitte, qui a formulé, pour la première fois, en 1889, la question du patrimoine telle qu'elle se présente à notre génération. », F. Choay dans son introduction à la nouvelle traduction de D. Wiczorek, Sitte Camillo, *L'Art de bâtir les villes : l'urbanisme selon ses fondements artistiques*, Paris, France, l'Equerre, 1984, p. VI, traduit par Daniel Wiczorek.

Pour Aberasturi : « L'objet théorique de Cerdà n'est donc pas une ville, mais plutôt la « métaville » qui génère [...] tous ses éléments constitutifs. L'urbain cesse donc d'être un système de représentation enraciné dans l'épistémè du classicisme pour éclater mentalement de la même manière qu'il l'avait fait physiquement, sous le poids de la révolution industrielle⁷⁴. » En effet, Cerdà explique en préambule l'importance des implications de la révolution industrielle sur la ville, en relevant notamment l'innovation, à Barcelone, de « l'application de la vapeur aux machines industrielles » et donc « à la locomotion terrestre⁷⁵ ». Il recherche alors l'ouverture de la ville vers le paysage, par-delà ses enceintes, comme l'a montré le premier chapitre. Il s'agit pour lui de relier la ville au monde et le monde à la ville : « il semble donc naturel et logique que *l'urbe* [...] soit perméable à la viabilité universelle [...] or pour pénétrer à l'intérieur du centre urbain, il faut franchir une enceinte artificielle qui semble avoir été construite pour isoler la population du reste du genre humain⁷⁶. » Cette réflexion, qui introduit le terme de « viabilité universelle », annonce le phénomène de métropolisation et les conurbations décrites par Geddes⁷⁷. Si Cerdà constate cette possibilité d'ouverture, il maintient une distinction entre la voirie et les places publiques et parcs (alors que Forestier les réunira pour en faire un système opératoire unifié) :

« Ces espaces vides sont appelés ronds-points ou places. Ces dernières n'ont rien à voir avec le sujet qui nous occupe actuellement [...] l'amélioration de la viabilité n'entra en rien dans l'idée de leur fondation. On peut en dire autant des parcs, ou promenades destinées uniquement à la détente et à l'agrément des habitants⁷⁸. »

Les évolutions rapides de l'ère industrielle changent entièrement l'espace de la rue, réinvesti tout autrement que dans le passé. Cette altération exige de poser le problème différemment : « nous sommes une nouvelle génération, nous disposons de nouveaux moyens infiniment plus puissants que ceux des générations précédentes, nous menons une vie nouvelle, les vieilles *urbes* ne sont que des obstacles⁷⁹. »

On peut lire dans cet éloge du progrès moderne une anticipation des propos que tiendra Le Corbusier sur le même sujet. Mais c'est Soria y Mata qui tire parti du discours de Cerdà sur la viabilité universelle, en le transposant directement dans son projet pour une *Cité Linéaire*.

⁷⁴ « Pour une lecture de Cerdà », Introduction à Cerdà Ildefonso, *La théorie générale de l'urbanisation*, op. cit., p. 53.

⁷⁵ *Ibid.*, p. 71.

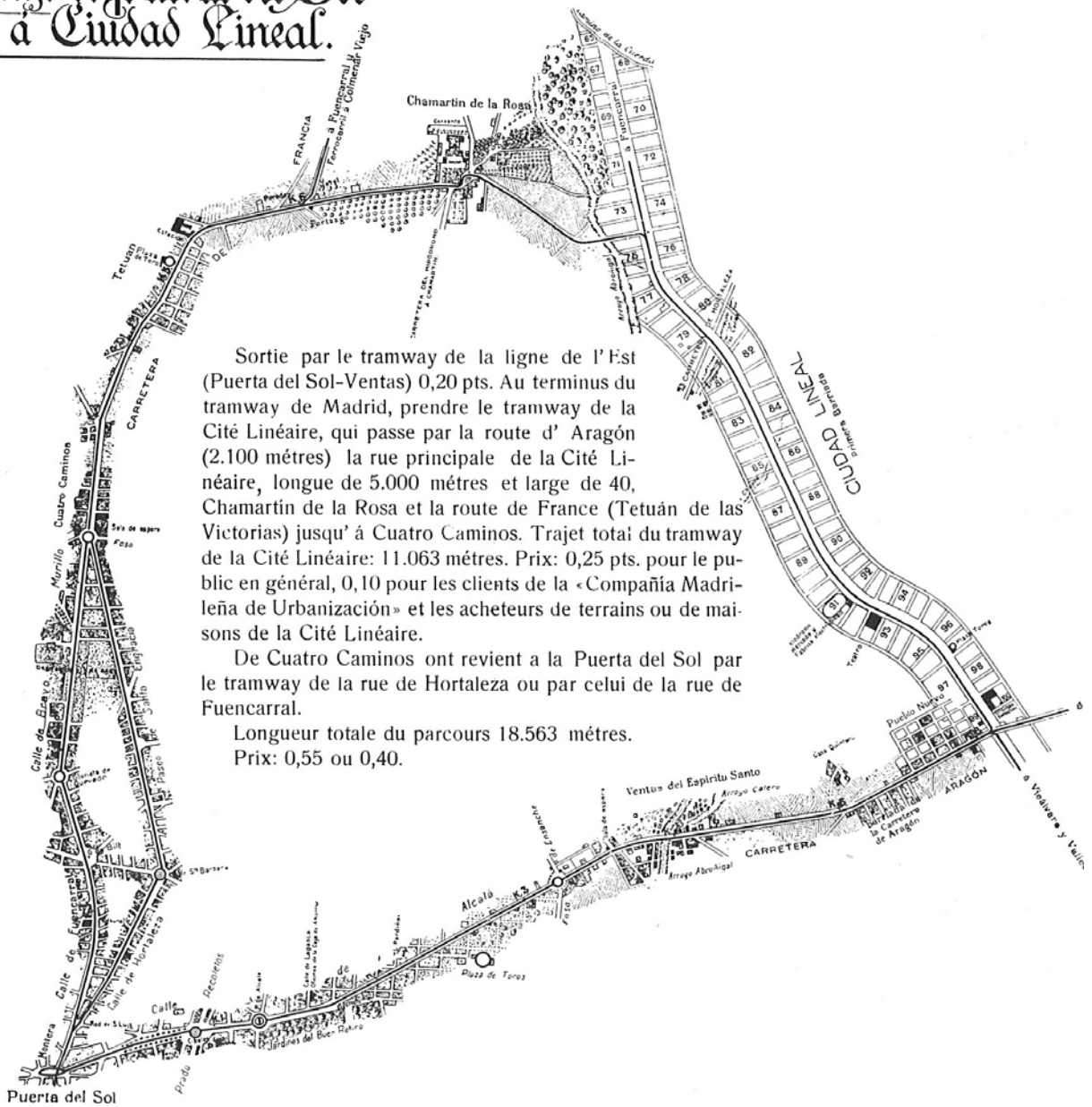
⁷⁶ *Ibid.*, p. 115.

⁷⁷ Geddes Patrick, *Cities in evolution*, op. cit. ; voir son chapitre au nom évocateur « Les villes mondiales et leur nouvelle compétitivité », pp. 51-62.

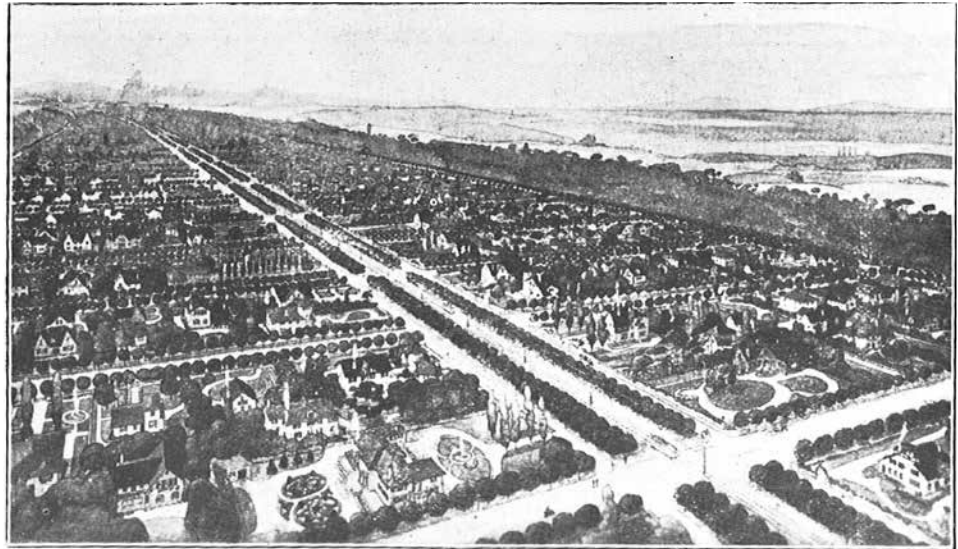
⁷⁸ Cerdà Ildefonso, *La théorie générale de l'urbanisation*, op. cit., p. 117.

⁷⁹ *Ibid.*, p. 164.

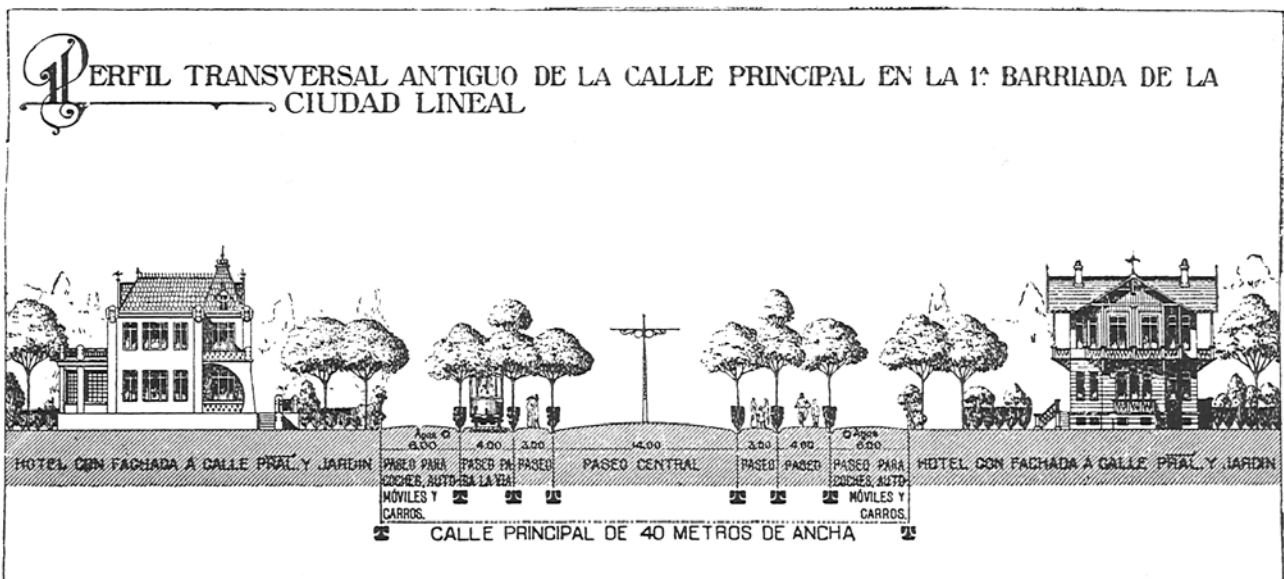
Viaje de Puerta del Sol a Ciudad Lineal.



- 14 Arturo Soria y Mata, La cité linéaire, plan du raccordement du tramway à la Puerta del Sol (*La Cité linéaire: conception nouvelle pour l'aménagement des villes*, rééd. 1984, p. 37).



15 Arturo Soria y Mata, La cité linéaire, perspective aérienne, "Exemple de ce que pourrait être une cité linéaire dans le littoral de l'Espagne, de Barcelone à Valence" (*La Cité linéaire: conception nouvelle pour l'aménagement des villes*, rééd. 1984, p. 48).



16 Arturo Soria y Mata, La cité linéaire, coupe de l'avenue centrale, "Profil transversal de la rue principale, dans le premier quartier de la Cité linéaire, dans les environs de Madrid" (*La Cité linéaire: conception nouvelle pour l'aménagement des villes*, rééd. 1984, p. 47).

Dans son introduction à la réédition de *La Cité linéaire*, Carlos Sambricio présente le projet de Soria y Mata⁸⁰ : on y retrouve les éléments d'une transformation du fait urbain qui tend vers la métropolisation annoncée par Cerdà. Il explique que le projet approfondit l'idée d'une urbanisation libérée des schémas d'infrastructure classiques, qui prend conscience de la possible contribution de l'organisation du territoire au développement industriel⁸¹. Il décrit « le thème des services publics [...] comme un exemple d'une gestion possible du territoire⁸² ». « Soria tend à offrir une alternative à la métropole, justement en s'opposant à l'idée des villes concentriques⁸³ ».

Soria oppose deux figures géométriques simples : la « ville point » et la « cité linéaire », introduisant la notion de mouvement qui caractérisait déjà la ville industrielle aux yeux de Cerdà. Le principe de base est alors le suivant :

« La Cité Linéaire est une ville de longueur indéfinie qui se développe non pas autour d'un point, par exemple, la grande place des cités rayonnante, ou de plusieurs points comme les vieilles capitales, mais le long d'une rue modèle, d'une grande avenue⁸⁴. »

Si la ville s'était jusqu'alors adaptée tant bien que mal à la circulation (plutôt mal selon eux, et c'est ce qui justifie leur intervention), il faut désormais intervenir pour « faire la ville » à partir des nouvelles techniques de transport. Il est donc naturel que, pour Soria :

« Du problème de la locomotion dérivent ceux de la construction d'une ville. Dans toute agglomération [...] le problème fondamental à considérer et duquel prennent naissance tous les autres relatifs à l'édification, est celui de la locomotion, c'est à dire, la communication entre elles. [...] la structure des villes se transforme inconsciemment, instinctivement, en s'adaptant [...] aux progrès successifs des moyens de locomotion, car la forme des villes dérive de la forme de la locomotion. [...] les villes devront prendre, nécessairement, la forme allongée et linéaire des voies ferrées⁸⁵. »

Le huitième principe de la Cité Linéaire, « Les points difficiles », projette son principe directeur sur la morphologie du paysage. Soria met en avant la nécessité d'adaptation de la Cité Linéaire aux accidents du terrain. Ceci vient équilibrer la « raideur » des dessins de présentation de l'ouvrage, qui n'expriment pas ce fait im-

⁸⁰ Soria y Mata Arturo, *La Cité linéaire*, op. cit., p. V-XII.

⁸¹ *Ibid.*, p. VI.

⁸² *Ibid.*, p. VIII.

⁸³ *Ibid.*, p. X.

⁸⁴ *Ibid.*, p. 20.

⁸⁵ *Ibid.*, p. 16.

portant (sauf parfois dans les franges extérieures de son ruban) :

« Pour traverser les cours d'eau, percer les montagnes et surmonter les diverses difficultés qui se présenteront sur le trajet [...] la largeur des cités linéaires devra être réduite à l'espace strictement nécessaire au passage de la voie [...] du chemin de fer-tramway sur les points difficiles du trajet. [...] [ce qui implique aussi d'avoir] recours aux chemins de fer aériens et souterrains⁸⁶ ».

Cette éventualité avait déjà été formulée à propos du tracé de la rue centrale, « de longueur uniforme ou variable suivant la nature de terrain⁸⁷ ». « La Cité Linéaire est bâtie soit en ligne droite [...] soit en ligne courbe et capricieuse pour suivre les accidents du sol⁸⁸ ». Ou bien d'une manière plus générale : « La cité Linéaire se prolonge dans la campagne, gravissant les montagnes et gagnant les sites pittoresques, [...] sur les bords des fleuves et sur les côtes du littoral⁸⁹. » Le paysage constitue donc la toile de fond de la Cité Linéaire, comme le montre clairement la perspective illustrant la Cité Linéaire le long du littoral espagnol, de Barcelone à Valence⁹⁰.

Sitte, lui ne sort pas des limites de la ville. Comme le précise Choay, il « s'attache exclusivement aux moyens d'assurer particularité et variété à l'espace intérieur de la ville. Il recourt à l'analyse des cités du passé (de l'Antiquité au XV^e siècle) : c'est là qu'inlassablement il étudie le tracé des voies de circulation, la disposition des places dans leur rapport aux rues qui y accèdent⁹¹ ». Sa démarche annonce un mode d'analyse opératoire qui sera repris plus tard d'une manière plus dynamique par Kevin Lynch⁹².

C'est pourquoi Sitte « préconise un espace concret, découpé dans la continuité d'un fond d'édifice⁹³. » Il écrit par exemple à propos des places publiques, puis de la rue : « Leur seule raison d'être est de procurer plus d'air et de lumière et de rompre la monotonie des océans de maisons. »

« La rue idéale doit constituer une entité complètement fermée⁹⁴ ! »

Contrairement à Cerdà, Sitte voit la ville comme un espace fermé et plein, sans relations avec le monde extérieur. Choay ajoute : « À l'analyse typologique, Sitte substitue l'analyse relationnelle, la rue est un organe fondamental, les formes directrices ne sont plus celles des édifices mais celles des lieux de passage et de ren-

⁸⁶ *Ibid.*, p. 18.

⁸⁷ *Ibid.*, p. 12.

⁸⁸ *Ibid.*, p. 15.

⁸⁹ *Ibid.*, p. 16.

⁹⁰ *Ibid.*, p. 48.

⁹¹ Choay Françoise, *L'urbanisme, utopies et réalités, op. cit.*, p. 42.

⁹² Lynch Kevin, *The image of the city*, Cambridge, MIT Press, 1960, 194 p.

⁹³ Choay Françoise, *L'urbanisme, utopies et réalités, op. cit.*, p. 43.

⁹⁴ Collins George Roseborough et Collins Christiane Crasemann, *Camillo Sitte and the birth of modern city planning, op. cit.*, p. 199, notre traduction de l'anglais.

contre, c'est à dire des rues et des places⁹⁵ ». C'est ainsi qu'il propose de tenir la ville pour un système d'espaces publics.

Guadet analyse l'évolution de la ville avec finesse : « Mais si cette ville a encore de la sève et de la vie, si elle s'accroît et s'enrichit, il faudra bien qu'elle change [...] Elle peut changer de deux façons : en se déplaçant ou en se transformant sur place ; le plus souvent les deux évolutions se combinent⁹⁶. »

Au sujet du déplacement, on pense à la *Cité Linéaire* de Soria ou aux propositions ultérieures de Hénard – notamment le Boulevard à redans et la Rue future. Une première transformation de la ville s'est opérée avec les travaux de percements et d'embellissements conduits par Haussmann. Mais la nouveauté tient à l'idée selon laquelle « les deux évolutions se combinent » ; avec son système de parcs, Forestier entreprendra ainsi de théoriser la transformation du cadre opératoire des interventions sur la ville.

Pour Hénard, il s'agit encore de transformer et d'adapter la ville au changement, comme l'a montré Jean-Louis Cohen : « C'est sur les problèmes de circulation que va se déployer l'essentiel de son énergie : il s'agira pour lui d'adapter la ville existante à ce qu'il dénomme le “mouvement moderne⁹⁷”, c'est-à-dire aux désordres provoqués dans une sorte de fatalité implacable par « l'attraction réciproque des circulations intenses ». Les projets de Hénard viseront donc, à partir de l'analyse de ces nouvelles forces de gravitation, à concilier le développement de la « puissance économique » de Paris et le « respect de ses beautés », c'est-à-dire à « infléchir des percements haussmanniens inachevés [...], tentative pour installer une voie de fort calibre dans un environnement historique. À partir d'une rationalisation localisée de la circulation, la démarche de Hénard va en fait se développer dans deux directions : il va tout d'abord, engager un travail analytique sur les composants de la voirie eux-mêmes ; il mettra au point ensuite, à partir d'une décomposition patiente de la circulation de la capitale, une proposition d'ensemble pour Paris⁹⁸ ». La question de la suppression des fortifications est l'occasion pour Hénard d'esquisser un système de parcs, dont il trace un premier plan général⁹⁹. S'il estime presque impossible de percer de nouvelles avenues comme les Champs-Élysées ou l'avenue du Bois de Boulogne, il propose d'intégrer les jardins dans une « cou-

⁹⁵ Choay Françoise, *L'urbanisme, utopies et réalités*, op. cit., p. 43-44.

⁹⁶ Guadet Julien, *Éléments et théorie de l'architecture. T4 Additions*, op. cit., p. 53.

⁹⁷ Il s'agit bien entendu du « mouvement continu des voitures », voir l'étude « Les voitures et les passants. Carrefours libres et carrefours à giration » in Hénard Eugène, *Études sur les transformations de Paris (1982)*, op. cit., p. 235-296.

⁹⁸ Cohen Jean-Louis, « Les visions métropolitaines d'Eugène Hénard », in *Études sur les transformations de Paris, et autres écrits sur l'urbanisme*, Paris, France, l'Équerre, 1982, p. X.

⁹⁹ Hénard Eugène, *Études sur les transformations de Paris (1982)*, op. cit., p. 47.

ronne» remplaçant les fortifications :

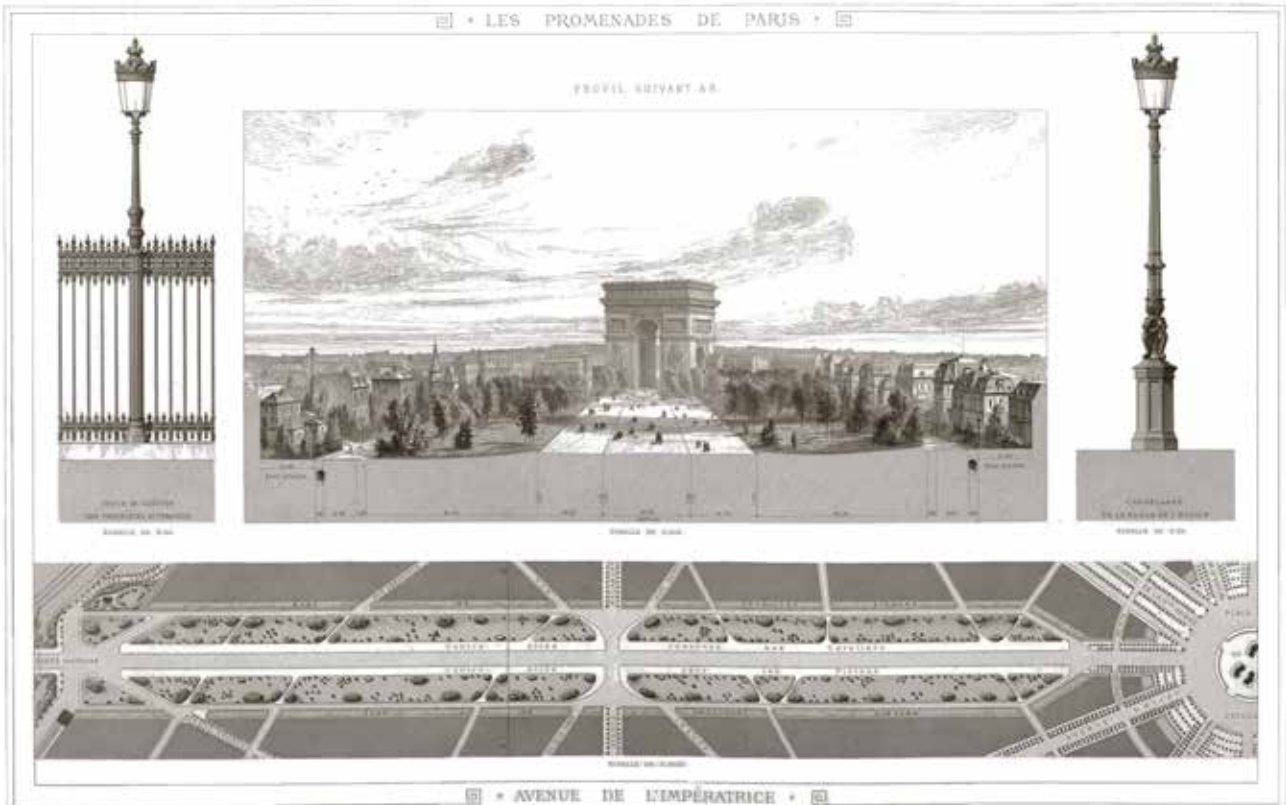
« L'idée de profiter de la suppression du mur d'enceinte, pour établir de nouveaux jardins autour de Paris, a déjà été émise à plusieurs reprises, mais d'une manière générale et un peu vague [...]. Nous nous contenterons, en précisant leurs emplacements, de prévoir, de distance en distance, la création d'un certain nombre de jardins qui formeraient sur ce long parcours des stations d'air et de repos, et qui seraient comme les fleurons de cette immense couronne de verdure¹⁰⁰. »

C'est aussi pour Paris que Forestier va proposer son système de parcs. À partir des mêmes constats sur l'évolution de la capitale, il voudra installer son futur développement dans une dimension régionale : « Aujourd'hui il est donc manifeste que la plupart des communes attachées étroitement à la grande ville, font partie d'une même et indissoluble agglomération¹⁰¹. »

Forestier propose un principe de répartition régulière des parcs suburbains dans la continuité de l'idée émise avant lui par Hénard. Il y ajoute une classification et une hiérarchisation des différents parcs. Il les met alors en réseau à plusieurs échelles (régionale et urbaine) en les reliant par ce qu'il appelle les « avenues-promenade », véritables jardins linéaires. La rue est ainsi libérée de la densité urbaine : en devenant avenue-promenade, elle esquisse les lignes d'un réseau théorique dont les mailles se plieront à la morphologie du paysage, sa géographie et sa topographie. Ces axes de circulation mettent en relation les lieux clés de l'articulation de la ville que sont les espaces publics, avec le grand paysage.

¹⁰⁰ *Ibid.*, p. 45.

¹⁰¹ Forestier Jean-Claude-Nicolas, *Grandes villes et systèmes de parcs*, *op. cit.*, p. 5.



17 Adolphe Alphand, Avenue de l'impératrice (*Les Promenades de Paris*, 1867-1873).



18 Raymond Unwin, L'avenue des Champs-Élysées, Paris (*L'étude pratique des plans de villes*, rééd. 1981, p. 222).

« Avenue-promenade » et « parkway » métropolitains

La notion d'avenue-promenade a traversé les différents traités, déclinant le paradigme des grandes avenues parisiennes telles que les Champs-Élysées et l'avenue du Bois de Boulogne. Hénard est le premier à établir ce modèle :

« Cependant, indépendamment des anciens grands boulevards, deux voies magistrales font exception à cette règle, ce sont l'avenue des Champs-Élysées et l'avenue de Bois de Boulogne [...] L'avenue des Champs-Élysées, c'est la grande sortie de la capitale vers la campagne. L'avenue du Bois de Boulogne, c'est un morceau de parc s'allongeant dans Paris¹⁰². »

Unwin se réfère tout aussi clairement aux parcs :

« Les effets d'avenues comme on les a compris instinctivement en France sont des plus heureux que l'on puisse chercher à imiter pour décorer des voies avec des arbres, et même une grande variété peut être obtenue sans pour cela détruire le caractère d'allée¹⁰³. »

C'est aussi l'exemple des Champs-Élysées qui illustre chez lui les avantages de la ligne droite :

« Sitte et certains auteurs allemands qui recommandent les voies courbes, n'ont peut-être pas rendu justice aux avantages réels non négligeables qui s'attachent aux voies rectilignes. Ces avantages sont, en résumé : accès direct d'un point à un autre, commodité d'utilisation de terrains rectangulaires, facilité et économie dans l'installation des lignes de tramways, symétrie et simplicité de l'effet perspectif produit, vues lointaines et longues perspectives [...] qui agrémentées de plantations, produisent un effet d'allée agréable qui est en lui-même très séduisant¹⁰⁴. »

De Souza reprendra la portée des résultats de Forestier, prolongeant ses propos sur les espaces libres :

« ces différentes sortes d'espaces libres, tantôt en plein centre des agglomérations, tantôt à des grandes distances, doivent être reliés par des avenues promenades, comme l'« Avenue du bois » à Paris [« Parkways » des américains, « Promenades » en Autriche, « Ring » de Vienne et Cologne, « Anlage » de Francfort], qui après avoir uni les divers parcs et jardins du centre, se ramifieraient pour nous mener aux bois et forêts des environs. Ce sont les systèmes de parcs des grandes villes yankees sur lesquelles nous a si bien renseigné M. J.-C. N. Forestier en 1906¹⁰⁵. »

Il conclut qu'il n'y a pas « d'avenue du Bois-de-Boulogne à Nice¹⁰⁶. » Forestier, pour sa part, s'intéresse aux exemples parisiens, comme Hénard ; mais surtout, il opère

¹⁰² Hénard Eugène, *Etudes sur les transformations de Paris (1982)*, op. cit., p. 30.

¹⁰³ Unwin Raymond, *L'étude pratique des plans de villes*, op. cit., p. 238.

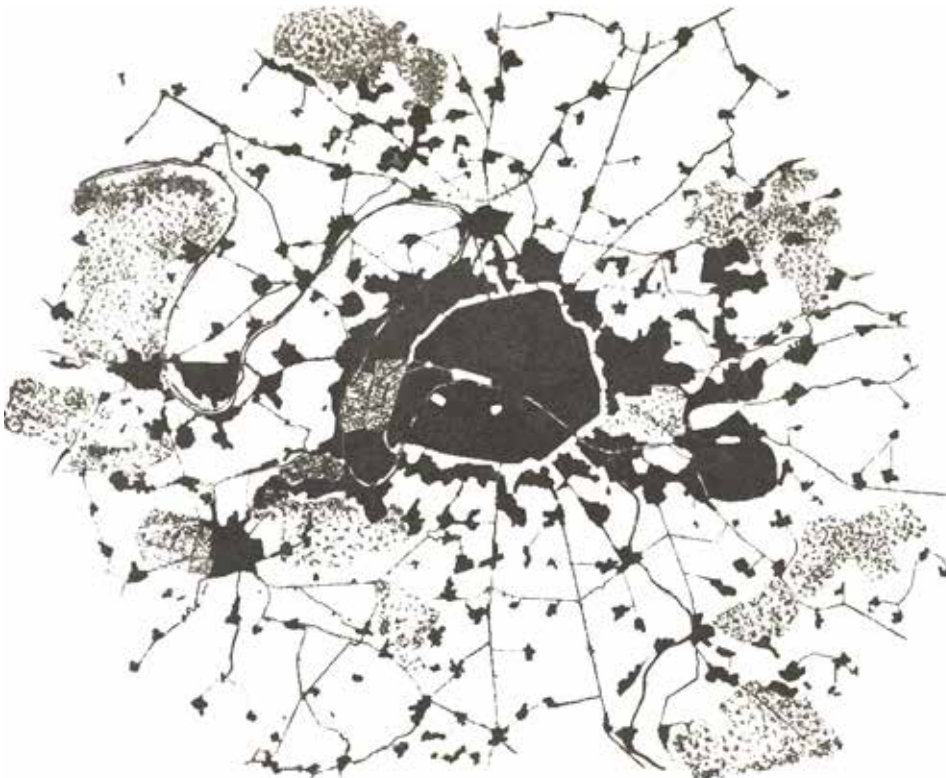
¹⁰⁴ *Ibid.*, p. 219.

¹⁰⁵ Souza Robert de, *Nice, capitale d'hiver*, op. cit., p. 133.

¹⁰⁶ *Ibid.*, p. 346.



19 Jean-Claude-Nicolas Forestier, Paris en 1790, "les noirs figurent les agglomérations habitées" (*Grandes villes et systèmes de parcs*, 1906-1908, p. 50).



20 Jean-Claude-Nicolas Forestier, Paris en 1900, "les noirs figurent les agglomérations habitées" (*Grandes villes et systèmes de parcs*, 1906-1908, p. 51).

une synthèse entre les dernières idées à la pointe de l'aménagement et de l'urbanisme en Europe et aux États-Unis. Il se situe à la convergence de ces idées, qu'il reformule et conceptualise sur les traces d'Olmsted et du *City Beautiful Movement*¹⁰⁷. « Paris peut s'enorgueillir de cette admirable et triomphante suite des Tuileries, des Champs-Élysées et de l'avenue du Bois¹⁰⁸. »

Ces avenues font donc partie du système de parc comme les *Parkways* de Boston, de Chicago ou de Brooklyn, mais aussi les « promenades de Vienne, [qui] forment [...] les éléments d'un réseau étudié¹⁰⁹. » Ces avenues-promenades qu'il emprunte aux villes américaines et européennes, Forestier cherche à les relier physiquement et visuellement aux éléments stratégiques du paysage¹¹⁰ : « Elles peuvent contribuer à mettre en valeur les points de vue, les bords de rivière, les paysages intéressants ou pittoresques¹¹¹. » Il écrit aussi, à propos de Baltimore : « Le projet consiste surtout à préserver les cours d'eau et à constituer des parcs suivant les vallées qui sont, paraît-il, les points les plus pittoresques des environs de la ville¹¹². »

L'exemple de Vienne est plus frappant encore :

« Pour suivre les dispositions topographiques de la périphérie de Vienne, le projet a été partagé en diverses parties. Du nord à l'ouest, la montagneuse et boisée s'avance jusque dans la ville [...] Dans cette partie se trouve un des points essentiels et intéressants du projet, la "route haute", qui courra à flanc de coteau sur la lisière de la forêt, servant à relier les parcs qu'elle traverse. En outre elle conduira, par une chaussée [...] bordée de jardins, aux points de vue nombreux de cette Corniche Viennoise. Il était tout naturel qu'on s'inspire des exemples si connus de la Viale dei Colli, de Florence (qui date de 1861), et de la Passegiata Margherita, de Rome (construite en 1884)¹¹³. »

Forestier conclut : « Les réserves, grands parcs et jardins, seront prévus aux points de la ville où se trouvent le plus de beautés naturelles ou pittoresques dignes d'être conservées¹¹⁴. » Il inscrit donc le développement de la ville-métropole dans une logique de préservation et de mise en valeur des sites ; prévoir l'extension de la ville, c'est l'inscrire dans les lieux clés du paysage qui l'entoure. Il est utile de rappeler ce qu'écrivait Laugier à ce propos : « que les dessins de nos parcs servent de plan à nos

¹⁰⁷ Lejeune Jean-François, « La ville et le paysage », in Jean Claude Nicolas Forestier : 1861-1930. *Du jardin au paysage urbain*, Paris, France, Picard, 1994, p. 178.

¹⁰⁸ Forestier Jean-Claude-Nicolas, *Grandes villes et systèmes de parcs*, op. cit., p. 24.

¹⁰⁹ *Ibid.*

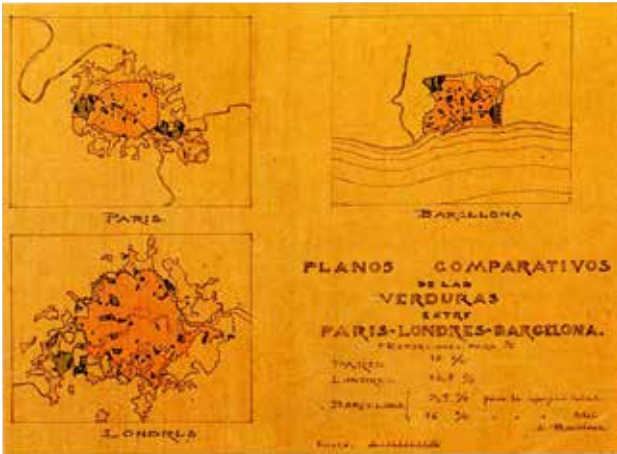
¹¹⁰ Il est intéressant de noter à ce sujet le propos de Geddes « Mais avec la préservation des montagnes et des terrains bourbeux apparaît aussi la nécessité d'y accéder, une nécessité pour la santé physique et mentale. », Geddes Patrick, *Cities in evolution*, op. cit., p. 95.

¹¹¹ Forestier Jean-Claude-Nicolas, *Grandes villes et systèmes de parcs*, op. cit., p. 22.

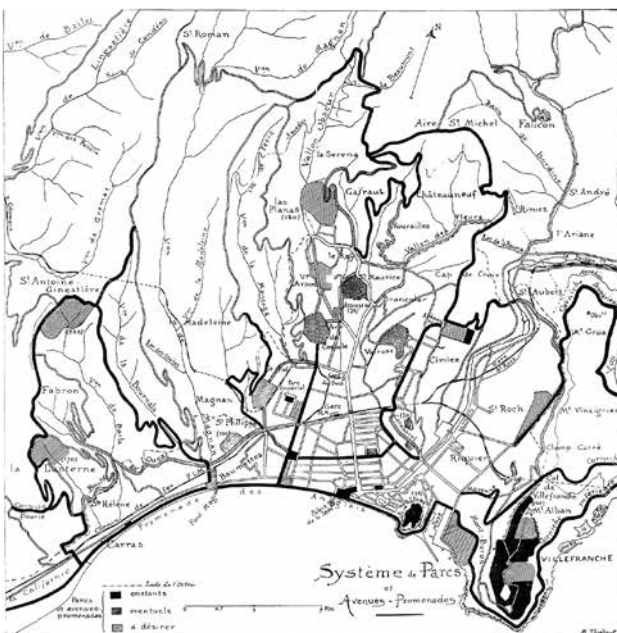
¹¹² *Ibid.*, p. 36.

¹¹³ *Ibid.*, p. 38.

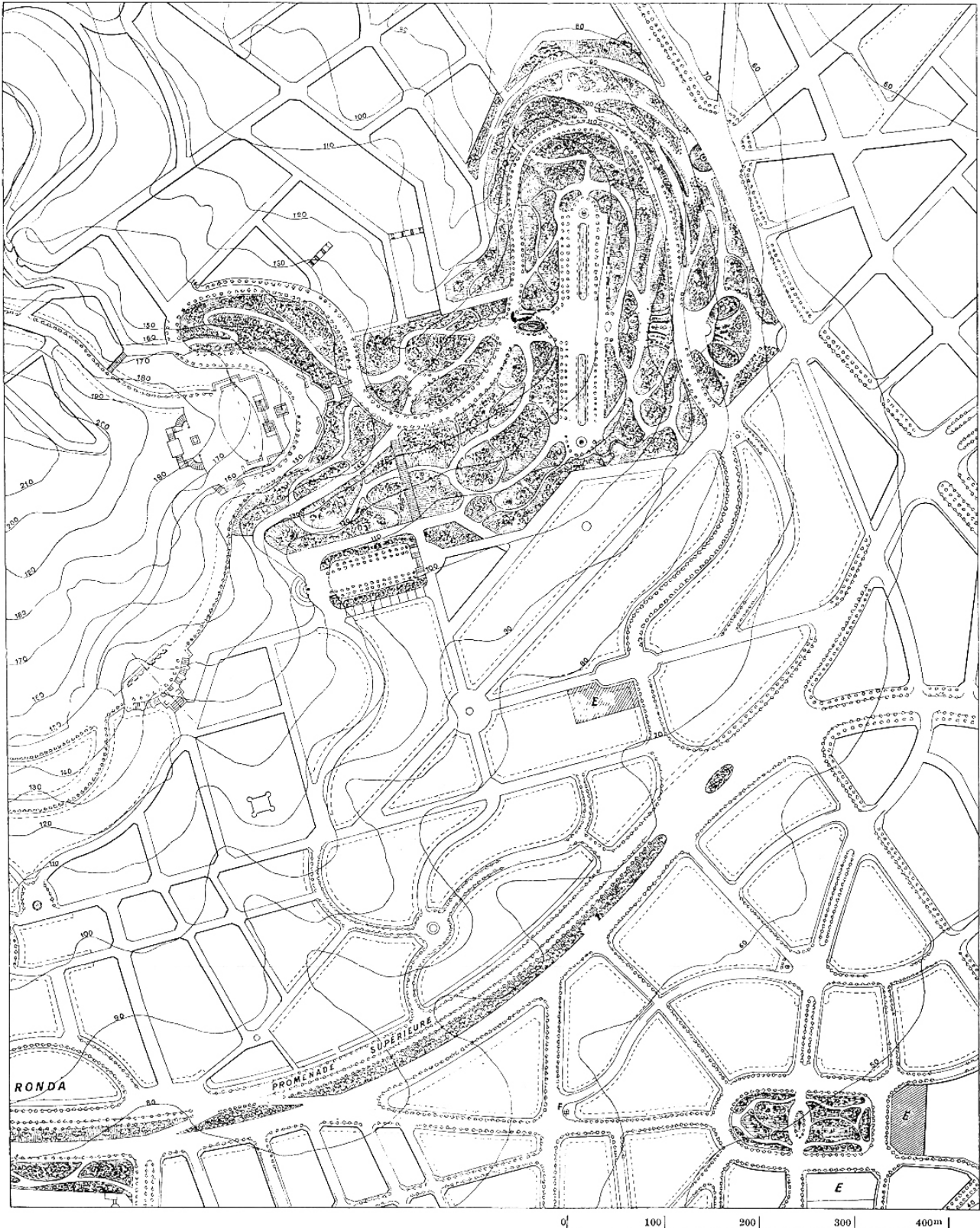
¹¹⁴ *Ibid.*, p. 53.



21 Léon Jaussely, Plans comparatif des espaces verts Paris-Londres-Barcelone et plan du système de parcs de Barcelone, vers 1905 (*Inicis de la urbanística municipal de Barcelona*, 1985, p. 215).



22 Robert de Souza, Système de parcs et Avenues-Promenades, Nice, 1913 (*Nice, capitale d'hiver*, 1913, pp. 344-345).



23 Léon Jaussely, Plan d'un "quartier futur de la nouvelle Barcelone", vers 1905 (*Nice, capitale d'hiver*, 1913, p. 420).

Notons la voie à deux sens de circulations séparés et sa "promenade supérieure", dans la partie supérieure du plan on peut distinguer le Parc Güell.

viles. Il n'est question que d'en toiser le terrain, et d'y figurer dans le même goût des routes qui deviendront des rues, et des carrefours qui feront des places¹¹⁵. »

L'exemple américain de Philadelphie intéresse aussi Unwin. Lui-même sera l'auteur d'un projet de *Parkway* pour Londres, ville dont il réfléchira au plan régional à partir de 1929¹¹⁶ :

« On s'attache aujourd'hui particulièrement à combattre la monotonie des villes par l'aménagement de parcs et la création d'espaces libres reliés par des larges boulevards et des allées ombragées, l'ensemble formant des promenades pour les piétons et les voitures, dans et autour de la ville, à travers des bandes de parcs ou de jardins. La ville de Philadelphie a été prise comme exemple de cet effort américain [...] La régularité du dessin (le plan) a été brisée en plusieurs endroits par des routes [...] De nombreuses rues droites diagonales, des allées et avenues plantées d'arbres se réalisent actuellement. On remarquera sur le plan général l'une de ces nouvelles voies qui mène de l'hôtel de ville au parc Fairmount en coupant en diagonale le square Logan. »

« Dans ce plan on a appliqué le principe français [J. Gréber a travaillé sur le projet en 1917¹¹⁷] qui consiste à créer de longues perspectives terminées par des monuments; de nombreuses perspectives secondaires ont été conçues autour de Fairmount Parkway¹¹⁸. »

De Souza inscrit directement son propos dans la continuité de ces discours, comme le montre la bibliographie de son ouvrage où l'on retrouve Sitte, Stübben, Hénard et Forestier. Pour tenir compte de la spatialité spécifique de la rue, il combine les modes de représentation spatiale utilisés par Sitte et Unwin. En effet, dans les exemples qu'il retient, il choisit la rue la plus significative du quartier étudié : elle est représentée dans sa spatialité au moyen de plans et de photographies qu'il place en relation visuelle directe¹¹⁹. Au sujet des espaces libres et du système de parcs, il cite largement les travaux de Hénard et Forestier : son ouvrage reproduit des planches de Hénard qui comparent des parcs et jardins de Paris avec Berlin et Londres, sur des périmètres identiques¹²⁰. On retrouve aussi dans ses propos les

¹¹⁵ Laugier Marc-Antoine, *Essai sur l'architecture*, op. cit., p. 223.

¹¹⁶ Jackson Frank, *Sir Raymond Unwin : architect, planner, and visionary*, London, A. Zwemmer, 1985, 192 p., voir le chapitre 6, « Regional planning-London », pp. 140-158, illustration du *Parkway* p. 149 et 152.

¹¹⁷ Voir les articles, Lortie André, « Détours par les États-Unis », in *Les Cahiers de la recherche architecturale*, Paris, Centre d'études et de recherches architecturales, 1993, p. 13-24; Lortie André, « Jacques Gréber, Les plans pour Philadelphie, 1917 et Marseille, 1933 », in *La ville, art et architecture en Europe : 1870-1993*, Paris, France, Centre Georges Pompidou, 1994, p. 161.

¹¹⁸ Unwin Raymond, *L'étude pratique des plans de villes*, op. cit., p. 78, et illustrations pp. 78-83.

¹¹⁹ Souza Robert de, *Nice, capitale d'hiver*, op. cit., p. 118-119 et 121.

¹²⁰ *Ibid.*, p. 125-129.

idées de Forestier qui associe les parcs à la notion de prévision : « la question ne se pose pas d'avoir des jardins dans l'intérieur de la ville plutôt que des parcs aux environs, car ces parcs deviendront les jardins de l'intérieur plus tard ; si on ne les réserve point tout de suite, les mêmes engorgements se produiraient d'ici peu¹²¹. »

Il intègre bien évidemment ces propos aux transformations de la ville vers la métropole après avoir critiqué l'ancienne attitude de percements et d'embellissement de Haussmann, problématique de la ville classique et préindustrielle¹²² : « Wells, dans ses *Anticipations*¹²³, [...] annonçait déjà que le vingtième siècle verrait la désagrégation définitive de ce qu'on croit entendre par le mot ville [...]. Et déjà, en effet, ce n'est plus la ville qui existe, mais la région urbaine¹²⁴. »

Après avoir expliqué les travaux théoriques de Forestier, De Souza envisage la possibilité d'une application pratique des principes du système de parcs à la ville de Nice. Ces réflexions annoncent le futur travail de Prost pour son projet d'aménagement de la côte varoise en 1923¹²⁵. Il illustre ainsi les rapports, rendus opératoires par les infrastructures, du paysage à la ville :

« Tous veulent de belles routes aux échappées constantes sur la splendeur des horizons et des entiers à travers les roches, les oliviers et les pins¹²⁶. »

« Le plus important est de sauver d'abord les belvédères naturels, qui varient de toutes parts la vue du littoral. Leur obstruction est aussi fâcheuse pour le panorama qu'on en découvre, que pour les placards massifs qu'elle impose aux yeux, des vallons ou de la plaine¹²⁷. »

Sur les voies à chaussées décalées, il remarque, en analysant le projet de Jausse pour Barcelone, que l'attention portée au paysage répond au vœu de l'architecte de « ne point boucher les effets perspectifs sur les vues naturelles¹²⁸. »

« C'est une voie de circonvallation sur des terrains en pente. [...] S'élevant par de larges courbes de l'ouest à l'est, cette « *ronda* » est établie en promenade sur deux plans, de façon à ce que le plan supérieur dresse toujours ses habitations au-dessus des maisons du plan inférieur [...]. Il y a donc deux chaussées plantées que séparent des jardins en talus. [...] Ainsi aucune vue n'est masquée, aucune perspective n'est perdue. C'est le type idéal de toute voie de ceinture à flanc de coteau dans une citée entourée de montagnes, belvédères sur de vastes horizons¹²⁹. »

¹²¹ *Ibid.*, p. 383.

¹²² *Ibid.*, p. 132-136 et 222.

¹²³ Ouvrage publié en 1900 et traduit en français en 1904.

¹²⁴ Souza Robert de, *Nice, capitale d'hiver*, *op. cit.*, p. 232-233.

¹²⁵ Hodebert Laurent, « Le plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, 1923, Henri Prost, La « Ville-Parc » », *AMC*, n° 61, mai 1995, pp. 60-65.

¹²⁶ Souza Robert de, *Nice, capitale d'hiver*, *op. cit.*, p. 234.

¹²⁷ *Ibid.*, p. 243.

¹²⁸ *Ibid.*, p. 417.

¹²⁹ *Ibid.*, p. 108-109.

« Nous n'avons plus à insister sur la manière de construire le long de pentes qui doivent rester des espaliers ou des estrades d'amphithéâtres. L'avenue n'y serait point un simple couloir pour gagner sa place, mais le promenoir d'où, par-dessus les logis, la vue du spectacle serait libre¹³⁰. »

Chez Agache, Auburtin et Redont, au sujet des voies de promenade (avenues-promenade), on retrouve le modèle des grandes avenues parisiennes :

« sans répondre à un besoin d'active circulation, [elles] sont établies sur une grande largeur [...]. Elles sont destinées, soit à former par elles-mêmes une promenade pour un quartier, soit à relier entre eux les grands jardins et les espaces libres. [Dans le premier cas], ces voies forment elles-mêmes une sorte de jardin allongé compris entre les deux chaussées ou, si elle est établie le long d'un fleuve ou d'une terrasse, entre la chaussées et le bord de la berge ou de la terrasse¹³¹. »

Pour sa part, Forestier rappelle leur rôle dans le plan d'extension :

« Les grandes promenades ou parcs extérieurs [...] ont pour objet [...] de protéger et de conserver les sites, les aspects les plus intéressants de ses environs, et de constituer les espaces libres de ses extensions futures¹³². »

Le propos de Geddes est tout aussi éclairant à ce sujet, et fera office de conclusion à ce chapitre :

« Une telle vision synoptique de la nature, une telle conservation constructive de son ordre et de sa beauté pour la santé des villes [...] est plus que de l'ingénierie. Elle est un art en soi ; plus grande que celle de la planification des rues, c'est du paysagisme ; et ainsi elle traite et s'associe à la conception de la ville¹³³. »

Conclusion

Ce panorama de l'évolution des idées sur les infrastructures nous a montré la manière dont les grands principes se dégagent avant de devenir opératoires pour l'extension de la ville. On a pu constater que cette évolution plutôt lente s'accélère avec l'avènement de la société industrielle, qui voit converger les idées en direction d'une instrumentalisation concrète. L'instrument du schéma théorique engage une opération d'abstraction (séparation de la rue et du bâti) et de synthèse qui permet d'articuler les réseaux d'infrastructure avec la morphologie du sol. On verra

¹³⁰ *Ibid.*, p. 349.

¹³¹ Agache Donat-Alfred, Auburtin J.-Marcel, Redont Edouard et Risler Georges, *Comment reconstruire nos cités détruites*, op. cit., p. 28.

¹³² *Ibid.*, p. 36.

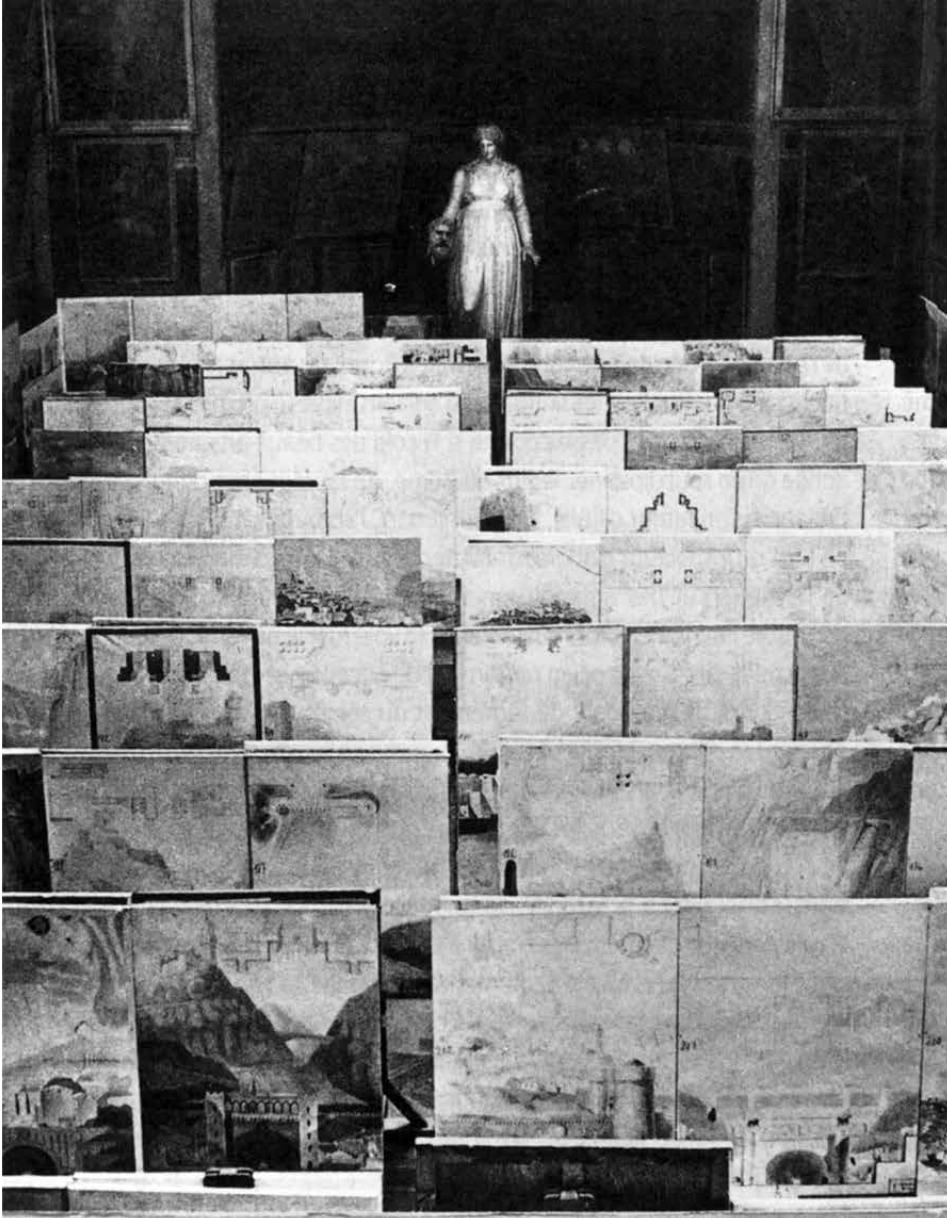
¹³³ Geddes Patrick, *L'évolution des villes*, op. cit., p. 95.

comment Jaussely, dans son projet pour Barcelone, instrumentalise d'une manière pratique ce mode de raisonnement abstrait afin de mettre en place une stratégie globale pour la ville. Les infrastructures deviennent ainsi les mailles des divers réseaux sur lesquels les villes peuvent se réorganiser ou se construire.

Ainsi le réseau viaire contribue à élaborer la nouvelle dimension métropolitaine du fait urbain. L'évolution de l'avenue parisienne jusqu'à l'avenue promenade est emblématique de ce changement d'échelle. Née du besoin d'embellissement et d'assainissement de la ville classique, la grande avenue s'intègre aux nouvelles problématiques des « villes en évolution » et part à la conquête du territoire extérieur à la ville héritée. Ce processus s'accomplit de diverses manières : la Cité Linéaire de Soria, le Boulevard à redans de Hénard, puis le *Système de parcs* de Forestier, mieux intégré.

L'ensemble de ces textes et idées définit un champ théorique où l'on reconnaît les problèmes posés par l'architecture du sol urbain et les dispositifs pratiques qui en découlent.

**Les étapes de la formation
des architectes des beaux-arts:
vers une architecture du sol urbain**



24 École des Beaux-arts, un rendu dans la salle Melpomène, vers 1936 (*L'Architecture d'aujourd'hui*, n°310, avril 1997, p. 86).

L'enseignement à l'école des beaux-arts

Introduction

Le chapitre précédent a suivi la constitution progressive du discours théorique sur la ville et son installation infrastructurelle. L'objet de ce nouveau chapitre est de comprendre comment le parcours des élèves de l'École des Beaux-arts (EBA), futurs architectes et urbanistes, est le cadre de la formation d'une culture spécifique et réaliste au sujet des problèmes que pose la transformation de la ville en métropole. Ce parcours est jalonné de grandes étapes didactiques qu'on ne peut séparer de manière étanche. Le cheminement commence par le passage à l'École des Beaux-Arts, temple mondial de la composition architecturale; il passe ensuite par le séjour à Rome pour les lauréats du Grand Prix; puis, c'est l'expérience pratique des premiers concours internationaux, dans lesquels sera couronné un groupe homogène d'architectes futurs urbanistes.

L'enseignement à l'École des Beaux-Arts, la figure de Guadet,

«Du dessin, une seule chose est à dire: vous ne serez jamais assez dessinateur.¹³⁴»

Il est primordial d'étudier le passage des architectes à l'EBA, pour saisir en détail le contenu de leur formation. Plusieurs travaux ont mis en évidence le fonctionnement de l'École, mais aussi les principes de son enseignement ainsi que les grandes étapes de son évolution, en décrivant les grandes figures qui ont occupé la chaire de Théorie. David Van Zanten a analysé les principes de la composition dans un article («Le système des Beaux-Arts¹³⁵») puis un ouvrage collectif, catalogue de l'exposition «The Architecture of the École des Beaux-Arts», tenue au MOMA en 1975-1976¹³⁶. Dans cet ouvrage, Richard Chafee propose un historique détaillé de l'évolution de l'enseignement de l'architecture à l'École¹³⁷. Donald Drew Egbert a

¹³⁴ Guadet Julien, *Éléments et théorie de l'architecture. T4 Additions, op. cit.*, p. 22.

¹³⁵ Van Zanten David, «Le système des Beaux-Arts», *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n° 182, novembre 1975, pp. 97-106.

¹³⁶ Drexler Arthur (dir.), Chafee Richard, Levine Neil et Van Zanten David, *The Architecture of the École des Beaux-Arts*, London, Secker & Warburg, 1977, 525 p.

¹³⁷ Chafee Richard, «The teaching of architecture at the École des Beaux-Arts», in *The Architecture of the École des Beaux-Arts*, London, Secker & Warburg, 1977, p. 61-110.

approfondi la question dans « The Beaux-Arts Tradition in French Architecture¹³⁸ » en étudiant les Grand Prix de Rome ; peu illustré, cet ouvrage est riche en détails sur les sources d'archives, et établit un parallèle entre l'évolution de la production architecturale française et celle des sujets des Grand Prix. Le travail d'Ignacio de Sola Morales sur « Le jardin Beaux-Arts¹³⁹ », également intéressant, explore les rapports entre jardins, ville et architecture au travers de la composition.

Nous mobiliserons ici les écrits d'Emmanuel Pontremoli, un témoignage de premier ordre sur la période¹⁴⁰. Élève de l'EBA de 1883 jusqu'à son Grand Prix de Rome en 1890, il fut pensionnaire de la Villa Médicis de 1891 à 1896. Désigné « Patron », autrement dit chef d'atelier à l'ENSBA, dès 1919, il finira par diriger l'École de 1934 à 1938. Ces deux périodes, celle de l'élève puis celle de l'enseignant et directeur, encadrent chronologiquement notre champ d'étude. La référence à son témoignage permet de détailler le passage des projets d'école aux situations réelles, à « la vie », comme il aimait à dire.

C'est dans les travaux sur la formation de Tony Garnier que l'on trouve la meilleure lecture des réponses des élèves aux sujets de concours. Esquissée par Pawlowski en 1967¹⁴¹, cette question a été très bien analysée par Rovigatti dans *Tony Garnier, architettura per la città industriale*¹⁴², où l'on trouve une lecture assez complète des projets des élèves de la période¹⁴³. Annie Jacques a pour sa part analysé la question des concours à l'EBA, dans un article qui passe en revue leur fonctionnement, leurs programmes et leurs possibles influences à l'étranger¹⁴⁴. Plus récemment, Jacques Lucan a étudié en détail la question de la composition à l'EBA, comme méthode et comme modèle, dans son ouvrage *Composition, non composition*¹⁴⁵.

¹³⁸ Egbert Donald Drew et Venturi Robert, *The Beaux-Arts tradition in French architecture. Illustrated by the Grands Prix de Rome*, Princeton, Princeton university press, 1980, 217 p.

¹³⁹ Solà-Morales Ignacio de, « Les jardins Beaux-Arts », in *Histoire des jardins de la renaissance à nos jours*, Flammarion, 1991, p. 395-404.

¹⁴⁰ Pontremoli Emmanuel, *Propos d'un solitaire, op. cit.*, l'ouvrage comporte notamment deux textes, le premier « Propos d'un solitaire, l'architecture, un art ... un métier, à mes élèves » écrit entre novembre et août 1939, pp. 9-43, le second « Mirages et réalité » daté de février 1951, pp. 47-116.

¹⁴¹ Pawłowski Krzysztof, *Tony Garnier et les débuts de l'urbanisme fonctionnel en France*, Paris, France, Centre de recherche d'urbanisme, 1967, 242 p.

¹⁴² Rovigatti Maria, *Tony Garnier, architettura per la città industriale*, Roma, Italie, Officina, 1985, 142 p., voir le chapitre sur l'École : « L'École de Beaux-Arts verso il rinnovamento », pp. 7-26, et celui sur la formation de T. Garnier : « Tony Garnier a Parigi. Concorsi all'École de Beaux-Arts (1889-1899) », pp. 28-32.

¹⁴³ voir aussi Rovigatti Maria, « Tony Garnier e la didattica dell'École des Beaux-Arts », *Tony Garnier, da Roma a Lione, Rassegna*, n° 17, mars 1984, pp. 11-15.

¹⁴⁴ Jacques Annie, « L'École des Beaux-arts, Paris et la diffusion des modèles », in *Paris s'exporte : modèle d'architecture ou architectures modèles*, Paris, Pavillon de l'Arsenal, Picard, 1995, p. 184-189.

¹⁴⁵ Lucan Jacques, *Composition, non-composition. Architecture et théories, XIX^e-XX^e siècles*, Lausanne, Suisse, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2009, 607 p.

Guadet est un personnage central de l'École au tournant du siècle. Les différentes recherches citées ont montré l'importance de son cours pour les grandes orientations de l'enseignement délivré, et par conséquent pour ses répercussions sur les projets des élèves, par le biais des concours.

En premier lieu, revenons brièvement sur les principes de fonctionnement de l'École des Beaux-Arts. L'entrée se fait sur concours, certains des étudiants venant des académies de dessin. Des ateliers distincts regroupent sous l'autorité d'un professeur, appelé « Patron », les étudiants des différentes années. L'enseignement, c'est-à-dire la transmission du savoir et des techniques de projet, se fait uniquement des aînés vers les plus jeunes, émanant de la personnalité du « Patron » qui règne en maître indiscuté. Les propos de Guadet, directeur d'un atelier de 1871 jusqu'à sa nomination, à la suite de Guillaume, à la chaire de théorie en 1894, le confirment : « Dans l'atelier, le professeur est maître absolu de sa doctrine, maître de son esthétique, maître des leçons qu'il donnera, maître de ses audaces et de ses utopies même¹⁴⁶ ». Le climat en est presque familial, Guadet parle même d'un « enseignement amical¹⁴⁷ », et précise que si la figure du professeur déplaît à l'élève, celui-ci a le libre choix de changer d'atelier.

Cet enseignement en ateliers est complété par une série de cours annexes dont fait partie le cours de théorie de Guadet. Cette dualité entre cours et atelier est bien expliquée par Pontremoli :

« C'est ce parallélisme entre l'école et l'atelier qui constitue à proprement parler l'originalité de notre enseignement de l'architecture ; [...] il demeure que, quelles que soient les modifications qui pourraient être apportées à ces enseignements, il faudra toujours que l'atelier, le laboratoire, l'école d'application [...] contrebalance ce que l'enseignement purement didactique a de trop rigide, de trop général et d'oubli de l'individu.

Cette double discipline a fait ses preuves ; [...] elle a chez nous des vertus telles qu'il serait nécessaire de la conserver, quoi qu'il advienne, [...] il demeurera que le couple école-atelier devra subsister, avec pour l'une les chaires, les méthodes, les cours, les examens, les choses apprises sous quelque forme que ce soit ; pour les autres les expériences, le contact direct avec le maître librement choisi, les camarades, le travail en commun, la critique amicale, les traditions particulières et l'orgueil du succès¹⁴⁸. »

¹⁴⁶ « Leçon d'ouverture du cours de théorie de l'architecture à l'École des Beaux-Arts », le 28 novembre 1894, in Guadet Julien, *Éléments et théorie de l'architecture. T4 Additions, op. cit.*, p. 78.

¹⁴⁷ *Ibid.*

¹⁴⁸ Pontremoli Emmanuel, *Propos d'un solitaire, op. cit.*, p. 14.



25 Louis Bonnier, Les élèves "en loge" et jury de concours, 1936 (*L'Architecture*, 18 juin 1892).



26 École des Beaux-arts, L'atelier Pontremoli, vers 1936 (*L'Architecture d'aujourd'hui*, n°310, avril 1997, p. 86).

Le fondement de ces études académiques est l'enseignement des principes universellement reconnus et définitivement canonisés¹⁴⁹, principes figés et incontestés, dont certains éléments évoluent cependant, ou sont complétés par d'autres. Cette évolution est la marque même de l'influence du progrès sur l'architecture. Guadet écrit, dans son chapitre « Considérations générales » :

« Toujours en vue du bien-être, il s'est créé une foule de choses qui compliquent beaucoup l'architecture, mais qui sont devenues des nécessités indiscutables. Il y a quelque vingt ans, on voyait encore sur certaines maisons de Paris des inscriptions : « Eau et gaz à tous les étages ». Aujourd'hui, cela va sans dire, on affiche encore qu'il y a dans la maison ascenseur, calorifère, électricité ; bientôt soyez en sûrs, ces inscriptions disparaîtront, car il en sera ainsi partout¹⁵⁰. »

« Je vous l'ai dit plus d'une fois : l'architecture d'une époque est déterminée – et caractérisée – par l'état social de cette époque. Des changements se font dans les goûts, dans les besoins et les exigences ; que, par comparaison l'observateur satisfait appelle cela progrès ou que l'observateur morose l'appelle mollesse ou décadence, il n'importe. Nous subissons une loi inévitable, et rien ne servirait de s'insurger contre elle. Au contraire, nos efforts propres tendent à accélérer ce mouvement¹⁵¹. »

Le cours de Théorie de Guadet comprend deux parties : l'étude des éléments de l'architecture vient en premier, avant les éléments de la composition. L'articulation de ces deux parties de la théorie est décisive pour l'enseignement du projet, comme l'énonce Guadet dans ses « Considérations générales » :

« Mais évitons ici toute équivoque. Si je groupe ces éléments dans un livre à part, ce n'est pas qu'ils doivent ni puisent être étudiés à part, abstraction faite du programme de l'édifice et de la nature des services qu'ils doivent relier. [...] En rapprochant au contraire des exemples d'origine diverse, je vous inviterai en fait à la comparaison, m'en remettant comme je le dois à votre goût et à votre sens de la mesure et de la proportion pour l'emploi que vous ferez de ces éléments¹⁵². »

Ces deux parties théoriques s'articulent elles-mêmes en direction du projet par le biais de sujets d'exercices appelés *programmes*, destinés à la manipulation pratique des premiers éléments, déjà cités. Ce sont les concours et autres esquisses. En écho à ses cours sur les *éléments de composition*, Guadet donne donc comme sujet d'esquisse des *programmes de composition*. Ce sont des sujets rapides, se déroulant sur

¹⁴⁹ Guadet Julien, *Éléments et théorie de l'architecture. T4 Additions, op. cit.*, p. 82-83.

¹⁵⁰ *Ibid.*, p. 201.

¹⁵¹ *Ibid.*, p. 214.

¹⁵² *Ibid.*, p. 200-201.

une journée, qui doivent préparer au passage en première classe. Rappelons que Guadet rédigeait les programmes de composition et de concours. Il dit à ce propos : « Je vous donnerai pour ma part en seconde classe, comme programme d'esquisse, très volontiers des programmes de composition, afin de vous habituer à composer, de vous préparer à la première classe¹⁵³. » À ce stade, il faut souligner « la discipline graduée des épreuves », pour reprendre un mot de Pontremoli¹⁵⁴, qui permettait d'aborder graduellement des sujets de plus en plus complexes, et de se familiariser avec les techniques de composition. Guadet est très clair sur ce point dans sa conclusion du Livre I qui concerne *Les études préparatoires* :

« Nous considérons ici les études préparatoires : leur importance est extrême [...] Mais pas d'impatiences, et pas de présomptions. [...] l'architecture viendra plus tard, lorsque vous serez préparés, et après la préparation à l'architecture, vous aurez encore la préparation dans l'architecture avant d'arriver à la composition. L'ordre et la méthode sont toute l'économie des études¹⁵⁵. »

Dans son article « The École des Beaux-Arts and the Classical Tradition¹⁵⁶ », Joseph Rykwert confirme la position centrale de Guadet : « dans ses cours, il offrait une vision unifiée de la théorie et de la pratique, à travers laquelle il parlait au nom de l'École¹⁵⁷. » Rykwert ajoute que le travail de Guadet « a dominé l'École, et par là même d'une certaine manière toutes les discussions architecturales pour trois générations » ; et que ce cours « présent[ait] à l'étudiant autant qu'au praticien seulement ce qui est absolu et ne fait pas de doute¹⁵⁸ ». Il s'agit donc d'un élément incontournable pour comprendre l'état d'esprit des élèves devant les projets de concours.

La pratique des concours est centrale pour l'enseignement académique du projet d'architecture à l'EBA, où l'imitation est de rigueur. Celle-ci se manifeste principalement pour ce qui concerne le dessin du cadre bâti. En marge de cette imitation, se développe une ouverture aux nouvelles problématiques urbaines : l'équipement infrastructurel de la ville et sa transformation à l'ère industrielle, mais aussi l'émergence d'éléments qui composent la structure de la ville et participent de son embellissement. Pontremoli écrira à ce sujet :

« Cet enseignement, ces concours, avec toutes les épreuves préliminaires qu'ils comportent et qui permettent de choisir les plus aptes, sont le meilleur acheminement à l'étude réelle des grands problèmes architecturaux et urbains ; si éloi-

¹⁵³ *Ibid.*, p. 91.

¹⁵⁴ *Ibid.*, p. 35.

¹⁵⁵ *Ibid.*, p. 70.

¹⁵⁶ Rykwert Joseph, « The École des Beaux-Arts and the Classical Tradition », in *The Beaux-arts and Nineteenth-Century French Architecture*, London, Thames & Hudson, 1984, p. 9-17.

¹⁵⁷ *Ibid.*, p. 11, notre traduction.

¹⁵⁸ *Ibid.*

gnés que ces concours paraissent, en effet, du réel et de la vie, les exercices qu'ils comportent obligent à la même suite de raisonnement, d'expériences, de retours, d'inventions et de contrôle que ceux que vous devez faire pour résoudre plus tard les vastes programmes qui pourraient vous être proposés¹⁵⁹. »

Le principe du concours est particulièrement intéressant, pour plusieurs raisons. En premier lieu, le nombre et la diversité des sujets offrent une large palette de projets d'élèves, qui permet d'apprécier la réception des cours et l'apparition de nouvelles problématiques au sein de l'EBA. Deuxièmement, la réponse rapide en loge à un programme précis, les « vingt-quatre heures », implique pour les participants l'acquisition préalable et la parfaite maîtrise des outils, aussi bien graphiques que de composition. La deuxième étape se prépare en atelier, conformément à l'esquisse préalablement déposée; enfin, c'est de nouveau en loge que se termine le rendu¹⁶⁰. La question du format est tout aussi décisive; les châssis de 1,20 à 1,60 mètre, dans la longueur, imposent aux élèves de véritables prouesses dans les techniques de dessin. Pontremoli raconte: « tout seul les cinq ou six dernières semaines, je m'étais penché, couché, sur les grandes feuilles du rendu, sans répit ». Ces tours de force se révèlent dans les détails, dont la reproduction souvent réduite de ces grands formats panoramiques ne peut que trahir les qualités.

La nécessité de développer de telles compétences fait du principe du concours une véritable initiation sélective, dont le Grand Prix de Rome est emblématique. Seul l'unique vainqueur en peut recevoir les fruits, véritable « rampe de lancement » pour l'avenir professionnel. Le Premier Grand Prix, après un séjour à la Villa Médicis, est le plus souvent promu au rang d'architecte du gouvernement. Les élèves « montent en loge¹⁶¹ » plusieurs fois avant de pouvoir, dans le meilleur des cas, accéder au titre suprême de Grand Prix de Rome. Les autres concours, d'une portée et d'une importance moindres, constituent une sorte d'entraînement, de banc d'essais à cette épreuve suprême. Van Zanten relève la différence d'échelle entre les concours: « les projets des concours d'émulation semblaient pratiques et pertinents, tandis que les projets du Grand Prix semblaient impossibles et mégalomanes¹⁶². » Par leur échelle qui dépasse celle de l'objet architectural, ces concours deviennent le théâtre d'un nouveau regard sur la ville, objet en pleine mutation.

¹⁵⁹ Pontremoli Emmanuel, *Propos d'un solitaire*, op. cit., p. 35.

¹⁶⁰ voir à ce sujet, en annexe, le texte de Pontremoli qui raconte ces différents épisodes de l'épreuve.

¹⁶¹ Elles sont situées au quatrième étage.

¹⁶² Drexler Arthur (Éditeur scientifique), Chafee Richard, Levine Neil et Van Zanten David, *The Architecture of the École des Beaux-Arts*, op. cit., p. 232; cité par Annie Jacques, « The programmes of the architectural section of the Ecole des Beaux-Arts, 1819-1914 », dans Middleton Robin (éd.), *The Beaux-Arts and Nineteenth-Century French architecture*, London, Thames and Hudson, 1982, p. 59-65.

Un autre aspect intéressant du concours est l'exposition des projets lauréats dans la salle Melpomène. Ainsi les anciens, par l'impact visuel de leurs projets grandioses, ont pu jouer le rôle d'exemple ou de modèle auprès des plus jeunes, comme en témoigne Pontremoli :

« J'avais déjà eu contact avec les problèmes posés et les résultats des grands concours. Au moment où j'arrivais pour la première fois à l'école, la salle Melpomène était remplie par les châssis des concurrents de Rome. Le sujet proposé était, cette année-là, « un Panthéon ». Je fus ébahi par l'ampleur des conceptions, la dimension des dessins, l'habileté d'expression, les différences d'interprétation. J'étais d'ailleurs assez mauvais juge et le projet couronné 1^{er} Grand Prix, qui avait pour auteur Redon, élève de M. André, m'apparut par le fait même du jugement rendu comme le meilleur. Je ne connaissais pas le lauréat - je ne le connus que bien plus tard, mais j'ai conservé un souvenir très vif de ce premier contact avec le grand concours¹⁶³. »

Nous allons examiner les différents concours, en premier lieu par la lecture et l'analyse des sujets donnés aux élèves, puis par celles des réponses que constituent les projets des futurs architectes. C'est à Guadet, en tant que professeur de théorie, qu'en incombe l'écriture. La lecture de ces programmes montre l'articulation de ses positions théoriques à travers les programmes, sujets pratiques. Il écrit lui-même : « c'est surtout par la rédaction des programmes que le professeur de Théorie peut avoir une action durable et permanente sur vos études¹⁶⁴. »

Nous établirons donc aussi souvent que possible un parallèle entre ces deux sources. Cette étude se limite aux deux concours les plus importants, le Prix de Rome¹⁶⁵ et le concours Labarre¹⁶⁶, considérés entre 1880 et 1906 environ¹⁶⁷. On se limitera en outre aux sujets dont les problématiques entrent directement dans le cadre de cette étude, et à l'inventaire des prix remportés par de futurs architectes qui firent ensuite partie du cercle de nos urbanistes, ou en furent proches.

¹⁶³ Pontremoli Emmanuel, *Propos d'un solitaire*, op. cit., p. 67.

¹⁶⁴ « Leçon d'ouverture du cours de théorie de l'architecture à l'École des Beaux-Arts, le 28 novembre 1894 », Guadet Julien, *Éléments et théorie de l'architecture. T4 Additions*, op. cit., p. 90.

¹⁶⁵ École nationale supérieure des beaux-arts, *Les grands prix de Rome d'architecture de 1850 à 1900. Reproduction en phototypie des 1^{ers}, 2^{mes}, et 2^{mes} seconds grands prix avec les programmes des concours : sujets donnés par l'Académie des beaux-arts*, Paris, Armand Guérintet, 1900, vol.4, 480 p.

¹⁶⁶ *Les Concours Labarre, 1881-1906*, anonyme, Paris, n. d.

¹⁶⁷ Pour les autres programmes, voir Hodebert Laurent, *Les Architectes des Beaux-Arts et les infrastructures : 1890-1915 : la genèse d'une culture scientifique à travers trois grandes figures : Tony Garnier, Léon Jaussely et Henri Prost*, Mémoire de DEA, sous la direction de Jean-Louis Cohen, Paris, Paris 8 et ENSA Paris Belleville, 1995, p. 42-56.

Guadet, dessin, axe

« Dessin par les axes. Le mot axe reviendra souvent dans vos études ; l'axe est la clef du dessin et sera celle de la composition. Il importe donc de le bien définir. Vous savez ce qu'est un axe en géométrie : ce n'est qu'une ligne, la ligne de partage en deux parties égales d'une figure plane symétrique, ou la ligne des pôles dans une surface de révolution ou un solide régulier, tel qu'un prisme droit à base régulière. En architecture, l'idée d'axe est plus large : elle s'étend à tout l'ensemble d'un plan vertical séparant les deux moitiés d'une symétrie. Aussi, quoique sa représentation graphique se borne à une ligne droite, n'oubliez pas que ce n'est pas une simple ligne. Prenons pour exemple une église : si vous en dessinez le plan, l'axe de ce plan sera bien une ligne droite partageant en deux le tracé du plan, mais cette ligne elle-même ne sera que la projection du plan médian qui est l'axe d'ensemble du monument ; et vous direz justement que les clefs des voûtes, les lustres qui en descendent, le centre de la grande rose ou de la fenêtre d'abside sont dans l'axe de l'église. Remarquez d'ailleurs que la ligne droite qui est l'axe de votre plan, celle qui est l'axe de votre façade principale ou postérieure, celle qui est l'axe de votre coupe transversale, ne sont que les traces dans chacun de ces dessins, d'un même plan vertical. Voilà votre axe principal¹⁶⁸. »

¹⁶⁸ Guadet Julien, *Éléments et théorie de l'architecture. T4 Additions*, op. cit., p. 40.

Les sujets et programmes de concours pour le grand Prix de Rome (1846-1907)

Les sujets de la période portent essentiellement sur des bâtiments monumentaux et de représentation, des équipements et des institutions de la vie civique, militaire ou universitaire. Ils abordent aussi les bâtiments religieux et certains édifices privés¹⁶⁹. À de rares exceptions près, ils sont révélateurs d'une orientation générale vers des édifices représentant le pouvoir ou l'aristocratie.

Une lecture des sujets du concours pour la période qui s'étend de 1850 à 1903 indique les rapports entre les édifices à projeter et leur site¹⁷⁰. Les bâtiments sont isolés dans un contexte purement imaginaire, représentatif d'une situation idéale qui doit mettre en valeur le monument. Dans cette situation de rapport non conflictuel à l'entourage, libre de toute autre contrainte que celle d'inventer un site d'après le texte du programme, on remarque deux types d'implantation. La première est isolée en ville, et le terrain de l'édifice à projeter prend un îlot entier ; la seconde, en marge ou en dehors de la ville, est placée sur un terrain à flanc de relief, regardant un paysage pittoresque (fleuve, mer, etc.).

La première catégorie de sujets regroupe donc des situations « urbaines » dans lesquelles le terrain du projet reste un îlot fermé et isolé du tissu urbain. Il est bordé par trois ou quatre voies dont les qualités dénotent une volonté de hiérarchiser ces éléments du réseau viaire : ce sont des rues, des avenues et des boulevards. En raison de ces caractéristiques et de la taille des édifices (palais, monuments, etc.), ces sites se trouvent plutôt dans des situations périphériques et des quartiers aristocratiques. Ils ne peuvent se situer au centre, où le tissu urbain est dense. Le terrain est toujours régulier et n'offre pas de réelles contraintes d'intégration.

L'exception à cette règle est le sujet de 1866, pour *Un hôtel à Paris pour un riche banquier*¹⁷¹. À notre connaissance, c'est le seul cas dans lequel le bâtiment est situé à l'angle d'une parcelle complexe et irrégulière, prise entre deux mitoyens :

« Le terrain situé dans un quartier riche est de forme irrégulière, déterminé par des percements et un boulevard de 40 mètres sur lequel il occupe une façade de 170 mètres. Sa superficie s'augmente de sa contiguïté par un de ses coté AB, avec un square immense, avec droit de sortie par deux issues et droit de vue ; en effet si

¹⁶⁹ Jacques Annie, « The programmes of the architectural section of the École des Beaux-Arts », in *The Beaux-Arts and Nineteenth-Century French architecture*, London, Thames and Hudson, 1982, p. 58-65.

¹⁷⁰ Voir en première partie de l'annexe les extraits les plus significatifs de ces programmes.

¹⁷¹ Voir les commentaires sur ce projet dans Van Zanten David, « Architectural Composition at the École des Beaux-Arts from Charles Percier to Charles Garnier », in *The Architecture of the École des Beaux-Arts*, London, Secker & Warburg, 1977, p. 236-238.

on excepte deux distances de 27 mètres chacune marquée sur le plan CD et EF et qui d'après les dispositions des bâtiments qui sont encore à vendre, peuvent être occupés par les pignons des propriétés mitoyennes ; le terrain est clôturé par une grille légère à ras du sol, gênant à peine la vue, aussi le contrat stipule que la partie contiguë du square sera tracé de manière à prolonger le jardin de l'hôtel¹⁷². »

Tout l'intérêt de ce sujet tient donc à la continuité des espaces libres et à l'exigence d'insérer le projet dans un îlot irrégulier. Le sujet stipule aussi que le jardin privé de la propriété détermine le dessin du square, ce qui ajoute, avec la situation d'angle, le besoin de chercher une position centrale et monumentale pour le bâtiment. Celui-ci doit donner la règle, non le lieu. Le projet lauréat, de Pascal (atelier Questel), installe une telle continuité entre le jardin et le square public, et prend soin de positionner le bâtiment entre les deux mitoyens latéraux. En dehors de la parcelle concernée, nous ne trouvons pas de détails sur les parcelles attenantes. Ceci montre que le sujet ne comporte pas de tentative de représenter un tissu urbain, même imaginaire – bien que l'on note sur la droite une esquisse du jardin de la propriété voisine. Le projet Bénard, deuxième accessit à ce concours, tente de résoudre cette situation asymétrique par le dessin de deux grandes rues, dont les axes se prolongent au travers de bâtiments jusqu'au jardin. Cette disposition, relayée par la symétrie en plan du jardin, fonctionne parfaitement.

On trouve aussi, dans les sujets, des situations en dehors de la ville. Par exemple, un site idéal orienté au sud, descendant en pente douce jusqu'à un élément de paysage pittoresque (mer, lac, rivière). Ce type de site doit permettre d'implanter le projet sur une infrastructure de terrasses. Il s'agit d'exercer les élèves au dessin des rampes et d'escaliers reliant ces niveaux différents. La prise de site s'accompagne donc du développement du projet sur la pente ; la création de niveaux différents par des terrasses multiplie les possibilités d'habiter l'épaisseur du site, et de la retrouver en façade. Ce type de contexte comporte une charge symbolique forte qui rejoint les sites collinaires des grands monuments antiques (Acropole, théâtres) et que nous aborderons au chapitre suivant.

De nombreux architectes que l'on retrouvera plus tard s'illustrent dans ces concours entre 1895 et 1907. En 1895, Garnier est deuxième Second Grand Prix pour un *Palais des expositions et des fêtes* ; en 1896, Bigot est premier Second Grand Prix pour *Une École supérieure de marine*. Garnier est premier Second Grand Prix en 1897 avec *Une église votive dans un lieu de pèlerinage célèbre*. En 1898, Auburtin est deuxième second Grand Prix avec *Un Palais pour les hôtes de la France*. A partir de 1899, c'est une série de premiers Grands Prix aux noms prestigieux : Garnier,

172 École nationale supérieure des beaux-arts, *Les grands prix de Rome d'architecture de 1850 à 1900*, op. cit.

enfin récompensé avant la limite d'âge, est premier Grand Prix avec son projet pour *Un Hôtel pour le siège central d'une banque d'État*, suivi par Bigot en 1900 pour le sujet d'*Un établissement d'eau thermale et casino*, puis c'est Hulot en 1901 pour *Une Académie américaine à Paris*. Prost s'illustrera en 1902, dans sa réponse à *Une Imprimerie nationale*; Jaussely suivra en 1903 avec son projet pour *Une Place publique*. Hébrard termine cette série en 1904 en répondant à une *Manufacture des tapisseries*. On verra ensuite Nicod se classer deuxième Second Grand Prix pour *Un Château d'eau* en 1905, et Grand Prix en 1907 pour *Un Grand observatoire et une station scientifique*.

Le concours Labarre retrouve presque les mêmes acteurs : Garnier est premier prix en 1896 pour le sujet du *Jardin d'acclimatation*, Hulot est deuxième prix pour *Un lycée* en 1898. En 1899, Prost remporte le concours avec *Un Hôpital*, et Jaussely premier prix avec *Une Faculté de sciences pour une ville de premier ordre*.

L'émergence de la notion de composition urbaine à l'École des Beaux-Arts

Ces sujets n'ont donc *a priori* aucune destinée urbaine. Certaines de leurs qualités méritent pourtant que l'on s'y attarde. En effet, hormis quelques rares exceptions déjà mentionnées, les ensembles à projeter sont des édifices monumentaux isolés, et certains ont toutes les caractéristiques de « petits ensembles urbains » composés de plusieurs corps de bâtiments. C'est le cas, en particulier, de plusieurs sujets du Grand Prix de Rome : *Museum d'histoire naturelle* (1872) ; *Facultés ou Écoles de médecine* (1870-1885) ; *Hospice* (1880), dont le programme précise que « les bâtiments pourront être espacés ou réunis » ; et *l'Établissement pour bains de mer* (1889).

Le concours de Berkeley (1897-1899), la notion de composition urbaine chez Guadet

Le premier grand concours international d'envergure urbaine qui marque la victoire de l'école française en matière de composition est le concours Phoebe A. Hearst pour l'Université de San Francisco à Berkeley. Guadet en a élaboré le programme et Bénard (Prix de Rome en 1867) en est lauréat en 1899. Dans le programme, la notion de « composition de ville » est un premier trait remarquable de la notice publiée en 1899¹⁷³. Cette idée avancée par Guadet s'éloigne du chapitre sur « L'architecture et les voies publiques » de son propre cours de théorie. Si l'on peut dater avec certitude le texte du concours de Berkeley, ce n'est pas le cas de son cours, publié de 1901 à 1904. Cette date est postérieure à celle de la notice en question, mais puisque Guadet occupait la chaire de théorie de l'EBA depuis 1894, ce texte a pu être élaboré ou du moins conçu entre 1894 et 1901. Il peut donc être antérieur à la notice de 1899.

Le concours pour l'Université de San Francisco a été lancé grâce à l'impulsion de Mme Phoebe A. Hearst, la richissime mécène du projet. On fait appel à Guadet en 1897 : sa présentation du concours, dans la notice de 1899, laisse entrevoir avant l'heure les notions de prévision et de planification urbaine :

« [...] créer à San Francisco une Université sans rivale ; non pas un assemblage d'éléments réunis après coup, mais un ensemble à créer de toutes pièces : tout l'enseignement supérieur condensé en une conception unique, résultante grandiose

¹⁷³ Guadet Julien, *Université de Berkeley, San Francisco (Californie). Concours Phoebe A. Hearst pour les plans de reconstruction de l'université. 1^{er} prix. Projet de E. Bénard*, Paris, C. Schmid, 1898, 11 p. ; notice écrite en 1899 par Guadet sur la demande de Bénard qui ne souhaitait pas faire « lui-même l'apologie de son travail » elle devait faire la publicité du projet en France avant l'Exposition Universelle de 1900. Afin de présenter le projet, Guadet reprend certains extraits de son programme écrit en 1897.

de toute l'expérience accumulée par des siècles, modèle pour l'avenir.»¹⁷⁴

On voit en effet apparaître l'idée d'« un ensemble à créer de toutes pièces » qui doit être un « modèle pour l'avenir ». Serait-ce là le résultat de l'expérience de l'école française en la matière ? La suite du propos confirme cette hypothèse en avançant la volonté de trouver une « composition d'ensemble » :

« Avant de donner lieu au travail des architectes, le concours donne lieu au travail, parfois très difficile, de la rédaction de son programme. Or, on savait que c'est en France plus qu'ailleurs que les études d'architecture s'appliquent à la composition de grands ensembles ; et comme je suis chargé à l'École des Beaux-Arts, de la rédaction des programmes, on me fit l'honneur de me confier celle de ce programme terriblement complexe¹⁷⁵. »

Selon Guadet, la possibilité de « créer de toutes pièces » en composant de grands ensembles dont l'échelle est urbaine ne semble donc pas faire de doute. La suite de son texte présente deux notions qui pourraient compenser, dans une telle entreprise, « le travail séculaire » que mentionne son cours :

« [Mais] la réalisation complète de toutes les parties sera l'œuvre de longues années ; et il faut prévoir que le programme de chaque partie, prise isolément, pourra se trouver modifié avant l'époque où elle sera construite.

Les dispositions spéciales de chaque partie ou Institut, ne peuvent donc être arrêtées dès maintenant.

D'un autre côté on risquerait d'arriver au désordre et de compromettre l'emploi d'un bel emplacement si les premiers travaux étaient entrepris sans idée d'ensemble, et sans un plan de prévisions générales.

L'adoption, dès le début, d'un plan général bien conçu permettra seule de procéder avec sagesse et en connaissance de cause à la création successive des divers instituts dont se composera l'Université.

C'est cette disposition générale, destinée à rester la pensée directrice de l'œuvre entière, qui fait l'objet du présent concours¹⁷⁶. »

Pour prévenir le « désordre » et le « hasard » qui pourraient compromettre l'ensemble, Guadet évoque donc la notion de prévision et de flexibilité du programme. Il présente lui-même cette idée dans son cours de théorie, à propos de certains éléments techniques (ascenseurs, équipement hospitalier, équipement de confort du logement, etc.) dont l'utilisation « a entraîné et entraînera des changements

¹⁷⁴ *Ibid.*, p. 2.

¹⁷⁵ *Ibid.*, p. 3.

¹⁷⁶ *Ibid.*, p. 6.

considérables dans notre architecture des villes¹⁷⁷ ». Par exemple, toujours selon le cours, le programme de l'hôpital ne cesse d'être renouvelé par l'évolution de la technique¹⁷⁸.

Cette disposition générale peut-elle s'énoncer à propos du développement d'une ville ? Guadet explique :

« A chaque nature d'enseignement est affecté un Institut ayant son domaine particulier et son autonomie. Ces Instituts seront édifiés successivement, suivant les ressources disponibles, mais en tous cas d'après un plan d'ensemble conçu a priori. Les étudiants pourront habiter l'Université.

[...] L'étude des circulations et des voies de communication dans le domaine de l'Université est une partie essentielle du programme¹⁷⁹. »

Il ne fait pas de doute que l'ensemble des Instituts, édifices bâtis au fur et à mesure dans l'université, composent avec l'infrastructure des voies de communication et les habitations un morceau de ville neuve – comme le montre le plan de Bénard. On y voit la perméabilité de la structure viaire de l'université au tissu urbain environnant, qui dépasse le souhait de Guadet de ménager des entrées secondaires au terrain de l'Université par les rues latérales¹⁸⁰. Pour desservir la colline, en plus de la route en corniche, Bénard utilise un funiculaire doublé d'un ascenseur, qui rejoint la terrasse la plus haute du site – celle du bâtiment dédié à l'astronomie. L'architecte intègre ces innovations techniques, que l'on retrouvera à la fois dans le cours de Guadet et dans les programmes de concours.

La variété et la mixité des éléments du programme ne font que confirmer cette hypothèse. Guadet divise les « groupes généraux du programme » en deux parties : les Instituts et les « services généraux et collectifs, commun à tous les Instituts ». Ces deux groupes comprennent divers éléments : « Administration, habitations, gymnase ou établissement sportif, Prytanée militaire, une petite infirmerie », les « accès et communications » et les « services ». Sur le plan de Bénard, on relève également un restaurant d'été, des clubs, une bibliothèque, un musée et un auditorium. À l'intérieur de la structure viaire, « les Instituts devront être prévus avec des emplacements suffisants pour les extensions futures qui deviendraient nécessaires ». La totalité de ces éléments autonomes constitue bien une ville, dans laquelle il ne manque que l'industrie ; l'énergie n'a pas été oubliée, puisque Guadet indique que la force motrice peut être assurée par l'eau, anticipant ainsi le barrage de la cité industrielle de Garnier.

¹⁷⁷ Guadet Julien, *Éléments et théorie de l'architecture. T4 Additions*, op. cit., p. 401.

¹⁷⁸ *Ibid.*, p. 541, tome II.

¹⁷⁹ Guadet Julien, *Université de Berkeley, San Francisco*, op. cit., p. 7.

¹⁸⁰ *Ibid.*

Le commentaire de Guadet sur le projet de Bénard confirme notre point de vue sur la dimension urbaine de cet ensemble et l'importance de son « architecture du sol ». Les plans lui évoquent une « ville inconnue qui est dans ces tracés, prête à s'élever demain ». À ses yeux, c'est le fruit d'un travail colossal qui doit autant à la qualité de la formation de l'architecte qu'à son inspiration et à sa compréhension intuitive du sujet. Il y voit l'occasion d'une vaste « composition » avec la possibilité de disposer les emplacements des éléments du programme, des accès, d'être « l'ordonnateur d'une ville extraordinaire ». Le résultat de cette disposition des espaces et édifices est tel que l'on « croirait être devant un plan exécuté » ; c'est pourquoi le plan présenté « est appelé à devenir le plan définitif du lotissement et de la viabilité de l'ensemble ». Il souligne le charme du site « accidenté » : la condition topographique est remarquable mais cela entraîne aussi des difficultés pour la partie montagneuse du terrain où la réalité du relief et « les difficultés locales des remblais ou des déblais peuvent motiver quelques révisions de détails¹⁸¹. »

L'adaptation à la réalité topographique, au-delà de la partie en pente, est la problématique qui semble à Guadet « la plus sérieuse de toutes ». Parce que la réalisation de cet ensemble peut prendre des années, il est donc important que les tracés du « lotissement » soient immuables dès le début et « par conséquent, que les voies d'accès soient fixées dans leur tracé et leur nivellement ». Guadet estime que les emplacements et les emprises des institutions futures doivent être décidées à l'avance. Un plan bien conçu et fermement maintenu est pour lui « la condition *sine qua non* du succès d'une pareille opération¹⁸² ». L'inscription précise au sol est donc une condition de la réussite du projet.

Ainsi, en commentant le plan de Bénard, Guadet semble avoir pu dépasser les regrets sur « la conception *a priori* d'une ville » que mentionnait son cours de théorie. Le projet de Bénard pour Berkeley met en pratique à l'échelle urbaine les principes de composition défendus par Guadet à l'EBA, transformant cet *a priori* en « plan de prévision générale ». L'image négative de la conception d'une ville *a priori* est renversée et transformée en espoir pour l'avenir.

Ce « travail colossal » lui aurait-il fait prendre conscience de la capacité de l'enseignement de l'École des Beaux-Arts à aborder l'échelle de la ville ? Pour Guadet, le territoire américain et plus précisément « la jeune nation californienne » semble présenter des promesses d'avenir qui rendraient possible ce que l'Europe ne peut offrir. Cette distinction est capitale afin de ne pas se méprendre sur le propos. Guadet pense que l'Europe, qui n'est pas un pays neuf, doit continuer le travail

¹⁸¹ *Ibid.*, p. 9.

¹⁸² *Ibid.*, p. 10.

séculaire dans le respect des principes établis; inversement, un pays réputé vierge offre des conditions pour « composer sans restrictions ». C'est ce qui explique la différence des situations possibles, des opportunités entre les deux continents.

Guadet l'énonce dans son cours de théorie :

« Il y a en effet une architecture des voies publiques. Mais je ne supposerai pas la conception *a priori* d'une ville; cela n'existe pas, et si cela existait on aurait sans doute à le regretter, comme art sinon comme utilité.

En Europe tout au moins, les villes se sont faites par un travail séculaire, sans règle ni idée préconçue, avec cette précieuse collaboration du hasard et du temps, qui seule peut créer le pittoresque. Après coup seulement, les besoins de circulation imposent un lent travail de redressement, d'alignements, nécessité contre laquelle il serait puéril de récriminer, mais qui inflige souvent à l'artiste bien des regrets et parfois des protestations¹⁸³. »

Le poids de la tradition en Europe et le respect des principes classiques l'empêchent sans doute d'aborder la composition urbaine dans son cours de théorie. Peut-être pense-t-il que le terrain n'est pas prêt? Mais déjà ces notions nouvelles et potentiellement opérantes pour fabriquer la ville, c'est-à-dire un programme prévisionnel et flexible pour composer un ensemble urbain durable, annoncent le travail et les idées préalables à la naissance de l'urbanisme en France. Il faudra cependant attendre la Première guerre mondiale pour que les conditions changent. Comme on le sait, les terrains d'expérimentation français se situèrent en dehors du territoire de la métropole et même de l'Europe, dans les colonies, et en particulier au Maroc ou en Indochine¹⁸⁴. Le cours de Guadet mentionne déjà ces notions à plusieurs reprises¹⁸⁵.

¹⁸³ Guadet Julien, *Éléments et théorie de l'architecture. T4 Additions, op. cit.*, p. 49.

¹⁸⁴ Rabinow Paul et Wright Gwendolyn, « Savoir et pouvoir dans l'urbanisme moderne colonial d'Ernest Hébrard », *Cahiers de la Recherche architecturale*, n° 9, 1982, pp. 29-43; Taylor Brian Brace, « Discontinuité planifiée. Villes coloniales modernes au Maroc », *Cahiers de la Recherche architecturale*, n° 9, 1982, pp. 45-63; Wright Gwendolyn, *The politics of design in French colonial urbanism*, Chicago, University of Chicago Press, 1991, 389 p.

¹⁸⁵ Concernant les innovations techniques et leur simplifications dans la composition, on rencontre la notion d'« évolution » et de « flexibilité » dans les changements de « l'architecture des villes » dus à la « recherche du progrès » :

- l'ascenseur et l'architecture des villes: Tome IV, pp. 401-405.

- Les équipements du logement: Tome IV, pp. 201.

- Gare centrale de voyageurs, Prix de reconnaissance des architectes américains, texte du concours, 1898.

La notion de « cité », ensemble de bâtiments isolés :

- L'hôpital: Tome II, p. 548; Tome III, p. 507.

La notion de durée, d'« évolution » et de « flexibilité » dans la composition des ensembles :

- L'hôpital: Tome II, p. 541.

- Le parc de Versailles: Tome, IV, p. 155.



27 Émile Bénard, Plan topographique du site et plan pour le concours de l'université de Berkeley "Roma", San Francisco, 1897-1899, Archives de l'Université de Berkeley (*Université de Berkeley, San Francisco, 1899*).



28 Émile Bénard, Concours de Berkeley "Roma", San Francisco, 1899, coupes, Archives de l'Université de Berkeley (*Université de Berkeley, San Francisco, 1899*).



29 Émile Bénard, Concours de Berkeley "Roma", San Francisco, 1899, vue aérienne d'ensemble, Archives de l'Université de Berkeley (*Université de Berkeley, San Francisco, 1899*).

Analysons maintenant le projet de Bénard. Guadet fait une description sommaire du site et du terrain dans sa notice :

«La ville de Berkeley, près de San Francisco, est située sur le rivage d'une grande rade dite «Baie de San Francisco», à peu près en face d'un large estuaire qui met cette rade en communication avec l'Océan Pacifique.

Adossée à un massif montagneux, la ville est assise en pente douce, dont la déclivité augmente à mesure que l'on s'éloigne de la rade.

La rue centrale, perpendiculaire à la direction du rivage, large voie fréquentée et bordée de constructions importantes, conduit en ligne droite du port au terrain de l'Université, qui aura en conséquence son entrée principale à sa partie inférieure.

[...] Dans le terrain il se trouve deux petites rivières qui se réunissent avant d'en sortir. La force motrice peut être assurée par l'eau¹⁸⁶. »

Le respect et l'attention au site sont des critères importants pour l'établissement de l'ensemble :

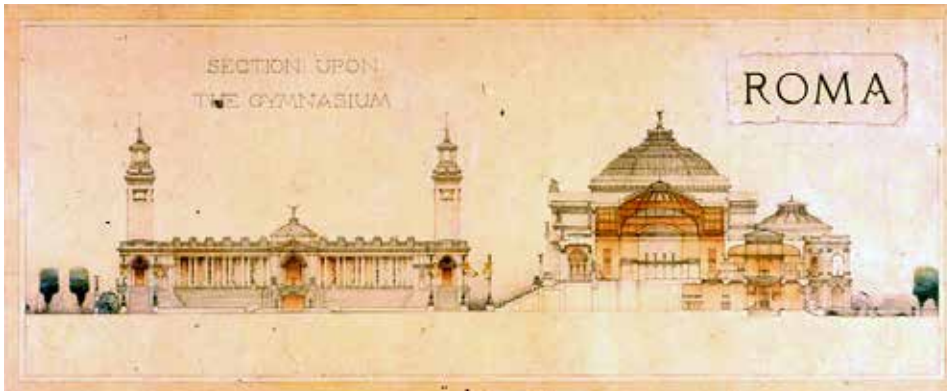
«L'Université désire que l'ensemble de la disposition assure un aspect grandiose, d'un caractère sérieux et noble, tout en conservant les conditions pittoresques que comporte le terrain avec sa situation et sa constitution topographique¹⁸⁷. »

Le projet de Bénard se développe donc entre plaine et colline : attentif au sol, à sa topographie et au tissu urbain existant, il articule l'ensemble de ses édifices sur un réseau viaire ouvert. La partie basse, insérée dans la ville, reprend ou annonce la géométrie des îlots environnants. Les franges du projet prennent en compte les rivières dans un tracé qui en suit les contours ou les intègre dans un système de jardins périphériques.

Le projet s'articule autour d'un axe central, une large avenue plantée qui s'organise elle-même en deux sections : la partie basse, au tracé géométrique régulier, et la partie haute désaxée, qui gravit la colline dans un réseau de rampes et d'escaliers exceptionnels. On pénètre dans la partie basse du projet par une place des Beaux-Arts, antichambre de l'ensemble universitaire, qui s'ouvre au sud par une terrasse en belvédère sur un jardin planté d'eucalyptus. Ce jardin intègre dans son tracé l'une des rivières. Le deuxième grand espace structurant du projet est l'esplanade réservée aux jeux athlétiques, fermée sur trois cotés par les tribunes et le gymnase. Deux grands édifices d'habitation prolongent cet espace libre vers l'avenue cen-

¹⁸⁶ Guadet Julien, *Université de Berkeley, San Francisco, op. cit.*, p. 7.

¹⁸⁷ *Ibid.*



30 Émile Bénard, Concours de Berkeley "Roma", San Francisco, 1899, coupe sur le gymnase, Archives de l'Université de Berkeley (*Université de Berkeley, San Francisco, 1899*).



31 Émile Bénard, Concours de Berkeley "Roma", San Francisco, 1899, coupe sur le hall central et les tribunes, Archives de l'Université de Berkeley (*Université de Berkeley, San Francisco, 1899*).



32 Émile Bénard, Concours de Berkeley "Roma", San Francisco, 1899, perspective sur le gymnase côté tribunes, Archives de l'Université de Berkeley (*Université de Berkeley, San Francisco, 1899*).

trale, en face du bâtiment des enseignements littéraires et philosophiques. La ligne de plus grande pente étant dans la diagonale Nord-Sud du terrain, ce qui impose de travailler le sol pour que chaque bâtiment trouve son assise sur une terrasse redressant la pente en une plate-forme horizontale. La multitude de ces situations de différences de niveau – que Guadet apprécie pour sa part – induit donc un vocabulaire d'éléments permettant de les traiter architecturalement : terrasses, murs de soutènements, escaliers, balcons, perrons, rampes, etc.

On retrouve le traitement dans le plan d'ensemble qui montre les terrains des bâtiments entourés de fines lignes noires. Contrairement à ce que l'on pourrait croire à première vue, ce ne sont pas des clôtures mais les murs de soutènement. Ce traitement général de l'assiette du projet donne lieu à des espaces de transition – jardins, terrasses, rampes, etc. – en situation de creux ou de balcons, qui enrichissent l'ensemble et multiplient les points de vue sur la ville. Elles participent de la lecture des « conditions pittoresques » que Guadet relève dans les qualités du terrain. C'est peut-être la raison pour laquelle le projet s'appelle « Roma », une ville qui offre le paradigme des situations de belvédère. On retrouve la référence à l'Italie dans les tourelles de certains bâtiments, qui évoquent des campaniles toscans.

L'espace central, entouré par des tribunes, est réservé aux événements sportifs. C'est une clef de compréhension de la ville. Au centre des tribunes installées sur les différences de niveau, le gymnase est lui-même un bâtiment tribune. Ce « grand cirque » fonctionne comme une image de la ville. Les spectateurs assis sur les différences de niveau regardent la ville, si bien que le mode d'implantation devient le mode de compréhension et de lecture de la ville qui se met en scène elle-même en constituant le fond de cette perspective. Bénard choisit de travailler plus en détail ce lieu central de la pratique sportive, deux ans après la reprise des Jeux olympiques modernisés par Pierre de Coubertin en 1893. On connaît le travail de Coubertin et sa volonté de démocratiser une pratique sportive jusque-là réservée aux classes sociales aisées. Il fait de cette ouverture le fer de lance de son projet de rénovation¹⁸⁸. Dans son projet, Bénard semble intégrer lui aussi cette dimension sociale dans un grand ensemble urbain. Peut-on y voir les prémices d'une nouvelle problématique sociale de la ville, que l'on retrouvera notamment chez Jaussely et Garnier ? Les projets de place publique de Jaussely et la cité industrielle de Garnier en sont peut-être des évolutions possibles. En 1900, les deuxièmes Jeux olympiques modernes ont lieu à Paris au moment où le projet de Bénard est présenté à l'Exposition uni-

188 Ecoutons le témoignage de Coubertin en 1910 : « En ce temps là nous avions à pénétrer dans les collèges pour y conquérir les enfants de la bourgeoisie aisée. Avant tout il fallait mettre les sports à la mode [...]. Il ne s'agit plus de la bourgeoisie aisée : elle est conquise celle-là [...]. Il s'agit des jeunes qui n'ont rien [...]. Pourquoi ne s'offriraient-ils pas de la même manière une course, un concours de saut ou de lancer, une escalade, une passe de boxe ? », in Coubertin Pierre de, *L'éducation physique*, n° 5, 1910.

verselle. Sa « Vue perspective des tribunes » a tout, du reste, d'un défilé olympique : les nombreux personnages présents dans les tribunes, le mouvement qui les anime, les enfants qui courent au premier plan et le vent dans les drapeaux sont autant d'éléments qui donnent vie à cette « mise en scène » collective.

En outre, l'entrée du bâtiment des « gymnasium », situé en bordure du terrain, est au centre d'un système en patte d'oie qui articule cet espace au tissu urbain par une place. Le bâtiment constitue ainsi une sorte de filtre entre la cité universitaire et la ville alentour. On assiste à un double mouvement d'échange entre les deux structures ; cette perméabilité dépasse celle que soulignait Guadet. On peut dire que le tissu urbain entre au cœur de l'université, comme le montre l'installation des bâtiments d'habitation qui s'orientent, au bord de l'espace central, vers l'avenue principale. Au-delà, au sud, l'enchaînement des espaces libres dans cette partie centrale de l'université crée un mouvement d'ouverture progressif vers la ville, avec le bâtiment de l'agriculture et surtout celui de la littérature, vers le gymnase. La part des espaces libres s'accroît, pour s'ouvrir finalement à la ville à travers le réseau en patte d'oie. On peut imaginer que le point de focalisation de ce cône d'ouverture est le belvédère situé à la fin d'une rue, sur la rivière au nord du terrain. On remarque le long de cet axe, en observant la perspective générale, la présence de plusieurs signes verticaux : une tourelle émerge du bâtiment consacré à la littérature, un obélisque est planté au milieu de l'avenue principale, et ces éléments répondent eux-mêmes à la coupole du gymnasium.

Un autre fait remarquable, qui est aussi une conséquence des conditions topographiques du site, est le travail accompli au sol pour implanter des infrastructures, qui s'enchaînent afin de gravir la colline. Regardé en plan, cet enchaînement semble être un catalogue de toutes les situations possibles et imaginables ; mais, dans la perspective générale et dans la coupe longitudinale, se révèle un travail topographique très riche. La route qui dessert le haut du site vient se coller au relief en contournant et évitant les accidents de la colline. Elle dessert chaque élément du programme dans son circuit, créant de curieuses formes de terrasses. Ces formes libres contrastent avec la géométrie perpendiculaire de la partie basse. Bénard transcende ainsi la difficulté topographique de cette partie du site pour y installer tous les éléments de son répertoire formel. Alors que Guadet constate la qualité générale du plan de lotissement et de viabilité, il émet des doutes concernant la partie montagneuse du terrain « où la réalité des reliefs, les difficultés locales des remblais ou des déblais peuvent motiver quelques révisions de détails ».

Il est fort probable que les qualités de composition de ce projet et de l'implantation de ses infrastructures aient beaucoup influencé les élèves futurs Prix de Rome. Le projet exposé en 1900 lors de l'Exposition Universelle de Paris serait-il devenu un modèle pour l'avenir ? Il aura sans doute attiré les regards des élèves de l'École,

focalisés sur le projet par la critique de Guadet, trop content de vanter les mérites de son école de composition. À ses yeux, cette victoire est sans aucun doute celle de « l'École française » :

« L'École française, ou mieux l'art français, vient de remporter une brillante victoire. Dans le concours international le plus important qui se soit encore vu, c'est un français, Émile Bénard, qui a obtenu le premier prix haut la main, à l'unanimité d'un jury international aussi. Les lauréats de ce concours, étrangers aussi bien que français, sont tous d'anciens élèves de notre École des Beaux-Arts : il est bien intéressant de constater cet hommage, à coup sûr involontaire, rendu à la supériorité de nos études par un jury où se trouvait un français sur quatre étrangers¹⁸⁹. »

Ce projet est un projet d'architecture du sol urbain. En installant l'université comme un projet de quartier, il montre qu'il est possible de projeter un morceau de ville.

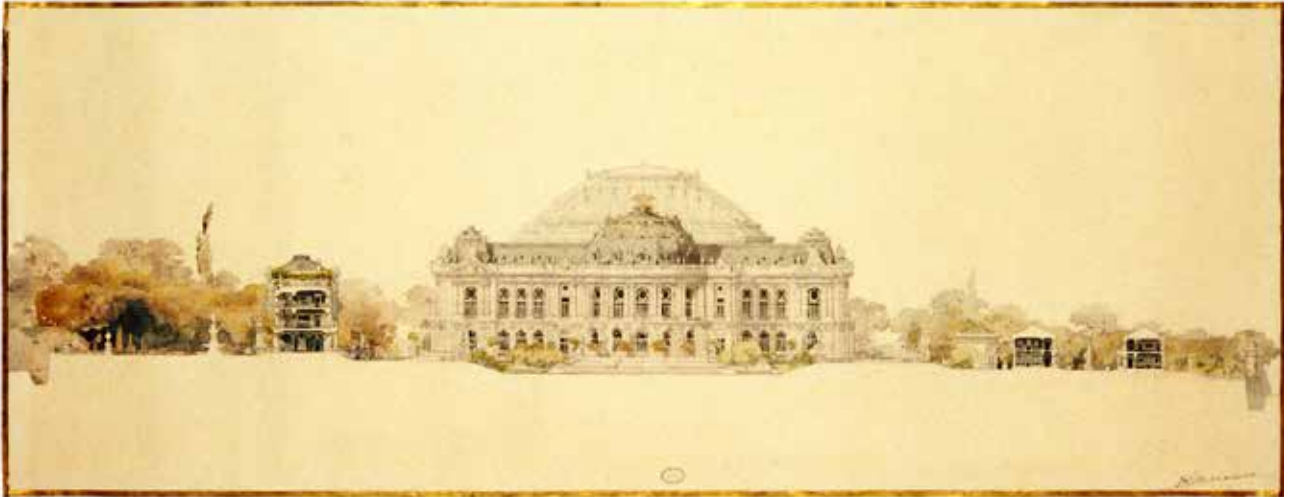
Examinons à présent, à travers certains des programmes de concours et des projets d'élèves de « l'École française », ceux dont les problématiques rejoignent respectivement celles de Guadet et de Bénard, dans leurs intentions et leurs solutions à caractère urbain.

Les ensembles à caractère urbain dans les sujets de concours

En 1898, un an après le travail de Guadet pour le programme de l'université de Berkeley, le *Palais pour les hôtes de la France* reprend la fragmentation du programme en différents éléments : « deux pavillons séparés devraient ainsi être disposés dans le jardin pour constituer des habitations plus intimes, mais on n'oubliera pas, cependant, qu'il s'agit d'une habitation de ville ». En particulier, l'*Académie Américaine à Paris* (1901), composée d'un bâtiment principal entouré d'une vingtaine de pavillons répartis dans un parc, se place directement dans la lignée du programme de l'université américaine dont il semble une réduction au « terrain » parisien :

« on y trouvera non loin de l'entrée unique du grand jardin, dans lequel seront répartis les différents pavillons, un édifice contenant les services communs [...] vingt pavillons séparés de dimensions diverses seraient réservés aux artistes avec leurs ateliers et leurs besoins spéciaux ; quelques-uns pourraient être groupés par petits ensembles servant à 3 ou 4 collègues. Vingt petites habitations pour les hommes de sciences [...] dans un espace verdoyant. »

¹⁸⁹ Guadet Julien, *Université de Berkeley, San Francisco, op. cit.*, p. 1.

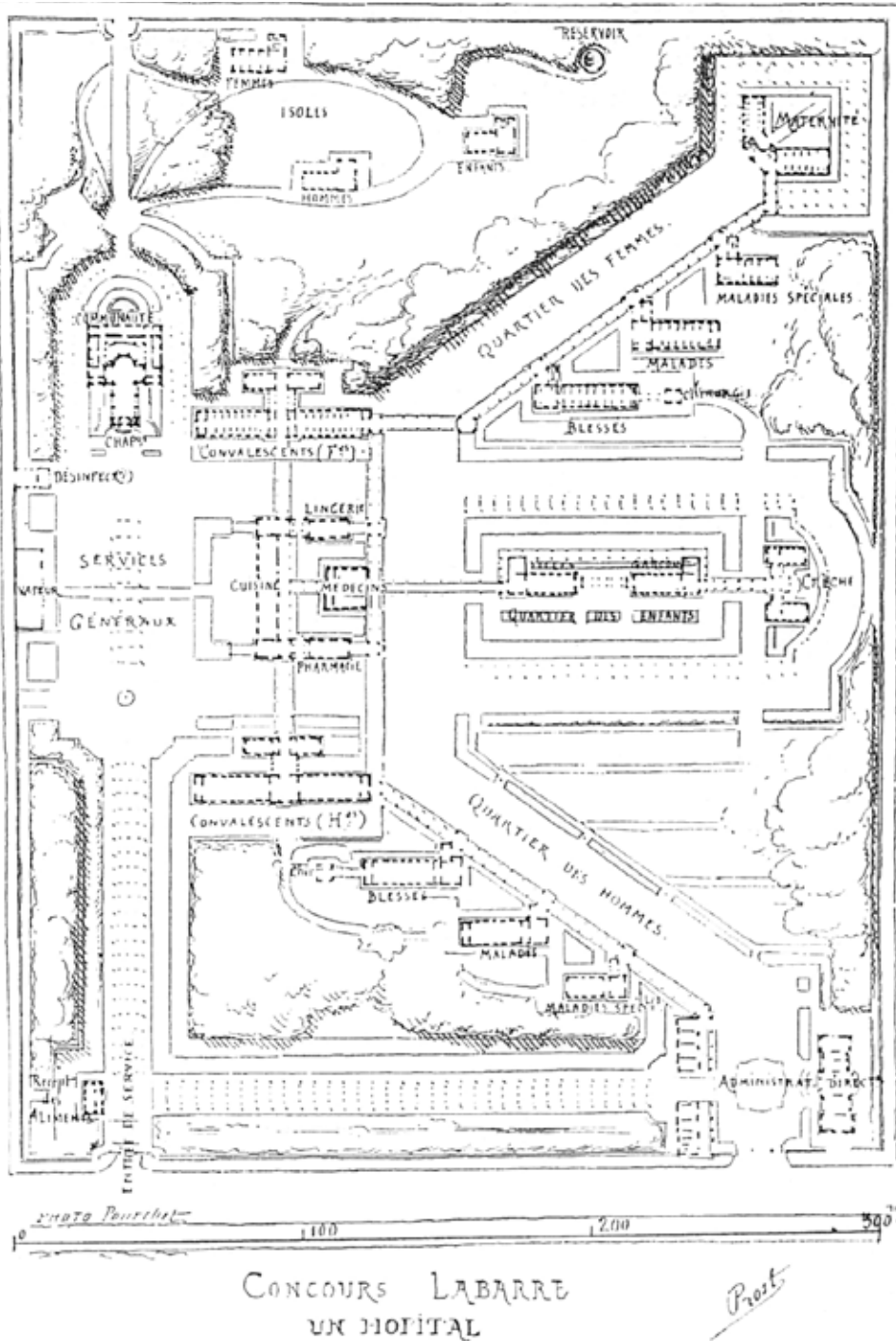


33 Jean Hulot, Une académie américaine à Paris, Prix de Rome, 1901, coupe, plan et élévation, Archives de l'école des Beaux-arts.

Les projets de Hulot, premier Grand Prix, et de Prévot, premier Second Grand Prix, illustrent clairement ces intentions que le texte fait apparaître. Mais, bien plus que cela, ils montrent de véritables caractéristiques urbaines. L'élévation générale du projet de Hulot nous donne à voir une véritable « scène urbaine » : le premier plan est constitué dans sa moitié droite d'un square planté, à l'arrière-plan duquel apparaît une ligne de tramway qui le contourne vers la gauche. Une rame se trouve sur la voie, quelques voyageurs se hâtent d'embarquer ; non loin, un fiacre circule sur la voie. Au centre du dessin, un « rond-point » est aussi occupé par différents personnages. Sur la partie gauche, un jardin occupe le premier plan. L'ensemble de cette scène, asymétrique, occupe la première moitié inférieure du dessin, d'ordinaire consacrée à « asseoir » visuellement le projet dans les rendus. La moitié supérieure est consacrée à l'élévation proprement dite des bâtiments. Ils se détachent dans un jardin, sur un fond de ville dont la silhouette voit émerger deux tours qui pourraient être celles d'une cathédrale. La coupe transversale indique le traitement soigné de la transition d'échelle depuis la ville, à droite, jusqu'au parc sur la gauche. Cette transition est réglée par les pavillons situés en bordure droite. Tandis que le bâtiment principal est situé au centre de cette composition, sur la gauche de la vue, un système de terrasses règle le rapport avec le parc. Une terrasse le surplombe, au pied de celle-ci un fossé sépare le bâtiment du parc. La situation des pavillons en bordure du terrain reprend celle des pavillons de Bénard pour l'université de Berkeley, implantés dans le jardin face au square d'entrée.

Le projet de Prévot, un élève de Guadet, ne présente pas le même genre de vision de la ville. Moins vivant et plus froid, il utilise les règles classiques de la mise en valeur des bâtiments. Ceux-ci sont monumentalisés par un premier plan, qui fait converger, en élévation, les lignes de fuite des allées de ce jardin vers chacun des trois corps de bâtiment (grâce au dessin des parterres d'un jardin public). Cette volonté d'opérer une liaison visuelle entre le jardin et les édifices est confirmée par le traitement du sol. En effet, la lecture du plan montre qu'un traitement pavé de la chaussée se déroule depuis le jardin jusqu'au pied du bâtiment principal, sur presque toute la largeur de la parcelle. Prévot effectue la transition d'échelle à l'opposé de Hulot : il place les pavillons coté parc, dans la partie supérieure du plan ; la dénivellation vers le bois, où il propose l'implantation d'un *Lac nouveau* avec un embarcadère, est progressive. Le plan montre la parcelle au centre d'un réseau de voirie qui paraît bien étudié, dans sa disposition générale comme dans la hiérarchie qu'il introduit entre les différents types de voies et leurs raccordements.

Ces deux projets témoignent d'une réelle aptitude aux transitions d'échelle entre ville et jardin, par la maîtrise des échelles architecturales et l'implantation des bâtiments dans les coupes transversales. L'espace intermédiaire constitué par l'implantation des pavillons dans un jardin met en évidence la rencontre entre ville et campagne, si présente dans les Cités-jardins.



34 Henri Prost, Un hôpital, Premier Prix au concours Labarre, 1899, plan d'ensemble (*La construction moderne*, 4 mars 1899, p. 269).

La solution pavillonnaire avait déjà été illustrée par le projet de Prost pour le concours Labarre, dont il est lauréat avec un sujet d'Hôpital en 1899. Le projet répondait parfaitement au programme :

« Cet hôpital construit à proximité d'une grande ville, sur un coteau exposé au midi, utiliserait l'emplacement choisit pour satisfaire aux meilleures conditions d'hygiène. On profiterait de la pente du terrain pour établir les pavillons des malades et blessés par gradins, à des niveaux différents, de manière à laisser arriver l'air et le soleil dans les cours plantées d'arbres, entre les bâtiments ayant autant que possible même orientation¹⁹⁰. »

Prost répond par une composition dissymétrique, bien que la structure d'ensemble de sa composition soit symétrique, en patte d'oie. La disposition des pavillons est libre mais régulière, dans les jardins ou sur des terrasses en épis, latéralement aux axes de distribution diagonaux. Les principaux corps de bâtiments forment une figure en T sur l'axe de la composition : ils sont implantés sur la terrasse principale supérieure. Plusieurs autres éléments soulignent la dissymétrie de la composition : les entrées, les pavillons libres ainsi que l'église dans la partie haute du plan. Ce projet comporte les éléments de l'architecture du sol : terrasses, rampes, rues. Leur variété ainsi que la diversité des solutions d'articulation et d'accroche utilisées par Prost indique une grande maîtrise des composantes de l'architecture du sol urbain, empruntées au vocabulaire architectural.

Ce projet est l'illustration même du propos de Guadet, qui souligne dans son cours, au sujet d'un hôpital, la supériorité du système pavillonnaire sur la concentration des services dans un unique bâtiment :

« quant aux malades, la disposition préférée consiste à les répartir par pavillons, c'est à dire par bâtiments isolés. [...] En réalité un hôpital doit vous apparaître comme un ensemble de bâtiments isolés, et isolés par de larges espaces, reliés au rez-de-chaussée seulement avec les services généraux par des portiques métalliques très ouverts¹⁹¹. »

C'est exactement la disposition que Prost utilise pour relier ses pavillons aux corps de bâtiments principaux. On retrouve dans son projet le système de cheminements couverts par portiques. Les lignes qu'ils dessinent soulignent la figure en patte d'oie de la composition. Prost cherche à montrer l'étendue et la variété de son savoir-faire et, bien que le projet soit contenu dans un cadre fermé, il ne demande qu'à le faire

¹⁹⁰ École Nationale Supérieure des Beaux-Arts, *Les concours Edmond Labarre 1881 à 1906 à l'École nationale et spéciale des beaux-arts. Section d'architecture, programmes*, Paris, Auguste Vincent, 1906, URL : <http://www.worldcat.org/title/concours-edmond-labarre-1881-a-1906-a-lecole-nationale-speciale-des-beaux-arts-section-darchitecture-programmes/oclc/8326863> (consulté le 4/6/2017).

¹⁹¹ Guadet Julien, *Éléments et théorie de l'architecture. T4 Additions, op. cit.*, p. 507, tome III ; cité en partie par Pawłowski Krzysztof, *Tony Garnier, op. cit.*, p. 34.

éclater. Guadet ne dit-il pas à propos de l'échelle de ce programme :

« Heureux l'architecte si on lui laisse la possibilité de disposer un plan clair aéré et vraiment hygiénique. Son hôpital sera alors sur des proportions plus ou moins considérables une sorte de cité sanitaire où l'air circulera partout, où chaque bâtiment pourra être étudié pour lui-même, tout en conservant à la composition générale l'ordre sans lequel il n'y a pas de disposition pratique. C'est la tendance que vous constaterez dans nos édifices hospitaliers modernes¹⁹². »

Il illustrera cette image de la « cité » par deux exemples qui montrent clairement ces dispositions : le Grand Hôpital de Hambourg et l'Hôpital Saint-Étienne de Budapest.

On retrouve ces dispositions générales dans les deux projets d'hôpitaux de Garnier. En 1901-1904, le Sanatorium de la Cité industrielle est un projet hors la ville, à flanc de coteau, où les pavillons sont disposés de manière libre. En 1915, c'est l'hôpital de Grange-Blanche à Lyon dans un site urbain : le plan général suit une trame très régulière qui distribue des pavillons de deux à trois étages bien espacés.

En raison de son échelle et de la disposition pavillonnaire de certains édifices dans la végétation, l'hôpital a un statut particulier, intermédiaire entre la ville et la campagne, comme l'exprime Guadet :

« Il est urbain ou suburbain : à la campagne, il peut être dans de meilleures conditions hygiéniques à tous points de vue ; mais cette situation n'est pas toujours possible [...] dans une petite ville, en contact immédiat avec la campagne, l'hôpital peut n'être pas dans l'enceinte de la ville : à Paris et dans les villes importantes, il faut des hôpitaux répartis à proximité des divers quartiers¹⁹³. »

Peut-on voir dans ce corpus de projets une esquisse des principes des Cités-jardins¹⁹⁴ ? Ne sont-ils pas la traduction de cette interpénétration entre ville et campagne ? Il est certain que le sujet pour *Une Académie Américaine à Paris* est à rapprocher du concours pour l'université de Berkeley, dont on a vu que les mécènes américains avaient demandé la rédaction du programme à Guadet en

¹⁹² Guadet Julien, *Éléments et théorie de l'architecture. T4 Additions, op. cit.*, p. 548, tome II.

¹⁹³ *Ibid.*, p. 540.

¹⁹⁴ Howard Ebenezer, *Garden cities of to-morrow : (being the second edition of « To-morrow : a peaceful path to real reform »)*, London, Swan Sonnenschein and Co, 1902 ; traduit en français par Thérèse Elzière : Howard Ebenezer, *Les cités jardins de demain*, Paris, France, Sens & Tonka, 1998, 211 p.

1897¹⁹⁵. D'autant plus que le projet lauréat de Bénard, ancien élève de l'EBA et Prix de Rome en 1867, sera exposé à l'exposition universelle de 1900 à Paris, il a aussi fait l'objet d'une notice écrite par Guadet en 1899, dont nous avons déjà parlé¹⁹⁶.

Certains propos de Guadet dans son chapitre sur « Les Jardins », où il examine leurs relations à la ville, confirment notre hypothèse : « je me plais à vous montrer avec le Luxembourg, avant ses dernières transformations (fig. 1611), un exemple de jardin français, c'est à dire de composition pure, qui, par la variété de ses formes et de ses effets, la splendeur de ses compositions, mérite d'être cité comme le chef-d'œuvre des jardins de ville¹⁹⁷. » On remarque l'interpénétration entre jardin et ville : ce jardin contient des édifices (Palais du Luxembourg, Sénat, Orangerie et École des Mines), mais le fait le plus remarquable est qu'il se prolonge sous forme de square, avec une sorte de jardin linéaire dans le tissu urbain, vers l'Observatoire. Les lignes de composition du bâtiment principal traversent ainsi le jardin et dessinent les allées de l'Observatoire. L'axe de composition du bassin central traverse le Jeu de paume en reprenant la direction de la Rue de Fleurus jusque vers la Place Rostand. Guadet souligne cette particularité, qui est encore plus claire dans le dessin du Parc Monceau : « On ne peut seulement y recommander que les allées les plus fréquentées soient plus larges, surtout si comme au parc Monceau (fig. 1614) les voitures peuvent les suivre¹⁹⁸. »

Mais l'exemple le plus probant reste celui du Jardin de Birkenhead, dessiné par Paxton et inauguré en 1847 près de Liverpool, que Guadet cite comme faisant partie de ces jardins anglais respectueux de ce qui est à conserver (« beaux arbres, points de vue, etc. »), et « qui ne peut réellement se composer que sur le terrain, avec toutes les indications préalables de ses éléments¹⁹⁹ ». Le plan de ce jardin, qu'il reproduit dans son ouvrage, incorpore dans ses franges extérieures irrégulières de nombreux édifices, dont beaucoup sont de simples maisons. Ce jardin raccordé au réseau viaire est un bel exemple du thème de l'interpénétration entre ville et campagne. Ce point n'a pas échappé à Olmsted lors de sa visite en 1850, et il s'en

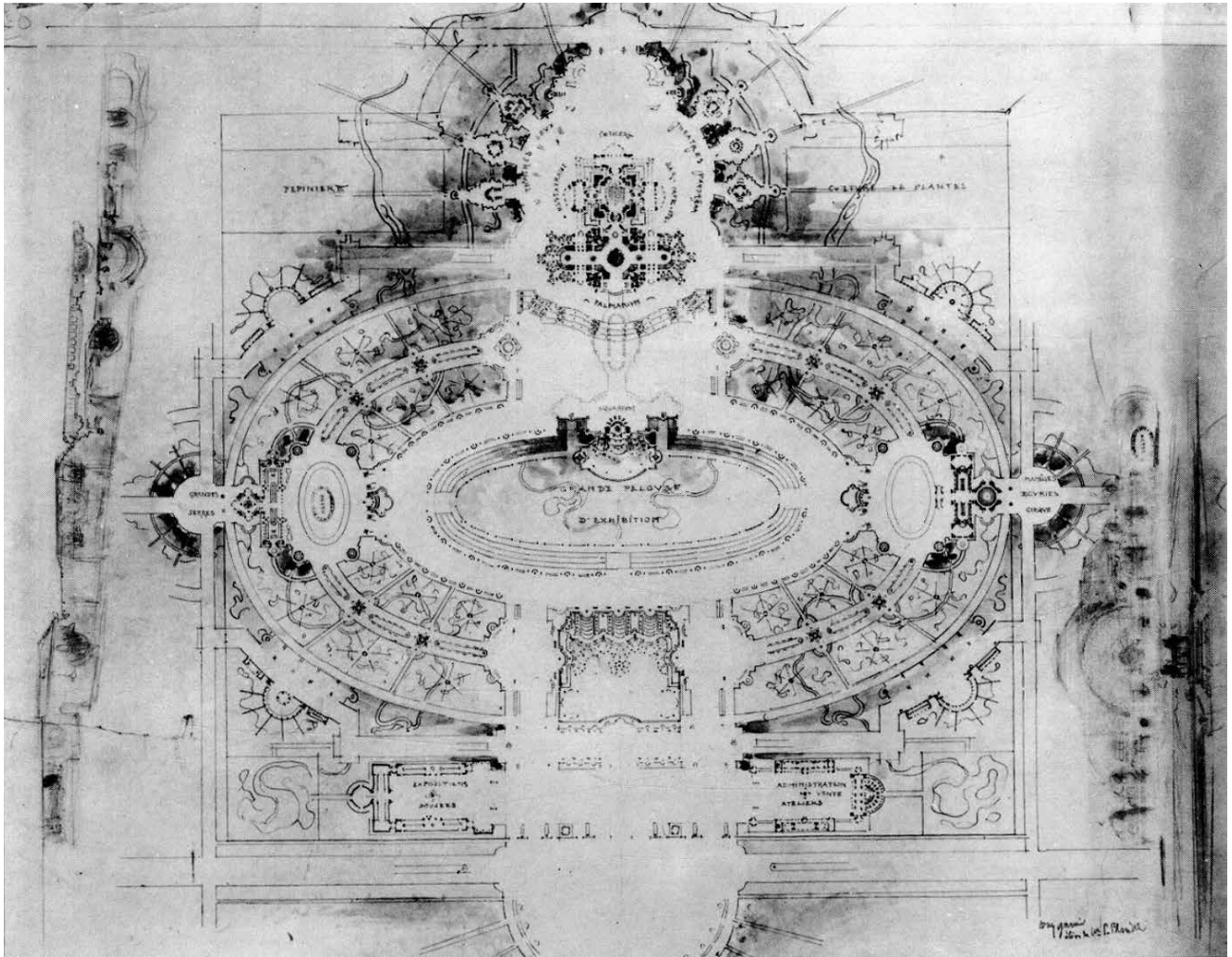
¹⁹⁵ Il écrira d'ailleurs dans sa présentation : « Combiner ensemble paysage, jardin et construction de manière à former un tout harmonieux, auquel puissent s'adapter, sans changements essentiels, tous les agrandissements ultérieurs [...] déterminer un plan général en harmonie avec les principes d'architecture et tel, que d'ici mille ans, ses grandes lignes ne seraient pas plus à modeler que ne le seraient celles du Parthénon. », cité par Pawłowski Krzysztof, *Tony Garnier, op. cit.*, p. 34.

¹⁹⁶ Guadet Julien, *Université de Berkeley, San Francisco, op. cit.*

¹⁹⁷ Guadet Julien, *Éléments et théorie de l'architecture. T4 Additions, op. cit.*, p. 165 tome IV, fig. 166.

¹⁹⁸ *Ibid.*, p. 170.

¹⁹⁹ *Ibid.*, p. 167, fig. même page.



35 Tony Garnier, Un jardin d'acclimatation, Premier Prix au concours Labarre, 1896, plan d'ensemble (*Rassegna*, n°17, 1984, p.12).

inspirera pour dessiner le réseau des allées de Central Park²⁰⁰.

²⁰⁰ Voir A. Ponte, « Le parc public en Grande Bretagne et aux États-Unis. Du genius loci au génie de la civilisation », in Mosser Monique et Teyssot Georges (dir.), *Histoire des jardins de la Renaissance à nos jours*, Paris, France, Flammarion, 2002, p. 369-382.

Le sujet du concours Labarre de 1896, remporté par Tony Garnier, s'inscrit dans la continuité de cette question. Le programme reprend en effet la même thématique : « Cet établissement [...] doit être un lieu d'attraction et de divertissement pour les habitants d'une capitale, dans un ensemble aussi magnifique que possible formé de parterres avec pièces d'eau et fontaines jaillissantes, d'avenues et de promenades [...] L'important est que cette composition soit grandiose de ligne et bien pondérée pour la satisfaction des yeux, à l'exemple des grandes villes d'Italie et de France, des beaux parcs de Versailles, de St Cloud, de Vaux, etc.

Le terrain peut être supposé légèrement en pente de façon à obtenir des terrasses et des effets de cascade²⁰¹ ».

Le projet de Garnier présente un grand jardin ovale intégré dans un rectangle, dont le centre est occupé par une « Grande Pelouse d'Exhibition ». Cette disposition en plan reprend à une échelle réduite la composition du *Plan de l'Exposition universelle de Paris au Champ de Mars* en 1867, dont on peut admirer la reproduction dans l'ouvrage d'Alphand, *Les promenades de Paris*²⁰².

Le sujet du *Jardin d'acclimatation* est perçu comme un moyen de mêler architecture et parc urbain dans un même projet, ce que confirme la notice de présentation de Guadet au concours de l'université de Berkeley (« Combiner ensemble paysage, jardin et construction de manière à former un tout harmonieux²⁰³ »). Les exemples cités dans ce dernier programme sont précisément les grands parcs français de Le Nôtre, paradigmes des parcs français construisant le paysage, que l'on retrouve dans les manuels et traités d'architecture et d'urbanisme.

Ce type de sujet « éclaté » a entraîné les architectes à composer dans un même ensemble plusieurs bâtiments reliés par des circulations, et articulés par une variété d'espaces de transitions qui empruntent au vocabulaire des parcs : *parterres, jardins, pelouse, promenoirs, plantations, pièces d'eau, belvédère* ; ou à celui des espaces publics de la ville : *cours, terrasses, square, promenade*, etc. Le livre d'Alphand, *Les promenades de Paris*, constitue une source majeure de ce répertoire pour les élèves. Ces espaces opèrent une transposition à l'extérieur du bâtiment, dans ses prolongements extérieurs et son occupation de la parcelle, des principes de la composition architecturale telle que la définit Guadet dans son texte introductif au chapitre *Les éléments généraux de la composition* :

²⁰¹ École Nationale Supérieure des Beaux-Arts, *Les concours Edmond Labarre*, op. cit.

²⁰² Alphand Adolphe, *Les promenades de Paris. Histoire, description des embellissements, dépenses de création et d'entretien des Bois de Boulogne et de Vincennes. Champs-Élysées, parcs, squares, boulevards, places plantées. Étude sur l'art des jardins et arboretum*, Paris, Rothschild, 1867, 246 p. ; la planche figure en fin d'ouvrage dans la partie intitulée « Les promenades intérieures de Paris », entre « La place du Roi de Rome » et la « Jardin du Luxembourg ».

²⁰³ Cité par Pawłowski Krzysztof, *Tony Garnier*, op. cit., p. 34.

« Jusqu'ici, je vous ai parlé des éléments particuliers de chaque famille de programme : c'est ce que, dans les premiers aperçus de la composition, j'appelais les surfaces utiles. Mais je vous avertissais en même temps qu'aucun plan ne saurait être réduit à ces seules surfaces utiles ; qu'il faut toujours de communications, des surfaces neutres en quelque sorte, qui relieront les premières, permettront les accès et les dégagements, les passages d'un étage à l'autre ; qui assureront la lumière et l'air à ce qui ne peut ouvrir sur la voie publique ; qui, enfin, seront les artères de la composition²⁰⁴. »

Cette hypothèse est confirmée par Sola-Morales dans son article « Le jardin Beaux-Arts » :

« Les lois de composition qui régissent l'organisation des bâtiments sont essentiellement les mêmes que celles utilisées pour la conception des espaces verts, des parcs et des jardins. Symétrie, ordre et hiérarchie de l'architecture classique ; depuis Duran, ils sont utilisés indistinctement pour tout programme de construction²⁰⁵. »
Il ne manque qu'un pas pour que ces principes s'appliquent à la ville. Un pas que ces élèves, une fois architectes, ne manqueront pas de franchir.

²⁰⁴ Guadet Julien, *Éléments et théorie de l'architecture. T4 Additions*, op. cit., p. 199, tome IV.

²⁰⁵ Mosser Monique et Teyssot Georges (dir.), *Histoire des jardins*, op. cit., p. 395.



36 Léon Jaussely, Une place du peuple dans la métropole d'un grand état démocratique, Prix Chenavard, 1902, esquisse (*La ville, art et architecture en Europe*, 1994, p.xx).



37 Léon Jaussely, Une place du peuple dans la métropole d'un grand état démocratique, Prix Chenavard, 1902, perspective aérienne (*Rassegna*, n°17, 1984, p.7).

Les programmes de places publiques

Tout autant que ces derniers sujets, les projets de places publiques ont retenu notre attention. Proposés au Grand Prix de Rome en 1850 puis en 1903, les sujets du type « Une Place » sont aussi présentés en d'autres occasions, comme dans le sujet libre de Jausse pour le Prix Chenavard en 1902. Leurs programmes sont intéressants à lire pour mesurer la dimension des espaces urbains à projeter :

1850, *Une place publique* :

« L'agora des grecs, les forums des romains, les bazars orientaux, la Place St Marc de Venise, et le Palais national de Paris, sont autant d'exemples de l'importance d'une place sous le rapport de l'art. La place sera située le long d'une rivière et précédée d'une esplanade ornée de portiques et plantations. La place sera environnée de portiques avec boutiques, cafés, restaurants, à un ou plusieurs étages. Une Bourse, un Théâtre de second ordre et une Salle de concert formeront la partie importante de sa décoration. Sur la place pourront être des fontaines, statues, etc. Dans sa partie apparente, serait un monument à la Gloire des Anciens²⁰⁶ »

1903, *Une place publique* :

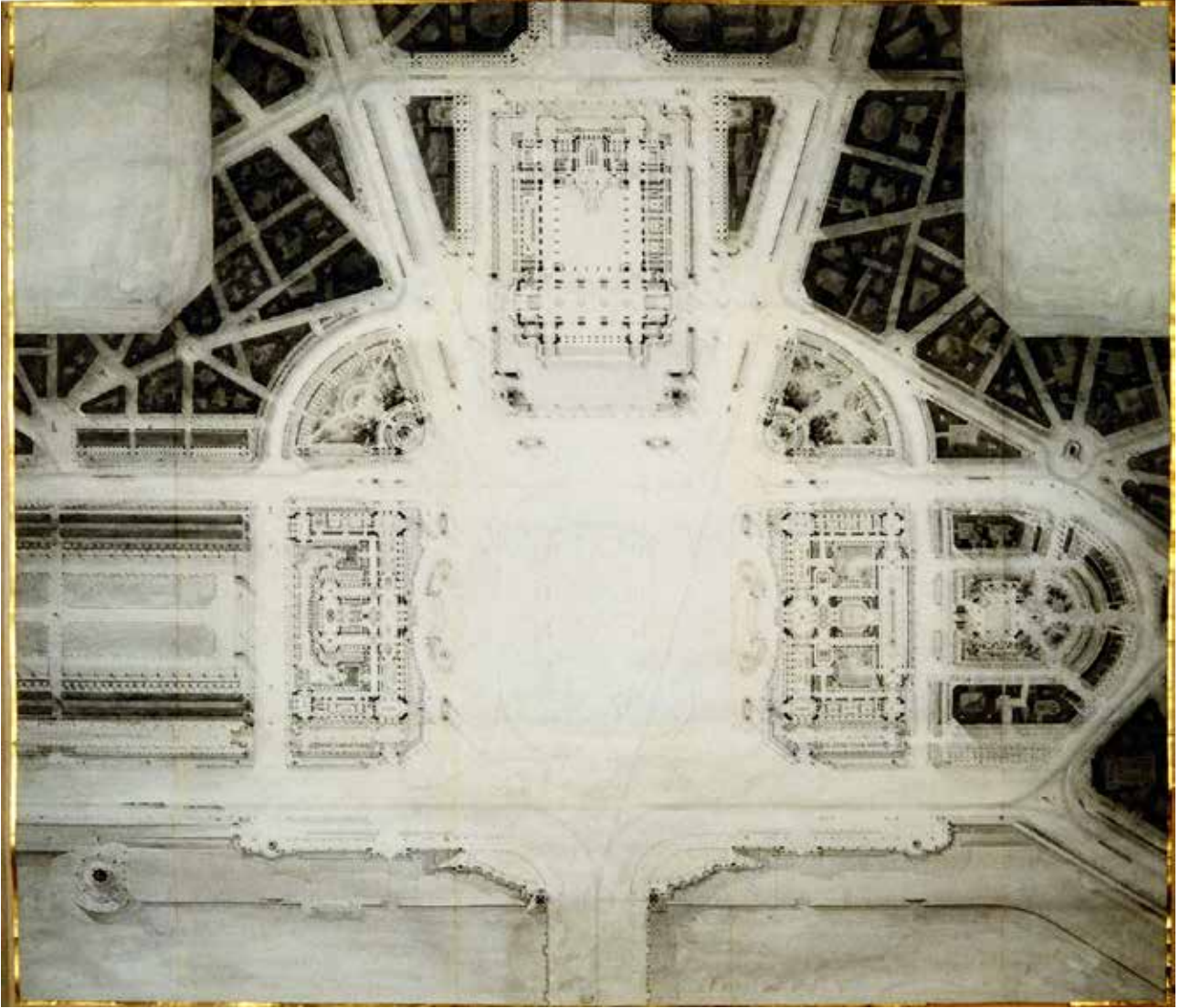
« Cette place serait ouverte sur une grande avenue longeant un fleuve. Des monuments commémoratifs, des fontaines, des portiques ou tout autre motif d'architecture et de sculpture contribueraient avec les façades d'édifices importants à la décoration de cette place à laquelle aboutirait des rues ou des boulevards, elle serait en outre reliée à l'autre rive par un pont monumental.

Les principaux monuments seraient : une bourse, un Cercle militaire, et un cercle artistique. [...] La plus grande dimension du terrain occupé par la place, les bâtiments et les jardins de Cercles ne dépassera pas 350 mètres. L'avenue, dont la largeur sera de 40 mètres, sera indiquée ainsi que l'amorce du pont sur les différents dessins²⁰⁷. »

Ces places publiques sont composées d'un ensemble de bâtiments formant en quelque sorte un « centre civique » où le peuple et la bourgeoisie peuvent se cultiver et se divertir ; ces édifices, appelés des « monuments », doivent s'articuler autour de la place proprement dite. Dans ce cas précis, contrairement aux précédents édifices situés en ville, les façades sont en contact direct avec la place, sans aucun dispositif de recul intermédiaire. Elles en forment donc le décor par un retournement du sol. Ces ensembles, au même titre que ceux formés par les groupes

²⁰⁶ École nationale supérieure des beaux-arts, *Les grands prix de Rome d'architecture de 1850 à 1900, op. cit.*

²⁰⁷ *Ibid.*



38 Léon Jaussely, Une place publique, Prix de Rome, 1903, vue en plan, Archives de l'école des Beaux-arts.



39 Léon Jaussely, Une place publique, Prix de Rome, 1903, vue en élévation, Archives de l'école des Beaux-arts.

évoqués plus hauts – et d’une manière plus officielle et reconnue –, constituent des morceaux de ville. Cet type de disposition deviendra plus tard, pour les architectes de cette génération, une pièce maîtresse dans l’articulation de leurs projets de villes idéales et utopiques (la Cité industrielle de Garnier en 1901-1904, la Cité mondiale de Hébrard en 1910-1913) ; des projets de villes créées *ex nihilo* (la ville de Canberra par Agache en 1912, celle de Gayaquil par Bérard en 1906) ; et, enfin, des plans d’extension ou de réaménagement de grandes villes (le plan de Jausse pour Barcelone en 1905, le plan de Hébrard pour Salonique en 1917, celui d’Agache pour Rio en 1930, le travail de Gréber à Philadelphie en 1917, etc.) .

Là encore, la lecture du cours de Guadet confirme cette hypothèse. Il relie en effet la composition de la place aux monuments qui la bordent, préférant les places de dimensions restreintes où la liaison au cadre bâti peut être plus forte : « La régularité n’est justifiée que lorsqu’elle peut se constater d’un seul coup d’œil, comme à la place Vendôme. Là, on sent bien la composition, on est en fait dans un monument : la dimension ne dépasse pas ce que l’œil peut embrasser²⁰⁸ » et « Il est à remarquer d’ailleurs que les monuments qui décorent les places gagnent le plus souvent pour eux-mêmes et pour l’aspect général, à ce que la place soit plutôt restreinte²⁰⁹ ». La notion qu’il développe, proche de celle de Sitte, est celle d’un lieu intérieur à l’architecture. Néanmoins, la dimension monumentale du sujet de 1902 dément ce propos ; il ajoute : « Un premier principe se dégage donc, c’est qu’il n’y a lieu à composer que là où un programme de composition est admissible ; ce programme résultera d’un espace bien défini, tel qu’une place publique créée d’un seul jet, une rue monumentale assez courte pour pouvoir être vue d’ensemble²¹⁰ ». Il s’agit bien d’une volonté d’unité forte dans la définition de l’espace public de la ville. Une telle volonté fait du reste la grande qualité du travail d’Alphand à Paris.

On aura noté dans les propos de Guadet une certaine contradiction, ou du moins une tendance à la confusion dans le rapport de la taille de la place à sa monumentalité. Il s’opère là encore un saut d’échelle. Le paradigme de la place Vendôme, cité comme « un monument », se retrouve à l’échelle de la ville dans les sujets de *Place publique*. Ceux-ci doivent répondre à la nouvelle dimension urbaine de la place par l’unité de la composition d’ensemble et du traitement architectural de ses éléments bâtis. Ce n’est plus un seul édifice qui règle l’espace mais un ensemble que l’on veut unitaire, c’est un morceau de ville. Cette complexité amène certaines contradictions dans le propos de Guadet, par manque d’éléments conceptuels pour y répondre. Les architectes futurs urbanistes auront à résoudre cette nouvelle pro-

208 Guadet Julien, *Éléments et théorie de l’architecture. T4 Additions*, op. cit., p. 55, tome IV.

209 *Ibid.*, p. 59.

210 *Ibid.*

blématique dans les décennies suivantes. Guadet termine d'ailleurs son chapitre *L'Architecture et les voies publiques* sur l'idée d'unité dans le rapport étroit entre architecture et espace public: « en matière de composition, il y a deux idées d'abord à poursuivre en pareil cas: le choix des emplacements et la proportion. La seule règle est comme toujours la loyauté envers le programme: ne pas oublier – c'est arrivé parfois – qu'une voie publique est destinée au public²¹¹. »

Les projets lauréats de Jaussely en 1902 pour le prix Chenavard et en 1903 au Grand Prix sont fortement liés. Le premier, projet de « Place du Peuple dans la métropole d'un grand état démocratique » pour le concours Chenavard, est situé à la place de la Bastille. Il montre une grande réorganisation urbaine, dans la continuité de certaines opérations haussmanniennes mêlant voirie, équipements et espaces publics (en particulier celles qui concernaient les mairies d'arrondissement).

Situé à l'ouest de la place, latéralement au boulevard Richard-Lenoir et au bassin de l' Arsenal, le projet semble bordé au nord par le boulevard Voltaire, à l'ouest par l'avenue Ledru-Rollin, et au sud par la Seine. Cette vaste composition est beaucoup plus large que celle esquissée par Jaussely dans un premier croquis de situation. La disposition générale peut se rapprocher de celle des expositions universelles qui donnent aux architectes français issus de l'École des Beaux-Arts le moyen de s'exprimer à l'échelle de la ville dans des situations analogues, en bordure de Seine. Mais, si les expositions sont des démonstrations techniques et culturelles, ce projet fait preuve d'une réelle ambition de réorganisation de la ville. Le texte de Jaussely qui l'accompagne fait état de cette dimension sociale de la place: la *Place publique* est devenue *Place du peuple*. Le choix du site localisé au Faubourg St-Antoine, à la Place de la Bastille, lieu emblématique de la Révolution française, n'est pas innocent:

« Le progrès de la science et de la mécanisation moderne et de leurs applications générales modifiant les conditions actuelles de la vie sociale (permettant à l'homme plus d'indépendance et de loisirs) acheminent l'humanité vers la réalisation de la libération [à la Bastille, ndlr] de l'esprit par l'éducation sociale. Pour arriver à ce but, le peuple sera conduit à une organisation dont quelques peuples de l'antiquité, entre autres, les Perses, les Lacédémoniens et les Crétois mêmes, nous ont déjà donné l'exemple²¹². »

²¹¹ *Ibid.*, p. 87.

²¹² Léon Jaussely, « Une place du Peuple dans la métropole d'un grand état démocratique », in École Nationale supérieure des beaux-arts, *Les concours Chenavard (section architecture) à l'École Nationale des Beaux-Arts, 1894 à 1907*, Paris, Auguste Vincent, 1909, 130 p., URL: <http://www.worldcat.org/title/concours-edmond-labarre-1881-a-1906-a-lecole-nationale-speciale-des-beaux-arts-section-darchitecture-programmes/oclc/8326863> (consulté le 4/6/2017), cité par Papillault Rémi, *L'urbanisme comme science ou le dernier rêve de Léon Jaussely*, mémoire de fin d'étude sous la direction de Jean-Louis Cohen, CEAA, Paris, École d'Architecture de Paris Belleville, 1990, p. 10-11.

La dimension sociale et populaire est tout aussi présente dans le choix programmatique des bâtiments et donc des services qu'ils peuvent offrir. La liste est parlante : palais public, université populaire, bibliothèque, théâtre populaire, musées d'art rétrospectif ou modernes, gymnase, et « des cafés de tempérance, des restaurants populaires, des grands magasins seraient des compléments nécessaires que l'on pourrait pouvoir trouver sur la place²¹³. » Il est clair qu'un glissement vers des thèmes plus sociaux s'est opéré en un demi-siècle. Comme le prouve l'évolution des fonctions des bâtiments qui entourent la place, les « Cercles pour la bourgeoisie » des programmes officiels sont devenus des équipements sociaux et populaires chez Jaussely.

Après le cadre social du premier projet, examinons les dispositifs du second. Le plan est dessiné avec une précision hors du commun concernant les détails urbains : tous les éléments de la grammaire urbaine sont présents. La représentation de la ville paraît si réelle que ce plan pourrait être un relevé : les îlots sont parfaitement détaillés, on y trouve des cours et des verrières ; le réseau viaire parfaitement hiérarchisé offre une grande variété de types de voies, des plus majestueuses aux plus simples. Celles-ci comportent tous les éléments nécessaires à la circulation moderne : séparateurs, trottoirs, refuges pour piétons, etc. De nombreuses lignes de tramway parcourent ces voies en tous sens, leurs tracés et virages indiquent que l'auteur connaît les problèmes techniques dus aux rayons de giration de ce mode de transport. Certaines accroches des lignes proches de la place font même penser à des stations terminus. Sur les trottoirs, tous les éléments du mobilier urbain sont figurés : portiques, plantations, candélabres, etc. Des petites places de toutes sortes articulent les carrefours où se rencontrent plusieurs voies. Plusieurs types de squares sont utilisés pour articuler les abords de la place avec le tissu environnant. Sur la partie gauche du plan, le long de la Seine, se développe un grand jardin qui semble presque une copie conforme du parc des Tuileries. On y reconnaît autour de l'espace central dégagé les parties latérales plantées en ligne, et une promenade en balcon sur la Seine longe ce jardin linéaire du côté de la Seine.

La place est entièrement tournée vers la Seine : le trottoir qui la borde s'élargit pour venir la dominer en balcon. L'élévation sur le fleuve répond parfaitement aux multiples détails remarquables dans le plan. Au premier plan, trois embarcations se détachent ; quelques personnages se promènent sur les quais, tandis que l'accroche du pont et l'élévation du quai font l'objet de nombreux détails architectoniques liés au mobilier urbain : motifs d'ornementation et luminaires. Les trottoirs des avenues qui longent la Seine sont largement plantés. Nous retrouvons dans le second

213 Papillault Rémi, *L'urbanisme comme science ou le dernier rêve de Léon Jaussely*, op. cit., p. 26-27.

plan, entre les bâtiments symétriques, une « scène urbaine » semblable à celles évoquées plus haut – personnages, fiacres, mobilier urbain, plantations, etc. Derrière un rideau d'immeubles de rapport, l'arrière-plan déploie un paysage urbain : cheminées fumantes, toitures, coupoles et flèches constituent les émergences de cette silhouette dont la partie gauche peut faire penser à la colline de Montmartre. On retrouvera ce type de représentation dans le projet de Prost pour *Une Imprimerie nationale* l'année suivante.

Les éléments d'architecture du sol urbain dans les programmes et les projets

Ces éléments constituent, pour reprendre les mots de Guadet, « une grammaire » urbaine que l'on retrouvera dans les premiers projets manifestes des urbanistes. Mis en « perspective » et en réseau dans ces projets d'urbanisme, ils seront les éléments constitutifs de la ville, les bases même de l'architecture de leur sol et de leur fondation.

Les sujets sur sol urbain : gare et imprimerie

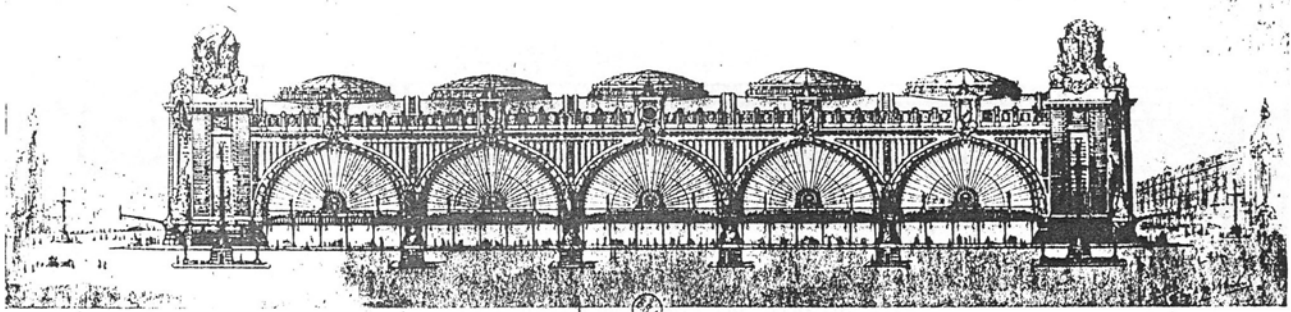
Parmi les sujets du Grand Prix de Rome et du concours Labarre, on relève les éléments viaires suivants : rues, avenues, boulevards, places publiques, etc. Le projet de Boussois, premier Prix du concours Labarre en 1905 pour « Une caserne de gendarmerie », illustre parfaitement cette thématique. Le programme inscrivait la parcelle dans un îlot urbain : « Des avenues et boulevards circonscrivent trois côtés de l'espace rectangulaire attribué à cet ensemble d'édifices. Le quatrième coté est bordé par une rivière²¹⁴. »

La maîtrise de ces divers éléments de la viabilité urbaine est claire. Boussois les organise en un ensemble hiérarchisé et nommé : un *boulevard* devant la façade principale du bâtiment, encadré latéralement par deux *avenues* qui se prolongent par des ponts ; à l'arrière, un espace libre fait la transition avec la rivière, une passerelle dans l'axe du bâtiment le relie à l'autre rive. Les îlots latéraux sont esquissés, et dans les pleins du bâti, pochés, on peut lire des cours intérieures et des *rues*, nommées elles aussi, qui dessinent un tissu urbain imaginaire. Ces divers éléments, présents dans de nombreux projets de cette période, joueront un rôle important pour l'insertion des édifices dans un tissu urbain imaginaire se pliant à la régularité des projets.

Les sujets de gare sont à nos yeux de belles illustrations de la mise en réseau de la ville. Le concours Labarre de 1891 porte sur *Une Gare maritime*. Le projet lauréat, de Recoura (élève de Pascal), montre clairement en plan la mise en continuité des quais par l'intermédiaire de passerelles, entre la gare de chemin de fer et la gare maritime. Ces passerelles enjambent la rue inférieure, le niveau des quais de la gare correspondant à celui de l'étage de la gare maritime. La coupe permet ainsi de résoudre dans une déclivité artificielle, les problèmes de superposition de la logique des transports à celle de la ville. Dans son manuel, Stübgen aborde ces problèmes de superposition des réseaux²¹⁵ ; une illustration d'un bâtiment à Cologne se trouve

²¹⁴ École Nationale Supérieure des Beaux-Arts, *Les concours Edmond Labarre*, op. cit.

²¹⁵ Stübgen Joseph, *Der Städtebau*, op. cit., p. 121, 125 et 247, dans l'édition de 1924.

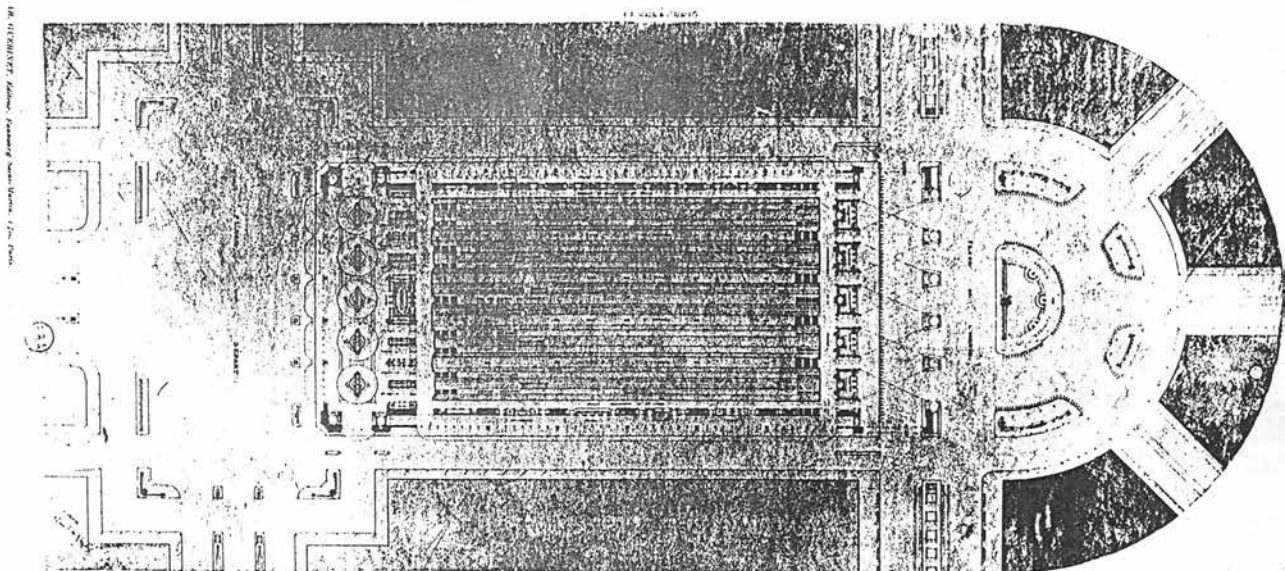
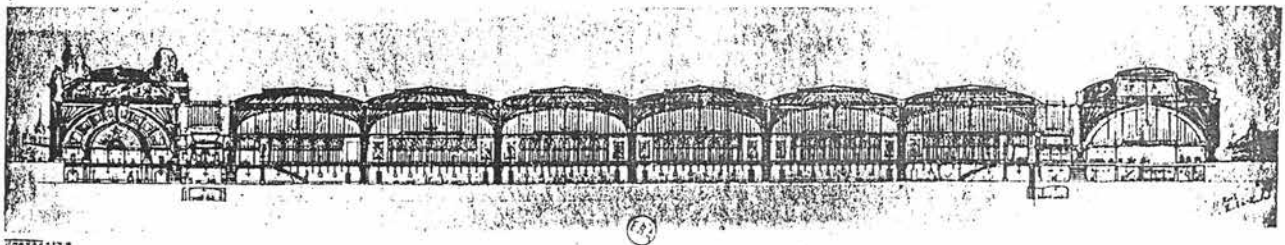


M. H. KRINIKY, Éditeur, Faubourg Saint-Martin, 170, Paris.

H. PROST, Élève de M. LAMBERT. - Une Gare

LES MÉDAILLES DES CONCOURS D'ARCHITECTURE

Pl. 74.-75



40 Henri Prost, Une gare centrale de voyageur pour une capitale, Prix de reconnaissance des architectes américains, 1898, élévation, coupe et plan (Les Médailles du Concours d'Architecture de l'École Nationale Supérieure des Beaux-Arts. Concours Chenavard, Rougevin, Labarre. Prix de reconnaissance des architectes américains, 1898-1899).

dans une situation similaire à celle du concours de la gare maritime²¹⁶. Ce point illustre l'interconnexion de deux terminaux liés à des modes de transports différents avec la ville. C'est une véritable opération de mise en réseau, effectuée dans un souci d'intercommunication générale. Il n'y manque que l'avion, une proposition que Hénard ne manquera pas de faire avec ses *ports d'attache* pour dirigeables, dont l'un se trouve au Champ-de-Mars sur le site de l'Exposition universelle. En 1910, la *Rue future* et le projet d'*Une ville de l'avenir* contient aussi « la zone annulaire des maisons à toits plats, [...] au-dessus de laquelle les avions-abeilles pourront évoluer de terrasse à terrasse [...]. Au-delà se répartiront les ports d'atterrissage, où viendront aboutir les grandes routes de l'air²¹⁷. »

Ce sujet sera suivi par celui du *Prix de Reconnaissance des architectes américains* en 1898 : une *Gare centrale de voyageurs pour une capitale*. Prost en sera le lauréat. Le texte du programme est tout aussi enrichissant concernant le sol urbain :

« L'étendue d'une capitale moderne et la nécessité de relier entre elles les lignes de chemin de fer qui la mettent en communication directe avec toutes les parties du territoire ont modifié le programme des gares primitivement établies sur le périmètre extérieur des villes isolées les unes des autres. Ces gares étaient d'ailleurs au niveau des rails et c'est un des motifs qui en déterminaient l'emplacement loin des quartiers fréquentés. Pour remédier à l'inconvénient qu'eut présenté la circulation des trains à l'intérieur des rues d'une ville, on a imaginé d'établir des rails ou sur viaducs ou en souterrain. On a pu rapprocher ainsi les gares du quartier du centre et utiliser par des étages facilitant la division des services de l'arrivée et du départ l'emplacement qui dans une grande ville est toujours limité. »

La gare comprendra deux étages, l'un souterrain correspondant aux rails et aux quais de départ et d'arrivée, l'autre au niveau des rues de la ville comprenant deux grandes salles de départ et d'arrivée et annexes.

1. Étage souterrain : [...] Des passerelles accessibles par escaliers mettraient en communication les quais avec les salles de départ et d'arrivée. Ces voies se développeraient sous un hall dont les points d'appui, établis de manière à laisser libres les voies, devraient être répartis sur des quais distincts, réservés à la circulation des bagages. Des monte-charges mettraient en communication les bagages au départ et à l'arrivée avec les fourgons.

2. Étage au niveau de la rue : Le service de l'arrivée distinct de celui du départ, comprendrait la salle d'arrivée communiquant par escalier et monte-charges avec

²¹⁶ *Ibid.*, p. 121.

²¹⁷ Hénard Eugène, *Etudes sur les transformations de Paris* (1982), *op. cit.*, p. 359, illustration de la Ville de l'avenir p. 358.

les quais d'arrivée²¹⁸. »

Plusieurs éléments méritent l'attention concernant ces programmes. En premier lieu, un détail qui concerne la présence des monte-charges, déjà annoncée par le sujet concernant la *Décoration d'une cabine d'ascenseur* pour le concours Godebeuf en 1890. Guadet avait prévu les transformations que l'utilisation de l'ascenseur pourrait occasionner dans la composition des édifices. Mais il est également intéressant de le voir comparer le mode de fonctionnement de cet élément à celui du chemin de fer. Il s'agit de rechercher une continuité, cette fois-ci verticale, par les moyens de transport : « Au surplus, les ascenseurs sont encore dans l'enfance. Tels qu'ils existent, ils ressemblent à un chemin de fer à voie unique qui n'aurait qu'une voiture²¹⁹ ».

Mais la mise en réseau des moyens de transport se joue alors à une autre échelle, celle de la ville. Ce mouvement s'inscrit dans la continuité de l'idée de *viabilité universelle* émise par Cerdà – une notion mise en évidence au chapitre premier de ce travail. Le programme propose donc une double lecture de la ville : au-dessus de l'*Étage souterrain*, pour les voies en réseau, se superpose l'*Étage au niveau de la rue*, pour la ville et son tracé viaire. Le projet de Prost met en œuvre ces deux logiques. Celle du réseau souterrain et de ses connexions complexes : séparation des voies et interconnexion longitudinale de deux directions par un savant dispositif d'aiguillage. Et celle de la ville au niveau supérieur, là où la gare doit s'intégrer au tissu urbain. Les deux façades aux extrémités du bâtiment, côté départ et côté arrivée, sont dégagées par des places publiques qui les articulent au réseau viaire, chacune dans un dessin différent. La *Place du départ* est rectangulaire, la *Place de l'arrivée* est en patte d'oie. Un schéma au bas du plan de sous-sol indique cette superposition des deux logiques : le souci de correspondance des deux systèmes est sans ambiguïté.

Sur chacune des places, la gare enjambe une largeur de voie publique, afin, semble-t-il, de lier le départ et l'arrivée des passagers à une desserte automobile. L'élévation longitudinale montre une multitude de passagers ou passants aux abords de la gare, évoquant l'intense activité humaine qui entoure ce type d'équipement. L'élévation semble insérée dans une représentation en perspective de la ville où l'on peut voir, sur les marges du projet lui-même, le cadre urbain qui l'entoure : un dessin représente les places ainsi que les boulevards latéraux. Ici encore, la ville est en toile de fond.

²¹⁸ Retranscrit par Talamona Maria-Ida, *Henri Prost architecte et urbaniste 1894-1959*, mémoire de DEA à l'EHESS, sous la direction de Marcel Roncayolo, Paris, EHESS, 1983.

²¹⁹ Guadet Julien, *Éléments et théorie de l'architecture. T4 Additions, op. cit.*, p. 405.

Les transformations successives de la gare Saint-Lazare semblent ne pas avoir été étrangères à Prost. Construit en 1837, le bâtiment a été maintes fois remanié pour se doter d'une vraie façade sur la ville en 1886. Les dessins montrant *Les transformations successives de la gare Saint-Lazare*, publiés dans *L'Illustration* du 17 juillet 1886²²⁰, illustrent ces transformations menées en parallèle de celles du quartier de l'Europe : la Place de l'Europe devient pont de l'Europe, le boulevard des Batignolles est réaménagé, tout comme la rue Saint-Lazare.

A l'intérieur de ce thème, apparaît la mise en réseau des gares et leur rapprochement du centre, une opération qui s'était matérialisée à Paris et fait partie des propositions de Jaussely pour le plan de Barcelone en 1905-1907²²¹. On la retrouve également dans sa réponse au concours de l'aménagement de la région parisienne en 1919. Les solutions qu'il propose empruntent d'ailleurs à celles du métro aérien²²². Jaussely cherchera ainsi à résoudre le problème de la confrontation entre le chemin de fer, la voirie publique et les bâtiments : « Ces lignes traversant Paris seraient non des métropolitains, mais des vrais chemins de fer, en liaison avec les réseaux extérieurs pour messageries et des raccordements à certaines installations de services publics²²³. »

Il est fort probable que les dispositions du chemin de fer de petite ceinture, construit entre 1850 et 1867, aient également exercé une certaine influence sur ces programmes. Cette ligne qui permettait de relier les différentes gares parisiennes sera abandonnée en 1934, après avoir connu un grand succès vers 1900 en desservant l'Exposition universelle. La concurrence d'autres modes de transport, comme le métro, le tramway et l'autobus, lui aura été fatale. La ligne présentait pourtant une grande diversité dans ses dispositions : voies en viaduc, en tranchées bordées de talus plantés, gares en pont, etc.

Peut-on rapprocher cette superposition des voies, opérée par l'utilisation des souterrains ou des viaducs, des exemples américains de New York et Chicago ? Ces derniers sont en effet cités par Soria Y Mata, pour la ville de New York²²⁴, et plus

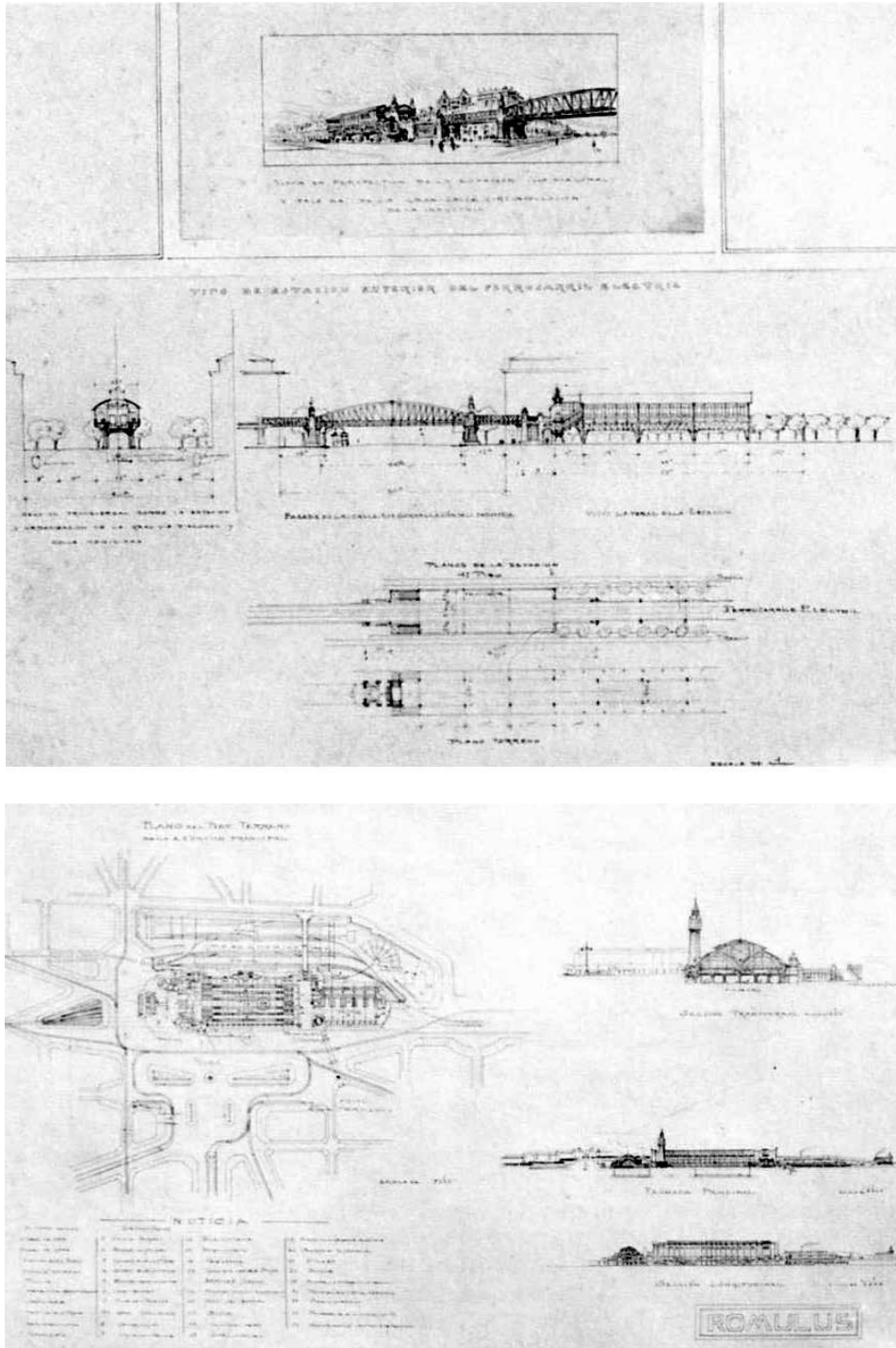
²²⁰ Ragon Michel, *L'Architecture des gares. Naissance, apogée et déclin des gares de chemin de fer*, Paris, France, Denoël, 1984, 108 p. ; la problématique de l'ouvrage est étrange, mais il comporte quelques illustrations intéressantes concernant l'évolution de la gare St-Lazare p. 8 et pp. 36-37.

²²¹ Voir ses dessins de gares dont certaines sont des copies des stations du métro aérien parisien, in Ajuntament de Barcelona, *Inicis de la urbanística municipal de Barcelona. Mostra dels fons municipals de plans i projectes d'urbanisme 1750-1930*, Barcelona, Ed. Ajuntament de Barcelona, Corporació Metropolitana de Barcelona, 1985, p. 221.

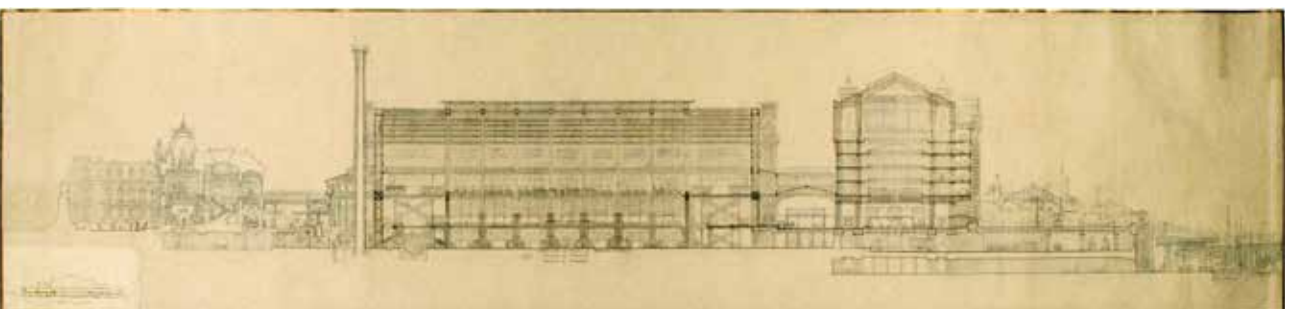
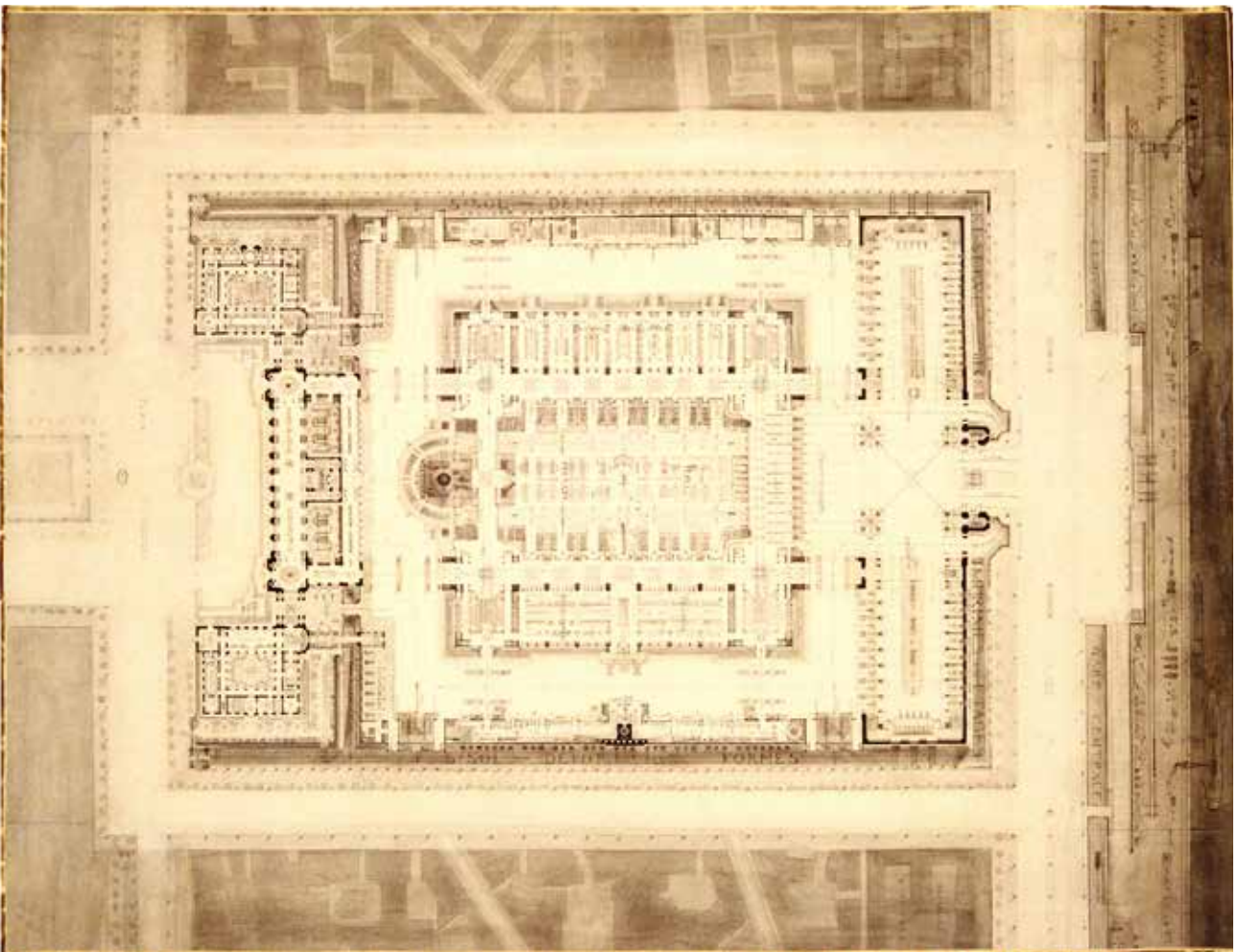
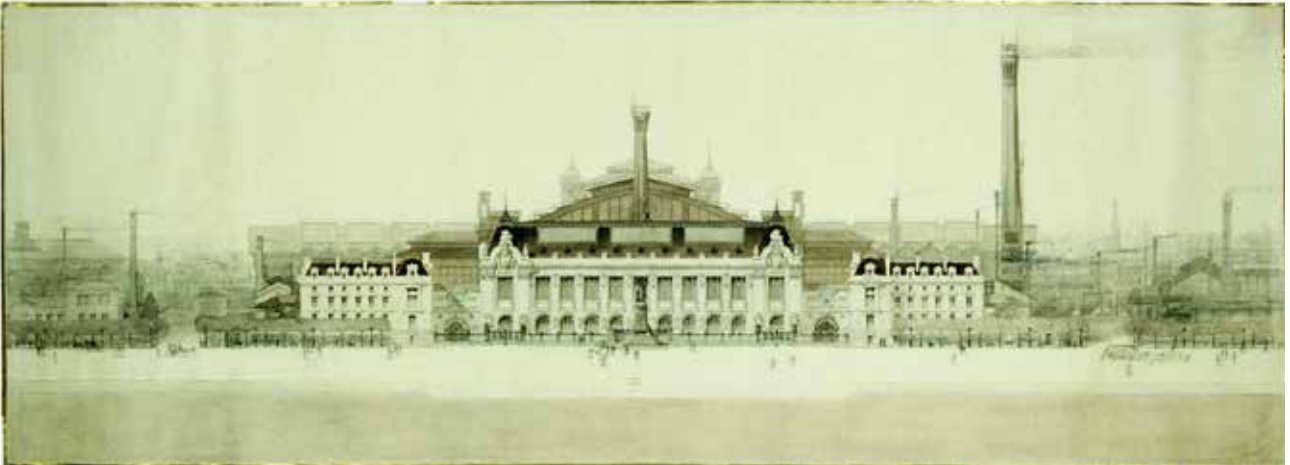
²²² Papillault Rémi, *L'urbanisme comme science ou le dernier rêve de Léon Jaussely*, op. cit., p. 22-24.

²²³ Léon Jaussely conférence du Palmarium, 1919, cité par *Ibid.*, p. 23.

²²⁴ voir le chapitre « Champ théorique spécifique », p. 77-116.



41 Léon Jaussely, Plan d'aménagement et d'extension de Barcelone, dessins de gares pour la ville de Barcelone, vers 1905 (*Inicis de la urbanística municipal de Barcelona*, 1985, p. 221).



42 Henri Prost, Une imprimerie nationale, Prix de Rome, 1902, élévation, plan et coupe, Archives de l'école des Beaux-arts.

tard par Hénard, lorsqu'il explique son principe de rue à étage: « On peut citer dans le même ordre d'idée les tunnels des trafics de Chicago, entre les gares de chemins de fer et les entrepôts particuliers [...]»²²⁵. Cela montre comment la ville se transforme sous la pression d'une industrie en plein développement. C'est tout aussi notable dans le sujet du Grand Prix de Rome en 1902, *Une imprimerie nationale*. Le texte de Guadet précise: « Il est évident que les divers services en général peuvent être répartis en divers étages ». La réponse de Prost, lauréat de ce concours, s'inscrit dans la même ligne que celles qu'il a faites pour les gares.

Ce projet de Prost a été analysé par Maria-Ida Talamona²²⁶, qui en a fait remarquer à juste titre les caractéristiques industrielles et complexes :

« Derrière le musée surgit la structure en fer et verre de la grande galerie de l'usine, marquée par la haute cheminée qui la domine, indiquant le lieu central du projet. Des ponts jetés transversalement sur le boulevard intérieur et des galeries couvertes relient sur plusieurs niveaux le noyau central aux bâtiments qui hébergent les autres secteurs de travail. Un réseau de voies dirige les wagonnets chargés de formes vers les monte-charges qui relient les différents étages. [...] Au fond, un haut bâtiment avec une galerie centrale qui le parcourt dans toute sa hauteur et sur laquelle donnent des locaux servis par des coursives, est le lieu de triage du papier vers les ateliers d'expédition. Au sous-sol, deux voies ferrées sous le quai s'ajoutent aux possibilités de transport fluvial²²⁷. »

La volonté de raccorder ce type de bâtiment industriel au réseau de « viabilité universelle » ne fait aucun doute, tant la recherche d'une desserte par tous les moyens de transport possibles (route, fer, mer ou fleuve) est évidente.

Talamona montre aussi que Prost situe le projet dans le paysage parisien, sur le quai de Javel, comme l'indique le plan. Mais cette opération est double: Prost situe aussi le projet dans son élévation générale, où apparaît la ville en toile de fond – comme on l'avait vu chez Hulot. Cette opération n'est pas anodine tant le panorama est détaillé: cheminées fumantes, « skyline » parisien d'où émergent quelques flèches que l'on associe visuellement aux cheminées industrielles, etc. Au premier plan, sur la *Place Gutenberg*, on peut apercevoir quelques personnages et attelages, manifestant de nouveau une volonté de figurer une scène urbaine. Cependant, Prost va à l'encontre de la règle habituelle, qui veut, quand un édifice est en contact avec un fleuve, que sa façade principale donne sur le quai (celui-ci servant alors d'assise horizontale au projet). Il opère ici un retournement de l'édifice vers la ville. L'accroche

²²⁵ Hénard Eugène, *Etudes sur les transformations de Paris* (1982), *op. cit.*, p. 352.

²²⁶ Talamona Maria-Ida, « Henri Prost, du projet au zoning 1902-1912 », in *Lusine et la ville, 1836-1986, 150 ans d'urbanisme*, Neuilly-sur-Seine, France, Institut français d'architecture, CRCT, 1986, p. 51-55.

²²⁷ *Ibid.*, p. 51.

en plan de cette partie du projet tend à confirmer cette hypothèse, puisqu'il articule l'entrée principale sur la *Place Gutenberg* en faisant littéralement entrer cette dernière dans l'emprise de la parcelle, créant ainsi une intériorité bordée par les façades des trois principaux corps de bâtiment, une antichambre de la ville. Ainsi sa place, en vérité un simple boulevard élargi, acquiert une autre dimension grâce à ce travail d'articulation dans le prolongement d'une avenue séparée en deux parties par un terre-plein central.

Le plan montre aussi la parcelle bordée des deux côtés par des *Maisons ouvrières*, véritable tissu urbain dans lequel on peut lire les pleins (immeubles pochés, à l'alignement) et les vides (cours, rues). L'accroche du projet sur la Seine est tout aussi intéressante : Prost se sert de la voie de chemin de fer existante pour raccorder son imprimerie au réseau ferré longeant le fleuve. Il situe d'ailleurs le projet dans le réseau en indiquant les directions des voies vers la périphérie (« ligne de ceinture ») ou vers le centre (« Gare centrale »). Selon Talamona, « le projet s'insère donc dans cette partie de ville qui le contient, en tenant compte des exigences d'une cité moderne, et surtout des problèmes complexes de circulation et de distribution sur plusieurs niveaux posés par une grand complexe industriel²²⁸. »

On relève la présence de plusieurs embarcations sur le quai bas, occupé par des marchandises en transit. Le raccordement entre les niveaux de la rue et de ce quai bas s'effectue au moyen d'une terrasse haute qui distribue deux rampes et deux escaliers. Cette disposition serait-elle à rapprocher de celle du *Cours la Reine* à Paris, aménagé par Alphand avant 1870 et transformé après l'exposition universelle de 1900 ? Il est certain que cette partie du quai rend la disposition possible et même imaginable²²⁹ ; ce sera même le cas plus tard avec les usines Citroën. Il ne faut pas non plus oublier l'influence de la construction de la gare d'Orsay en 1900, à l'occasion de l'Exposition universelle. Cette gare, qui prolonge celle d'Orléans, dispose d'une station intermédiaire au pont Saint-Michel. Le site de l'Exposition est aussi desservi, en 1878 et 1900, par le chemin de fer de ceinture prolongé alors jusqu'au Champ-de-Mars.

²²⁸ *Ibid.*

²²⁹ Nous nous référons aux propos de E. Joyant, qui souligne la disposition dissymétrique du quai où l'on peut imaginer une connexion possible voie-fer-fluvial, comme le propose Prost dans son projet, lisons Joyant : « La dissymétrie du profil est, au contraire tout indiquée [...] pour une promenade longeant un fleuve, une plage, une corniche de montagne, où le coté de la vue n'est nullement équivalent à celui de l'intérieur. C'est ce que montre le profil de la belle promenade du cours la Reine, longeant la Seine entre la place de la Concorde et le pont de l'Alma [...] Alphand l'avait aménagé avant 1870, [...] un quai bas est utilisé par le trafic du port de Paris et reçoit de dépôts temporaires de matériaux de construction. [...] la chaussée centrale étant plutôt réservée à la grande circulation et aux tramways. Mais, en fait, le cours la Reine n'a pas été adopté par le public comme lieu de promenade en voiture [...] la chaussée bordant la Seine devenait inutile, et a été supprimée après l'Exposition de 1900. Son emplacement a été très utilitairement affecté à une station de tramway, près du pont de l'Alma », in Joyant Edmond, *Traité d'urbanisme*, Paris, France, Eyrolles, n° 1, 1928, vol.2, p. 18-19.

Ce corpus de projets n'est-il pas une réduction à l'échelle architecturale de problèmes que l'on retrouve dans l'équipement de la ville industrielle? Les deux coupes des projets de Prost le montrent bien: dans la gare comme dans l'imprimerie, le sous-sol est associé horizontalement au réseau ferré par un système de galeries, puis verticalement au niveau de la rue par les monte-charges. Nous retrouverons l'impact de la mise en réseau des transports avec les activités industrielles, présente dans le projet de Garnier pour *Une Cité Industrielle* (1917), mais déjà élaborée en 1901-1904.

Un jeu d'emboîtement d'échelles successifs, du bâtiment à la ville, crée une pensée réticulaire, motivée par la recherche d'une continuité des moyens de transport. Cette pensée, qui permettra d'engager une réflexion stratégique sur la ville, emprunte à l'industrie son vocabulaire d'éléments de communication horizontaux – en superstructure (passerelles et viaducs) ou en infrastructure (galeries souterraines) – et verticaux (monte-charges et ascenseur). L'examen des concours répond ainsi aux discours théoriques que le premier chapitre a mis en évidence; la résonance de ces thèmes avec certains exemples empruntés à la ville américaine est flagrante²³⁰.

Dans cette thématique qui concerne les gares et leur accroche à la ville au moyen de dispositifs d'infrastructure complexes, on retiendra la construction en 1903-1913, de la gare de Grand Central Terminal à New York. Elle fut projetée par Reed and Stern et par W. Warren, qui a lui-même étudié à l'École des Beaux-Arts²³¹. La disposition de ces grands ensembles est à rapprocher des coupes des thermes romains ou des ensembles comme le marché de Trajan à Rome.

Les sujets sur sol naturel, topographie et paysage

La lecture des sujets concernant des projets situés en dehors ou en marge de la ville fait clairement apparaître un type de site idéal: une situation à flanc de coteau, face à un paysage pittoresque et remarquable (le plus souvent la mer ou une rivière), et où la vue joue un rôle de premier ordre. Ces types de programmes doivent mettre à l'épreuve les talents « topographiques » des élèves pour implanter leurs bâtiments. Il s'agit de construire pour habiter une topographie imaginaire.

Commençons avec l'étude du sujet de 1873, *Un Château d'eau*, qui précède celui du concours Rougevin de 1887 sur le même sujet. Le texte du programme, rédi-

²³⁰ voir le chapitre « Champ théorique spécifique », p. 77-116.

²³¹ Drexler Arthur (dir.), Chafee Richard, Levine Neil et Van Zanten David, *The Architecture of the École des Beaux-Arts*, op. cit.

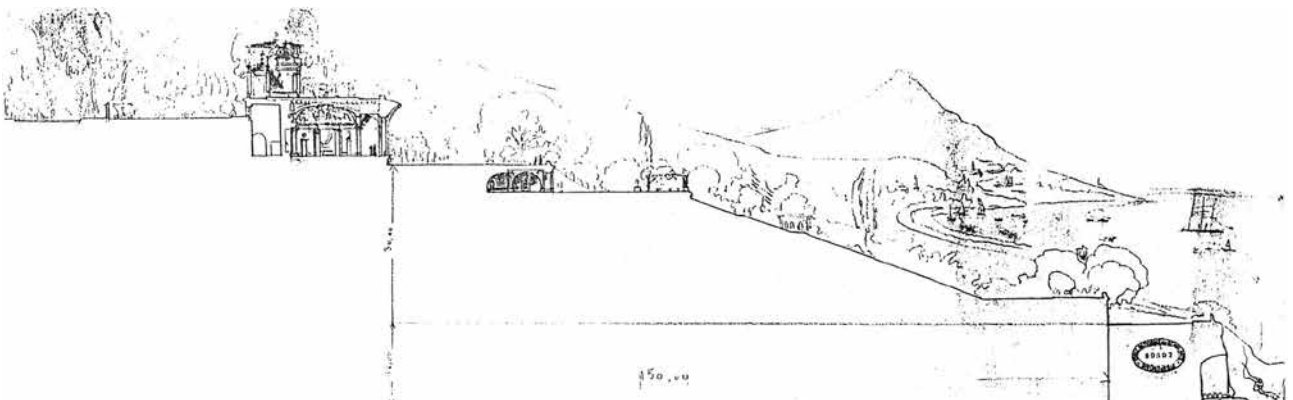
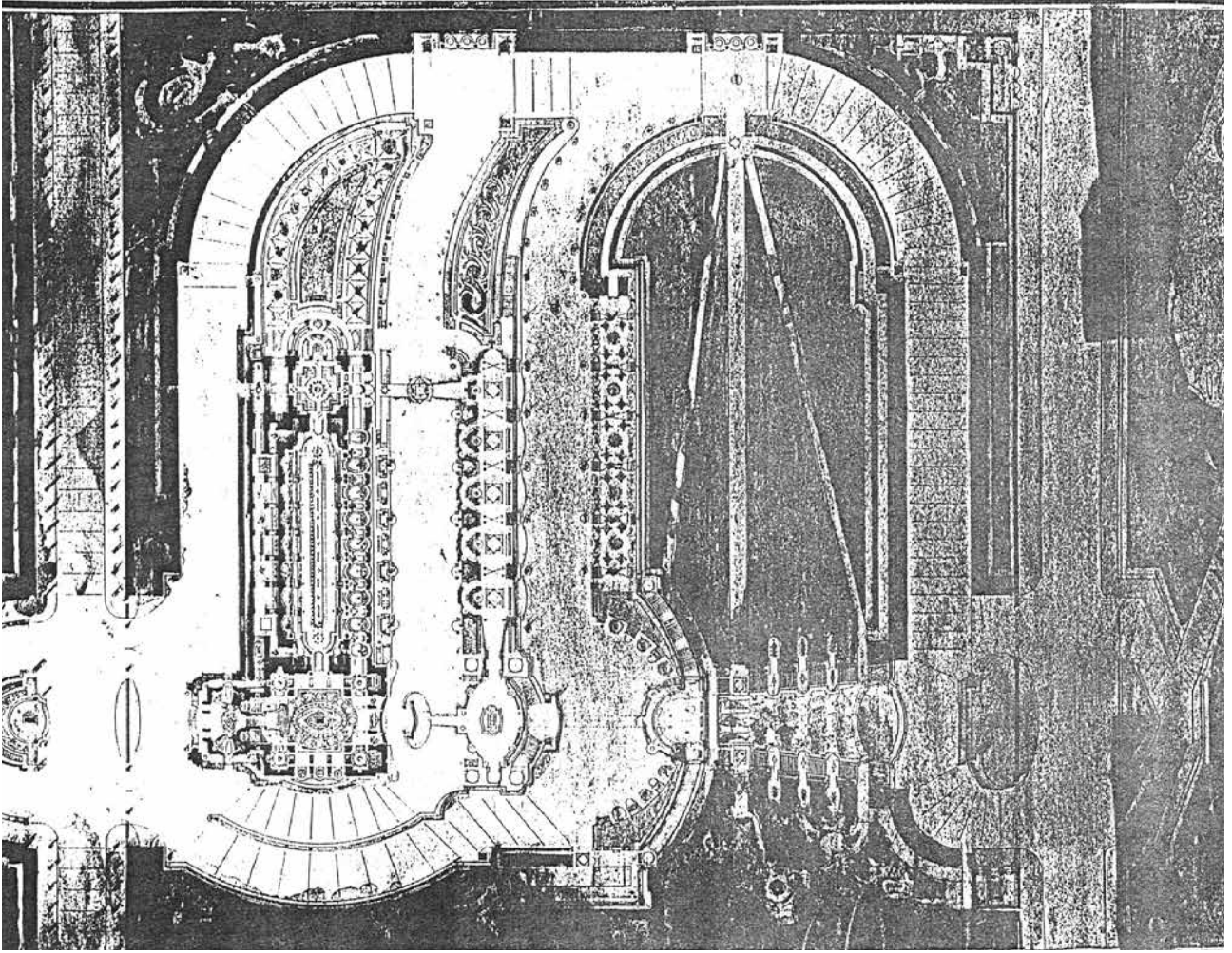
gé par Lesueur, confirme cette relation : « Le château d'eau offrirait la perspective d'une grande décoration monumentale, à l'extrémité de la principale promenade d'une grande ville et son point élevé d'un coteau ; il masquerait les réservoirs alimentés par un aqueduc²³². » Ce sujet annonce certaines des problématiques futures concernant l'insertion des bâtiments dans un site à flanc de pente, mais ne fait pas la distinction qu'introduira plus tard Guadet entre décoration et éléments d'infrastructure. On peut relever en outre la fonction de masque que jouent ici les plantations. Comme le montreront des sujets posés dans des situations topographiquement analogues, Guadet semble prendre les éléments constitutifs de ce type de sujet, après les avoir clarifiés dans son cours de théorie, pour les poser dans une autre dynamique à travers des sujets de composition plus complexes tout en cherchant à les articuler à l'architecture et peut-être à la ville. Cette opération engage un saut d'échelle que l'on pourra apprécier clairement avec les sujets suivants.

Mais revenons aux réponses des candidats au concours du *Château d'eau*. La coupe transversale de Lambert, lauréat du Premier Grand prix, montre une utilisation efficace de la déclivité par une série de terrasses qui descendent progressivement le long de la colline. En plan, le dessin de la composition s'ouvre vers une place qui distribue quatre rues dans un dessin en patte d'oie. Un élément remarquable du projet de Barth, Premier second Grand Prix, est sa manière d'associer les groupes de pins plantés dans les paliers des rampes latérales.

Pour illustrer ces situations, véritables « mises en site », il est un exemple emblématique regroupant presque tous les éléments que l'on peut y rencontrer. C'est le programme pour *Un Établissement de bains de mer*, posé en 1889 :

« Entre Marseille et Nice, les derniers contreforts des Alpes plongent dans la Méditerranée, les rivages coupés par des vallons étroits ne présentent que de rares plages resserrées entre les rochers. La célèbre route dite « de la corniche » contourne les promontoires ou les traverse suspendue pour ainsi dire à de si grandes hauteurs au-dessus du niveau de la mer ; elle franchit, au moyen de ponts, de constructions, les vallées et les ravins. Du fond d'un ravin roule et retombe en cascade un torrent, des rochers s'échappent des sources d'eau minérales froides et chaudes ; la plage en forme de baie s'ouvre à l'exposition du midi, les hauteurs sont couronnées de bois d'olivier et de citronniers. On veut créer en cet endroit un établissement modèle, un centre d'attraction pour les voyageurs, pour les malades [...] La route nationale passe à environ 20 à 30 mètres de hauteur au-dessus de la plage, supportée par de vastes constructions et suffisamment élargie elle franchira le ravin, donnant à l'établissement projeté des entrées faciles, tant pour les bains qui s'étendent au-dessous d'elle, que pour la villa, dont

232 École nationale supérieure des beaux-arts, *Les grands prix de Rome d'architecture de 1850 à 1900*, op. cit.



43 Henri Prost, Un restaurant au bord de la mer dans le midi, Concours d'émulation de 1ère classe, 1899, plan et coupe, Archives des Beaux-arts de Paris, PJ 2447.

les bâtiments s'étagèrent au-dessus, dans la profondeur des bois.

Les deux parties de l'établissement communiqueront entre elles au moyen de passages souterrains, d'escaliers couverts et découverts, de rampes de ponts jetés au-dessus de la route [...] le parc ou jardin public, s'élèvera à travers les bois jusqu'au plateau supérieur de la colline, point culminant de la cascade, qui sera couronnée par un petit château d'eau supportant une terrasse, ou belvédère, d'où la vue est supposée dominer au loin le pays, les côtes et sur la haute mer [...] enfin on s'efforcera malgré la grande déclivité du sol, de pratiquer des circulations larges aux promeneurs, et particulièrement des accès faciles aux voitures par une succession de rampes habilement disposées [...] en ce qui concerne la topographie, le programme donne une liberté favorable à la diversité de composition²³³. »

Ce texte de Guadet, assez lyrique dans sa description du paysage et des situations possibles de projet, se retrouve sous une forme simplifiée au concours d'émulation de 1899 pour le sujet *Un restaurant au bord de la mer, dans le midi* :

« Sur une côte mouvementée et dans un site d'où la vue de la mer est belle et étendue on veut établir un restaurant de luxe, avec café, etc.

Une route de voiturage, en corniche, passe au pied de l'établissement et suit le rivage ; le restaurant a son rez-de-chaussée à trente mètres en contre-haut de la porte d'entrée de l'établissement, élevée elle-même de 12 à 15 mètres au-dessus de la mer. Les voitures doivent pouvoir amener les clients jusqu'au restaurant et aux terrasses inférieures et supérieures dont il sera parlé ci-après. L'ensemble de la propriété forme un jardin où les espaces doivent être les plus possibles disposés en terrasses de formes et de dimensions variées pour recevoir des consommateurs, avec des parties découvertes et d'autres protégées par l'ombrage de beaux arbres. [...]

Le restaurant proprement dit, comprenant trois niveaux qui se raccorderont avec des terrasses [...]

A chacun des niveaux, principalement au soubassement et au rez-de-chaussée, s'annexeront des espaces en terrasses ; des terrasses intérieures, loges ou portiques sont également désirables. [...]

Dans le jardin, disposé autant que possible en vue du service et de la surveillance, tout en ménageant la beauté des aspects, il sera réparti des treilles, cabinets de verdure, etc.

Un ruisseau naturel permet des effets d'eau²³⁴. »

²³³ *Ibid.*

²³⁴ Retranscrit par Talamona Maria-Ida, *Henri Prost architecte et urbaniste 1894-1959, op. cit.*

Le projet de Prost montre une composition générale asymétrique à l'architecture pompeuse. La topographie du site est bien exploitée, articulant le niveau bas et son quai en bord de mer avec la terrasse supérieure, dans un système savant de rampes et de terrasses répondant aux souhaits de Guadet. Prost utilise bien les accidents du relief malgré une coupe transversale pour le moins raide. Cette coupe est équilibrée dans sa partie droite par la représentation d'un panorama, morceau de paysage méditerranéen. On peut y voir, dans un golfe s'étendant jusqu'à un cap abrupt, quelques embarcations. Prost montre tout son talent dans le développement d'un système complexe de rampes et terrasses qui s'enchevêtrent littéralement dans les derniers niveaux, constituant le socle du bâtiment principal. Il semble qu'il ait regardé attentivement le projet de Duquesne, lauréat du Grand Prix un an plus tôt. Fort de cet exemple, il fait donc une démonstration de ses capacités à dessiner les aménagements du sol, véritable architecture des « différences de niveaux » comme l'entend Guadet. On peut dire que ce travail trouvera son accomplissement dans celui qu'il entreprendra en 1922-1923 pour la côte d'azur varoise²³⁵. Nous pensons évidemment à ses principes d'implantation des infrastructures²³⁶, mais aussi à ces dessins pour l'implantation de l'hôtel de La Croisette à Sainte-Maxime²³⁷. En effet la situation de cet hôtel, face à la mer, entre la corniche haute et la voie de front de mer, est très similaire à celles des deux programmes des sujets de Guadet cités ci-avant.

Guadet voit dans l'inscription au sol des infrastructures, ainsi que dans les solutions diverses aux différences de niveaux, une place pour le traitement artistique et architectural. En effet, leur résolution sous forme architecturale projetée est un moyen indirect d'utiliser des éléments qui appartiennent au vocabulaire de l'architecture – rampes, perrons, escaliers, terrasse, etc. – et qui « sont un exemple de la variété ingénieuse qu'on peut apporter dans la disposition des emmarchements ayant à franchir une grande différence de niveau²³⁸. » En effet, c'est quand un ouvrage d'infrastructure offre une façade, lors des articulations et du réglage des différents niveaux, qu'intervient l'architecture, mais cela révèle aussi une manière plus dynamique de voir l'espace :

« C'est surtout lorsqu'il y a des différences de niveau que l'architecture est appelée à jouer un rôle important dans la place même, et non plus seulement

²³⁵ Hodebert Laurent, « Le plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, 1923, Henri Prost, La « Ville-Parc » », *op. cit.*

²³⁶ Certains des dessins de Prost pour les infrastructures varoises intègrent une vision spatiale dynamique qui a certainement emprunté aux principes de représentation développés par Choisy dans son *Histoire de l'architecture* publié en 1897. Prost les a d'ailleurs appliqués d'une manière plus littérale lors de son relevé de Ste Sophie de Constantinople en 1904-1906.

²³⁷ Voir *L'Œuvre de Henri Prost : Architecture et urbanisme*, Paris, Académie d'architecture, 1960, p. 138 et 140.

²³⁸ Guadet Julien, *Éléments et théorie de l'architecture. T4 Additions, op. cit.*, p. 62, tome IV.

dans les édifices qui l'entourent. La place du Capitole, à Rome, dont je vous ai signalé le grand effet, ne le doit pas seulement à la valeur des beaux monuments qui l'encadre sur trois côtés ; elle le tire aussi des rampes qui lui donnent accès, du grand perron de l'Église d'Ara coeli, de celui qui plus loin monte au portique latéral de cette église. Les célèbres escaliers de la place d'Espagne ou de la Trinité des Monts, à Rome, sont un exemple de la variété ingénieuse qu'on peut apporter dans la disposition des emmarchements ayant à franchir une grande différence de niveau. Variété, remarquez-le bien, qui n'est pas seulement précieuse au point de vue pittoresque, mais qui encore est une nécessité pratique. [...] En offrant des emmarchements où la ligne droite alterne avec la ligne courbe, où les directions des unes et des autres sont différentes on distrait la fatigue de l'ascension. Souvent les perrons se combinent avec des rampes à voitures. [...] Aussi faut-il en général recourir à des combinaisons qui multiplient les rampes : c'est ce que fait l'instinct du montagnard qui par des lacets répétés franchit les déclivités autrement plus abruptes²³⁹. »

On retrouve ces éléments dans un propos quasi similaire d'Alphand, au chapitre « Choix du style à adopter dans la création d'un jardin » des *Promenades de Paris*. Il les met bien entendu en relation avec « le relief du terrain » :

« Sur un sol légèrement en pente, le mouvement des terrasses est facile à réaliser ; et l'on peut tirer un meilleur parti de l'effet des lignes régulières. Sur un terrain fortement incliné on pourrait même employer les deux styles, ou celui qui a été adopté dans les villas romaines ; le style régulier, mais non symétrique. Ce que l'on peut dire, c'est que l'inclinaison très-prononcée du sol entraîne la création des terrasses, beaucoup plus commodes pour la promenade que les allées déclives. Or si ces terrasses sont accompagnées de rampes, d'escaliers, de balustrades, les lignes géométriques s'imposent et déterminent celles des plantations situées dans leur voisinage. Le tracé régulier a dans ce cas pour raison le relief même du terrain²⁴⁰. »

Guadet avait déjà cité les « différences de niveau » dans « les programmes de composition » qui « résultent d'un espace bien défini » au même titre qu'une « place publique », une « rue monumentale » et un « effet de perspective²⁴¹ ». Ainsi, il place ce type de traitement au même rang que d'autres dont le côté urbain et l'appartenance à la ville sont évidents.

Toujours dans la continuité de cette thématique, il propose, en 1897, le programme pour *Une église votive dans un lieu de pèlerinage célèbre* :

²³⁹ *Ibid.*

²⁴⁰ Alphand Adolphe, *Les promenades de Paris, op. cit.*, p. XXXIX, chapitre XI.

²⁴¹ Guadet Julien, *Éléments et théorie de l'architecture. T4 Additions, op. cit.*, p. 59.

« Dans un site pittoresque et montagneux [...] une petite ville était proche du lieu consacré ; c'est là que se sont développés dans le voisinage d'une gare, les hôtels et restaurants, les magasins nécessaires à un pareil concours de population sans cesse renouvelée.

On n'a admis dans le contact indirect, et à la base de la montagne, que deux grands établissements consacrés aux ecclésiastiques de passage.

[...] on devra tirer parti de la déclivité supposée du terrain, notamment pour constituer une vaste crypte, des escaliers, des rampes d'accès, des effets de toute nature résultants de la différence des niveaux²⁴² ».

Le projet de Duquesne classé Premier Prix de Rome à ce concours est emblématique des réponses concernant ce type de sujet. Il comporte en plan les éléments de la « grammaire » de Guadet. Dans une vaste composition fragmentée et dissymétrique, on retrouve donc, à flanc de colline, une route en lacets qui monte pour desservir la terrasse supérieure, assise de l'église. Sur le trajet, cette route dessert les autres bâtiments consacrés aux « ecclésiastiques de passage », tout en croisant un savant système de rampes, entrecoupé d'escaliers, donnant un accès piéton direct à la terrasse supérieure. Cette route en évitant l'axe du projet, qui est là encore marqué par les escaliers monumentaux, contourne une terrasse intermédiaire à laquelle elle donne sa géométrie en demi-cercle, avant d'arriver latéralement sur l'église. C'est entre ces deux derniers niveaux que se déploie le talent de l'architecte dans un système complexe d'enchevêtrement des rampes et terrasses. L'élève répond ainsi aux souhaits du professeur qui apprécie, rappelons-le, les « emmarchements où la ligne droite alterne avec la ligne courbe », dans un parcours qui souligne sa fonction de pèlerinage²⁴³. On retrouve les « lacets » du « montagnard » cités par Guadet.

C'est aussi certainement ce qui aura frappé le jury, quand on voit la composition plus conventionnelle et parfaitement symétrique du projet d'Arfvidson, classé *Deuxième Second Grand Prix* derrière Garnier. Son projet à l'architecture plus équilibrée, constituant le point culminant d'une colline construite, utilise ces mêmes éléments pour sa mise en scène : escaliers, rampes et routes en lacets. Le projet de Garnier est nettement plus raide que les précédents dans sa composition générale marquée par la symétrie dans les deux directions. L'élévation principale nous montre une étrange « tour », coiffant l'édifice qui n'a rien de comparable à la basilique de Montmartre,

²⁴² École nationale supérieure des beaux-arts, *Les grands prix de Rome d'architecture de 1850 à 1900*, op. cit.

²⁴³ Rovigatti Maria, *Tony Garnier, architettura per la città industriale*, op. cit.

contrairement à ce qu'en dit Pawlowski²⁴⁴. Cette comparaison ne peut s'appliquer qu'à la situation générale du projet et à son système d'emmarchements.

Il est étonnant de constater, dans ces trois projets, la rupture d'échelle entre l'architecture du sol et celle de certains édifices. En effet, les deux bâtiments ayant fonction d'accueil pour les visiteurs du site sont littéralement écrasés par la hauteur des élévations des murs de soutènements des diverses terrasses, ou des rampes. Là encore, se confirme le rôle de l'architecture dans les éléments d'infrastructure revendiqué par Guadet. Cette situation fait écho à celle du dessin des quais dans certains projets. Guadet refuse toute fatalité aux solutions trop techniques de ces ouvrages de soutènement, véritables socles qui participent à la fois aux fondations et à la façade de la ville, et dont il revendique l'appartenance au champ de l'architecture. Il écrit à ce propos :

« Un fleuve est déshonoré en coulant entre deux murs de pierre [...]. Mais du moins pourrait-on introduire l'art par place, aux endroits naturellement désignés comme pouvant être intéressants : rampes, angles, départs de ponts. Alors, au contraire, on aurait cette condition si favorable du contraste entre la chose artistique et la nudité utilitaire, qui donne tant de valeur, par exemple, à ces motifs architecture qui, jusqu'au XVIII^e siècle, venaient se juxtaposer à la brutalité nécessaire des fortifications²⁴⁵. »

Il propose clairement une articulation urbaine et stratégique de ces éléments que l'on retrouve volontairement mis en situation dans les sujets des concours. Son exemple du « petit port de Ripetta » à Rome n'est pas anodin : il est emblématique du rapport des espaces libres au paysage urbain - le dessin est tourné vers la ville que l'on voit en fond de perspective - mis en scène dans un dispositif de doubles emmarchements autour d'un belvédère.

Comme on l'a vu dans les programmes, la question du panorama est l'une des composantes de la relation au paysage. L'ensemble des dispositions en terrasse ou belvédère devant offrir la meilleure vue possible, Guadet développe cette thématique dans son chapitre « Les Jardins » :

« Les pentes et les accidents de terrain sont de mise dans le parc ou dans le jardin d'agrément, où l'on recherche la vue et les effets²⁴⁶. »

« Aujourd'hui le jardin nous apparaît comme un morceau de paysage naturel, rendu agréable et praticable par des tracés intelligents de promenades, des plantations heureuses, et s'il se peut, des effets d'eau. Nous le trouvons décoré de sculpture,

²⁴⁴ Il écrit à propos du projet de Garnier : « Cette composition grandiose rappelait la basilique de Montmartre en construction à l'époque. » Pawlowski Krzysztof, *Tony Garnier, op. cit.*, p. 38.

²⁴⁵ Guadet Julien, *Éléments et théorie de l'architecture. T4 Additions, op. cit.*, p. 66-69, tome IV.

²⁴⁶ *Ibid.*, p. 150.

de vases, avec des bancs, quelques abris, s'il y a de la vue, nous la ménageons, au besoin nous la créons par la suppression de quelques obstacles. Notre intervention reste discrète, presque timide²⁴⁷. »

Le sujet de 1900, *Un Établissement thermal et un casino*, s'inscrit parfaitement dans la continuité de ce type de situation pittoresque. La réponse de Bigot, Premier Grand Prix, illustre ce mode de projet fragmentaire mais équilibré. Sa composition est asymétrique : elle organise l'ensemble au pied d'une colline, autour d'une place centrale qui vient en balcon sur le lac. Contrairement à l'habitude, Bigot ne place pas la totalité des bâtiments sur un quai ; la partie droite se pose sur le sol naturel. Il préserve ainsi la continuité du paysage, dont le caractère sauvage contourne le projet jusqu'à venir l'englober par la droite.

L'analyse des projets d'élèves permet de dégager les grandes lignes d'une technique de mise en scène du projet dans son environnement, que celui-ci soit urbain ou non. Les représentations panoramiques des élévations (en raison du format) relèvent d'une règle que l'on retrouve dans presque tous les rendus. Le premier plan, qui doit asseoir le projet, est destiné à nous faire entrer dans la scène ; tournée vers le spectateur, la composition d'ensemble s'ouvre à notre regard, tandis que le sol artificiel du (ou des) édifice(s) s'avance, comme pour nous inviter à mieux entrer dans le deuxième plan. Dans certains cas, des personnages, véhicules ou éléments de mobilier urbain animent ce premier plan. On les retrouve alors dans le plan suivant. Ce second plan est surtout consacré aux bâtiments eux-mêmes, représentés en élévation pure. Cette partie semble collée à l'intérieur d'une perspective plus dynamique intégrant le premier et l'arrière-plan. Ce sentiment est renforcé par la régularité et la symétrie de la parcelle dévolue au bâtiment. C'est donc par contraste que le dernier plan vient, en toile de fond, finir le décor d'un paysage urbain ou pittoresque. Comme le fait remarquer Alphand au sujet des décors de théâtre, il apporte de la profondeur et permet en outre une asymétrie de composition qui fait parfois écho au premier plan. Les trois plans horizontaux constituent ainsi, une représentation synchronique du paysage de la ville, axée sur l'édifice monumental.

Pontremoli décrit ses impressions concernant les paysages imaginaires des rendus. S'il condamne l'exubérance artificielle de ces évocations, c'est pour mieux revendiquer le passage nécessaire à la réalité, que les élèves pourront vivre pendant leur séjour à Rome :

« dès lors sa présentation [du projet] s'est peu à peu, au cours des temps, éloigné de la réalité et de ce qui est au vrai le dessin d'architecture pour ne devenir

²⁴⁷ *Ibid.*, p. 152-153.

qu'une image, plus ou moins habile, donnant plus ou moins l'apparence du réel, s'entourant d'éléments postiches, paysages peu vraisemblables la plupart du temps, où les aquarellistes habiles s'évertuent à qui mieux mieux.

Il suffit de visiter une Exposition de projets d'école pour se rendre compte de ce procédé, du talent qui y est souvent déployé, mais de la non valeur au sens architectural du mot et du danger qu'il représente pour la bonne formation et le bon renom de l'architecte²⁴⁸. »

Il est évident que la solution n'est pas d'interdire la représentation de ces sites imaginaires – dont l'auteur reconnaît d'ailleurs la qualité de représentation –, mais de donner de vrais sites à ces sujets de concours. Il le confirme plus loin :

« Notez qu'en distinguant ces disciplines il ne s'agit pas de vous enlever le sens de la couleur ni de la juste appréciation du rôle que le site urbain ou paysager jouent dans la composition et dans l'architecture, bien au contraire, car ces disciplines devraient et pourraient vous être enseignées par d'autres apprentissages, par d'autres contacts, et par des analyses plus exactes de leur valeur propre²⁴⁹. »

Les premiers sites réels que rencontreront les élèves seront ceux des fouilles archéologiques, que l'on abordera au chapitre suivant.

Mais avant de conclure le présent chapitre, il faut insister sur le rôle de la coupe dans l'installation des projets au sol. La mise en relation de l'ensemble de la composition avec le paysage, c'est-à-dire le panorama imaginaire des projets, s'effectue par son intermédiaire. La manière d'habiter le terrain dans sa dénivellation donne son épaisseur au projet, en intégrant les différentes vues sur le panorama au moyen des dispositifs évoqués dans cette étude : terrasses, perrons, belvédères, etc. La relation du plan à la coupe est capitale pour bien disposer l'ensemble. On comprend que Guadet insiste sur cet aspect « d'une seule et même étude », non seulement pour la représentation graphique du projet, mais surtout dans le processus de son élaboration dans les trois dimensions :

« L'étude de vos projets en plans, coupes et élévation n'est qu'une seule et même étude. Pour représenter un même ensemble architectural, il faut plusieurs dessins, mais ces dessins sont chacun le complément réciproque des autres, et non des phases successives de l'étude. En général, vous étudiez trop vos plans abstraction faite de tout le reste, puis vous étudiez vos façades à part, puis quelquefois – rarement – vos coupes. Mauvaise méthode.

Certainement, dans la plupart des cas, l'étude du plan doit prendre quelque avance ; mais il faut bientôt que les coupes et les façades permettent de la contrôler, et si

²⁴⁸ Pontremoli Emmanuel, *Propos d'un solitaire*, op. cit., p. 29-30.

²⁴⁹ *Ibid.*

besoin est de la rectifier. Et notez que je dis les “coupes” avant de dire “les façades”, parce que c’est l’ordre logique²⁵⁰. »

Ajoutons que dans une situation de terrain dénivelé, la coupe s’impose en pratique comme le premier instrument du projet : l’architecte doit s’assurer qu’il est possible d’installer ses intentions dans le site, ou bien comprendre de quelle manière il peut le façonner, puisque le terrain des concours est purement imaginaire. On repère donc un parallèle entre « intérieur » de l’édifice, et « épaisseur » du terrain dans les propos de Guadet :

« Je vous ai fait voir, je crois, combien tout se tient jusque dans l’étude des proportions, combien notamment les proportions d’une façade sont régies par celle des intérieurs [ou la déclivité du terrain]. Dans un programme quelconque, vous avez arrêté provisoirement vos dispositions : voilà le plan. [...] Alors ce plan, qui n’est qu’une coupe horizontale, cette coupe qui n’est qu’un plan vertical, ont pour résultante une façade.

Non pas une façade nécessaire : il est probable, au contraire, que ce premier essai de façade appellera des corrections nombreuses. Mais vous demanderez alors à votre plan, à votre coupe, la permission de modifier votre façade, il y aura des concessions mutuelles, ou des négociations, l’accord se fera, l’étude d’ensemble sera terminée.

Voilà l’étude honnête, celle qui ne trompe pas, et j’ajoute l’étude nécessaire, sans laquelle il n’y a qu’égaré et illusions²⁵¹. »

Plus tard, ce mode de représentation sortira de ce carcan pour gagner en dynamique spatiale, dans une élévation combinée à un désaxement du point de vue. On peut déjà remarquer ce mouvement dans les perspectives aériennes de Jaussely pour son projet de *Place du peuple*, et celle de Hébrard pour une *École militaire*, en 1902 et 1903. Ces architectes ne manqueront pas d’utiliser ce moyen dans leurs représentations des sites des villes de l’Antiquité, et d’un nouvel espace urbain à projeter.

²⁵⁰ Guadet Julien, *Éléments et théorie de l’architecture. T4 Additions, op. cit.*, p. 183-184, tome I.

²⁵¹ *Ibid.*, p. 184.

Conclusion

Les projets étudiés sont donc emblématiques d'une pratique de composition qui s'exprime à travers les concours, dont l'examen des thèmes à potentialité urbaine nous a servi de grille de lecture. L'étude portant à la fois sur le cours de Théorie de Guadet – composition et éléments d'infrastructure – et sur les programmes des sujets de concours a donc mis en évidence une série d'éléments à échelles variables – mobilier urbain, nouveaux équipements techniques des bâtiments, espaces de transition empruntant à la ville et aux parcs, infrastructures diverses – où se révèlent les changements techniques et industriels qui feront éclater la ville classique. L'emboîtement et la mise en réseau de ces éléments du vocabulaire architectural par la « composition d'ensemble » forme la grammaire d'une nouvelle pratique opératoire pour la construction des villes. Cette pratique alimentera un débat théorique et méthodologique qui sera le contexte de l'avènement de l'urbanisme.

Poussées par la vision empreinte de dynamisme d'un Guadet autrefois révolutionnaire au sein de l'École²⁵², les élèves ont cherché à faire éclater les cadres qui enserrent leurs projets dans la symétrie et la composition régulière au travers de situations idéales. Ils y ont introduit la ville et sa diversité, son mouvement parfois, en utilisant les marges des rendus dans les premiers et troisièmes plans des élévations, ou leurs extrémités latérales. Ces variations sur la « mise en site » et sur l'implantation des socles d'infrastructures montrent un désir de s'affranchir des principes de la composition symétrique classique. On est loin des projets bercés par l'imaginaire d'un Ledoux ou la rationalité d'un Durand. Un nouveau contexte urbain se dessine dans ces projets ; ce « premier pas vers un renouveau idéologique et projectuel [...] sera fait quasiment en sourdine à l'École », précise Rovigatti²⁵³.

Le chemin parcouru par les élèves depuis le projet de Guadet lauréat du Grand Prix de Rome en 1864 est donc remarquable. Ses réflexions sur le jardin de Versailles intègrent même la notion de longue durée, nécessaire à la réalisation des grands projets d'échelle urbaine : « pour arriver à la réalisation d'une aussi ambitieuse création, il faut faire à la nature crédit de bien plus que la vie d'un homme, si peu mortel qu'il puisse se croire²⁵⁴ ». La ville se construit avec le temps, et les infrastructures sont les premiers actes du fondement de cette sédimentation en évolution permanente. On retrouve dans son discours sur la flexibilité nécessaire de l'hôpital et de l'université de Berkeley, quelques propos proches des thèses évolutionnistes :

²⁵² Il a mené avec J. L. Pascal la révolte des élèves contre Viollet-le-Duc au moment de la réforme de l'enseignement de l'architecture en 1863, un an avant son Prix de Rome.

²⁵³ Rovigatti Maria, « Tony Garnier e la didattica dell'École des Beaux-Arts », *op. cit.*

²⁵⁴ Guadet Julien, *Éléments et théorie de l'architecture. T4 Additions, op. cit.*, p. 155, tome IV.

« nous verrons où l'on en est aujourd'hui, et si vous arrivez à bien comprendre ce qui se fait, à bien raisonner ce que vous pouvez faire maintenant, vous serez au besoin les hommes du progrès de demain²⁵⁵ ». Cette phrase résonne comme un mot d'ordre que les architectes ne manqueront pas de suivre. On retrouvera cette idée de flexibilité et de réserve de terrain dans la notion de « pré-vision » des premiers « projet-manifeste » des architectes, et dans les écrits de la S.F.U.

²⁵⁵ *Ibid.*, p. 541, tome II.

Du relevé des villes antiques au projet de sol urbain

Introduction

Créée à Rome en 1666 sous l'impulsion de Le Brun et de Colbert, l'Académie de France est placée sous la tutelle de l'Académie d'Architecture en 1748²⁵⁶. A partir de 1803, la Villa Médicis, située sur le Mont Pincio, accueille les lauréats du concours du Grand Prix de Rome. Les jeunes pensionnaires doivent y parfaire leur culture et leur goût au contact des grands monuments classiques. Ils y séjournent donc pendant quatre années, afin de travailler aux relevés de monuments anciens, essentiellement de l'Antiquité classique. Le séjour comprend une série d'exercices de levés et de reconstitution d'éléments d'architecture, d'édifices entiers ou d'ensembles monumentaux.

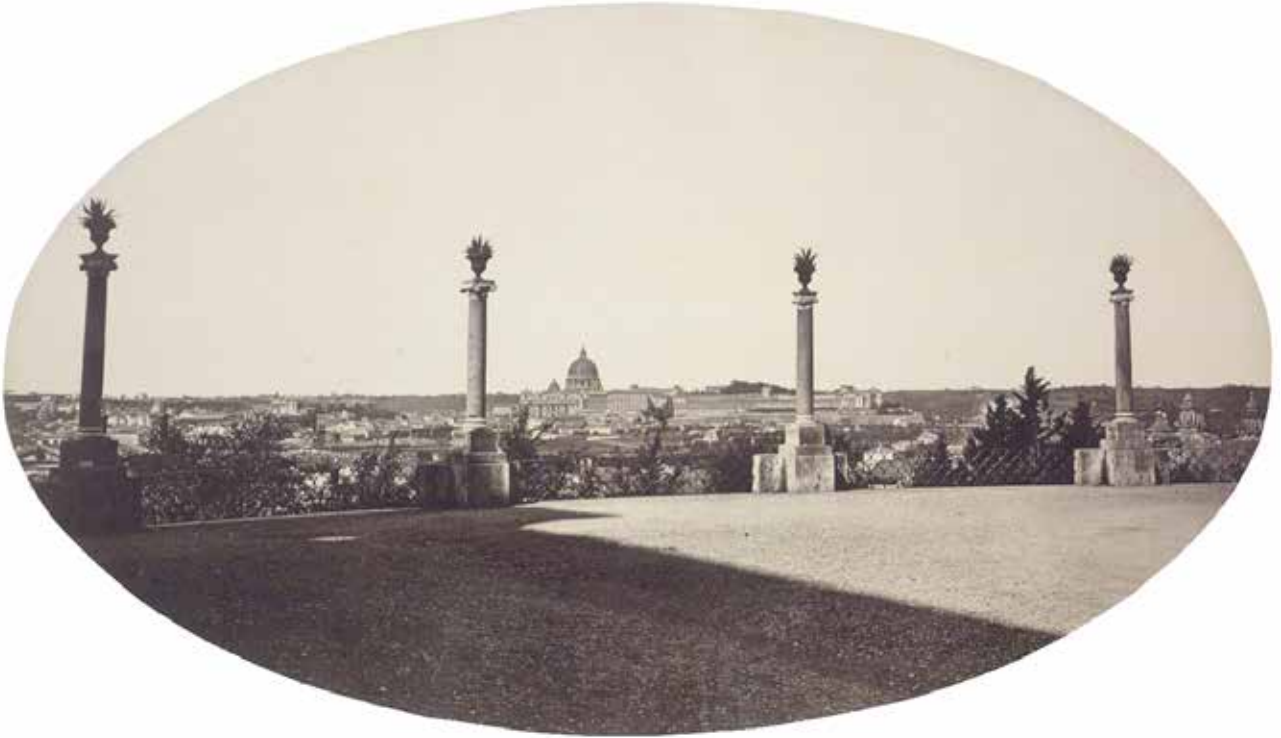
Le règlement (mis au point en 1799 avec le remplacement de l'Académie de l'ancien Régime par l'Institut de France, et en vigueur jusqu'en 1968), demande aux pensionnaires une série d'envois de difficulté croissante. Chaque année les « envois » sont présentés à Rome avant d'être exposés à l'École des Beaux-Arts à Paris. Les deux premières années, il s'agit de l'étude de fragments architectoniques, c'est-à-dire de détails choisis parmi les monuments antiques de Rome ; la troisième demande le relevé d'un monument entier ; et la quatrième achève le cycle par les dessins d'un « État actuel » ainsi que de la « Restauration » d'un édifice ou d'un ensemble monumental²⁵⁷. À la fin de chaque année, l'Académie examine les envois, émet des commentaires sur la qualité du travail effectué et vérifie son accord avec ses principes et règlements.

La période retenue dans cette étude est jalonnée par le passage à Rome des figures suivantes : Garnier (1899-1903), Bigot (1901-1904), Hulot (1901-1905), Prost (1902-1906), Jaussely (1903-1910)²⁵⁸ et Hébrard (1904-1908). Avant d'aborder les travaux de ces différents pensionnaires, dressons le cadre paysager dans lequel ils consacrent les quatre années de leur séjour à l'observation, à la lecture, au relevé des monuments et sites de l'Antiquité, et où ils passent du statut de spectateur à celui d'acteur.

²⁵⁶ Vuillermet Hélène, *Villa Médicis*, Milano, Italie, Electa, 2009, 119 p.

²⁵⁷ Pour une information plus détaillée sur la nature des envois, voir la synthèse de Rovigatti Maria, *Tony Garnier, architettura per la città industriale*, op. cit., p. 32.

²⁵⁸ Vainqueur du concours pour le plan d'extension de Barcelone en 1905, Jaussely y partira pour travailler à sa mise au point jusqu'à l'exposition qui sera consacrée au travail définitif à l'automne 1907, suivie de l'approbation du plan en décembre de la même année ; voir à ce sujet la chronologie dans Papillault Rémi, *L'urbanisme comme science ou le dernier rêve de Léon Jaussely*, op. cit., p. 36-40.



44 Robert Macpherson , le Vatican vu depuis la colline du Pincio, photographie, Rome, Archives du Centre Canadien d'Architecture, PH1979:0454:006.



45 Fratelli Alinari , la place du peuple vue depuis la colline du Pincio, photographie, Rome, Archives du Centre Canadien d'Architecture, PH1987:0415.

Le paysage de Rome : le site « idéal » des concours devient réalité

Rome, le rapport au paysage : les collines, les terrasses

Le chapitre précédent a mis en lumière un type idéal de site pittoresque dans les divers sujets de concours à l'EBA, que l'on retrouve dans les « mises en site » comme le terrain « idéal » des projets qui constituent les réponses des élèves. On peut dire que le paysage de Rome montre un type de disposition semblable, dans son site aux célèbres sept collines qui multiplient les situations en belvédère, et où différentes terrasses regardent le panorama de la ville. Le paysage romain apparaît en particulier dans les récits de voyageurs célèbres, qui expriment, chacun à sa manière, leur émerveillement devant cette vision panoramique.

En janvier 1804, Chateaubriand écrit une belle introduction au paysage de Rome dans sa *Lettre sur la campagne romaine* :

« Rien n'est comparable pour la beauté aux lignes de l'horizon romain, à la douce inclinaison des plans, aux contours suaves et fuyants des montagnes qui le terminent. Souvent les vallées dans la campagne prennent la forme d'une arène, d'un cirque, d'un hippodrome : les coteaux sont taillés en terrasses, comme si la main puissante des romains avait remué toute cette terre²⁵⁹ ».

En 1818, alors que ses missions diplomatiques le portent à plusieurs reprises à Rome, il mentionne certains des travaux français prévus ou exécutés sous l'Empire. Parmi les travaux cités, certains retiennent particulièrement l'attention :

« Dans les projets arrêtés était celui de construire une suite de quais depuis *Ripetta* jusqu'à *Ripa grande* : ces quais auraient été plantés ; les quatre îlots de maisons entre le château Saint-Ange et la place Ruticucci étaient achetés en partie et auraient été démolis. Une large allée eût ainsi été ouverte sur la place Saint-Pierre, qu'on eût aperçu du pied du château Saint-Ange.

Les Français font partout des promenades : j'ai vu au Caire, un grand carré qu'ils avaient planté de palmiers et environné de cafés, lesquels portaient des noms empruntés aux cafés de Paris : à Rome mes compatriotes ont créé le Pincio ; on y monte par une rampe²⁶⁰. »

Comme dans les exemples tirés du cours de Guadet cités plus haut, l'évocation en appelle aux « quais », « promenades » et « rampes ». Nous reviendrons plus loin sur la montée au parc du Pincio, un parcours où la Villa Médicis se trouve en situation de balcon au-dessus de la ville. L'auteur évoque, avec le problème des quais,

²⁵⁹ Lettre publiée puis incorporée plus tard au *Voyage en Italie*, 1826, extrait d'un passage publié par A. Lagarde et L. Michard, XIX^e Siècle, les grands auteurs français du programme, Bordas, Paris, 1969, pp. 56-57.

²⁶⁰ François René de Chateaubriand, *Mémoire d'outre-tombe*, E. et V. Penaud, Paris, 1849-1850, tiré de Hersant Yves (éd.), *Italies. Anthologie des voyageurs français aux XVIII^e et XIX^e siècles*, Paris, Robert Laffont, 1988, p. 506.

les possibles relations visuelles intérieures au tissu urbain. À propos du Caire, la relation mentionnée entre l'espace public et les cafés peut être comparée au texte de Jausseley qui accompagne son projet de *Place du peuple* au concours Chenavard de 1902. Celui-ci proposait, entre autres, « des cafés de tempérance, des restaurants populaires » comme des « compléments nécessaires que l'on pourrait devoir trouver sur la place²⁶¹ ». Chateaubriand semble être un « lecteur » averti des situations urbaines, et certaines de ses remarques rejoignent les préoccupations des architectes. Ses récits de promenades évoquent d'une belle manière le paysage romain : « Je vais bientôt quitter Rome, et j'espère y revenir. Je l'aime de nouveau passionnément, cette Rome si belle : j'aurai un panorama au Capitole où le ministre de Prusse me cédera le petit palais Caffarelli²⁶². »

« Du plateau de quelque colline on aperçoit le dôme de Saint-Pierre²⁶³. »

« Si j'ai le bonheur de finir mes jours ici, je me suis arrangé pour avoir à Saint-Onuphre un réduit joignant la chambre où le Tasse expira. Aux moments perdus de mon ambassade, à la fenêtre de ma cellule, je continuerai mes Mémoires. Dans un des plus beaux sites de la terre, parmi les orangers et les chênes verts, Rome entière sous mes yeux, chaque matin, en me mettant à l'ouvrage²⁶⁴. »

C'est là une belle évocation du panorama qui devait s'offrir aux pensionnaires du mont Pincio.

Quelques décennies plus tard, Émile Zola a lui aussi vibré devant le paysage romain, lors de sa visite de 1894 :

« Dix heures au Janicule, dans le jardin de la Villa Corsini, devant l'Académie royale espagnole. Une terrasse, et de là l'admirable vue de Rome, par cette splendide matinée d'octobre. Un ciel bleu clair, d'une pureté admirable. Un léger vent du nord. Le mont Tescaccio, à droite, d'un violet sombre sur les lointains bleuâtres de la campagne romaine. Le mont Aventin, avec ses trois églises en sombre sur le fond clair des monts Albains, très pâles et évaporés. Le Capitole à peine distinct, confus. La ville paraît plate, à peine l'ondulation des monts, avec des fonds pleins d'une vapeur bleuâtre, très délicate. En bas du Janicule, les quartiers nouveaux, les grandes maisons carrés, habitées par le peuple misérable, avec des linges pendus aux fenêtres ; cachant le Tibre. Sur la gauche, les tours et surtout les dômes commencent. Quelques blancheurs seulement apparaissent, des pans de murs, des façades de maisons nouvelles. Le reste se perd dans un gris lilas très fin. Le palais Farnèse est en bas, une masse carrée, jaunâtre. Le dôme de Saint-Pierre est tout à fait à gauche, seul, au-dessus

²⁶¹ voir le chapitre « Les programmes de places publiques », pp. 156-158.

²⁶² *Italies, op. cit.*, p. 507.

²⁶³ *Ibid.*, p. 508-509.

²⁶⁴ *Ibid.*, p. 510.

d'une ligne d'arbres, deux pins parasols. On ne voit que le dôme, surgissant d'un pli du terrain, comme naissant de la verdure. Le dôme est d'un bleu gris pâle, presque du bleu du ciel, un peu plus gris. Le campanile est jaune, semble suspendu. Mais les coups de vigueur c'est l'Aventin, c'est le Palatin dans les arbres. D'autres parties de la ville se découpent en sombre sur les fonds clairs. A gauche, la Villa Borghese, le Pincio, une ligne d'arbres, au bord du ciel. Le fort Saint-Ange, tout rond, au bas. De grandes fumées grises s'enlèvent. Les tuiles du palais Farnèse sont rougeâtres. Au-dessus de la terrasse d'où j'ai pris cette vue se trouve l'Acqua Paola, jaillissante. Derrière le palais Farnèse, on aperçoit la rondeur du Panthéon, basse. Derrière encore, Monte Citorio, très jaune, avec une horloge, dans le delta. Les hauteurs du Viminal, blanches, les nouvelles constructions, quartier neuf, des cubes blancs, percés des petits carrés réguliers des fenêtres. A droite du palais Farnèse, le dôme de Saint-André del Vale. Au fond, la tour de Néron, rougeâtre. Puis tout au bout, Sainte-Marie-Majeure : une tour carrée, mince, avec des Prati di Castello, les maisons, les cubes à fenêtres régulières²⁶⁵. »

Cette longue description très précise du paysage, qui offre un tableau vapoureux de la silhouette de la ville, n'est pas sans rappeler, avec ses nombreux monuments émergeants du profil de Rome, les arrière-plans des projets d'élèves aux concours de l'EBA. Il s'agit bien d'une « mise en site » littéraire, qui montre le contexte « paysager » auquel les pensionnaires sont confrontés. Non sans rapport avec cette culture littéraire de la description, les élèves passent d'une situation imaginaire largement nourrie des exemples de Rome – au travers du cours de Guadet notamment – à une situation réelle dont ils deviennent les figurants actifs.

La Rome baroque : infrastructure, monuments et paysage

Un texte de Giedion sur la Rome baroque²⁶⁶ peut aider à décrire ces aménagements, dont les qualités d'architecture du sol sont si remarquables. L'usage des notions modernes de « métropoles » et de « réseau » sont une première raison de choisir ce texte plus qu'un autre. Le second motif est la portée du livre de Giedion, dont le travail analytique cherche à situer l'urbanisme moderne « progressiste » dans ses fondements historiques.

Ancien centre du monde antique, Rome est comparée par Giedion aux grandes métropoles européennes que sont Paris et Londres. Cette comparaison place directement Rome au rang de second pôle d'influence pour les architectes pension-

²⁶⁵ Emile Zola, *Mes voyages, Lourdes, Rome*, journaux inédits présentés et annotés par René Ternois, Paris, 1958, extrait de *Ibid.*, p. 540.

²⁶⁶ Voir le chapitre « Sixte Quint et l'urbanisme dans la Rome baroque », in Giedion Siegfried, *Espace, temps, architecture*, Paris, France, Denoël, 1990, p. 77-90, traduit par Irmeline Lebeer et Françoise Rosset.



Rome: streets laid out by popes in the 15th and 16th centuries.

A Villa Quirinale	F through P: Hills	1 through 7: Votive churches
B Porta Pia	F M. Pincio	1 S. Pietro
C Piazza del Popolo	G M. Quirinale	2 S. Maria Maggiore
D Strada Felice	H M. Viminale	3 S. Lorenzo
E Strada Pia	I M. Esquilino	4 S. Croce in Gerusalem
	J M. Caelio	5 S. Giovanni in Laterano
	K M. Palatino	6 S. Sebastiano
	L M. Aventino	7 S. Paolo
	M M. Capitolino	
	N M. Janicolo	
	O M. Sant'Egidio	
	P M. Mario	

46 Clemens Steenbergen, Wouter Reh, *Les tracés de la Rome baroque des XV^e et XVI^e siècles, villas, collines et églises* (Architecture and landscape, 2003, p. 71).

naires à la Villa Médicis, après Paris, et avant les autres villes antiques.

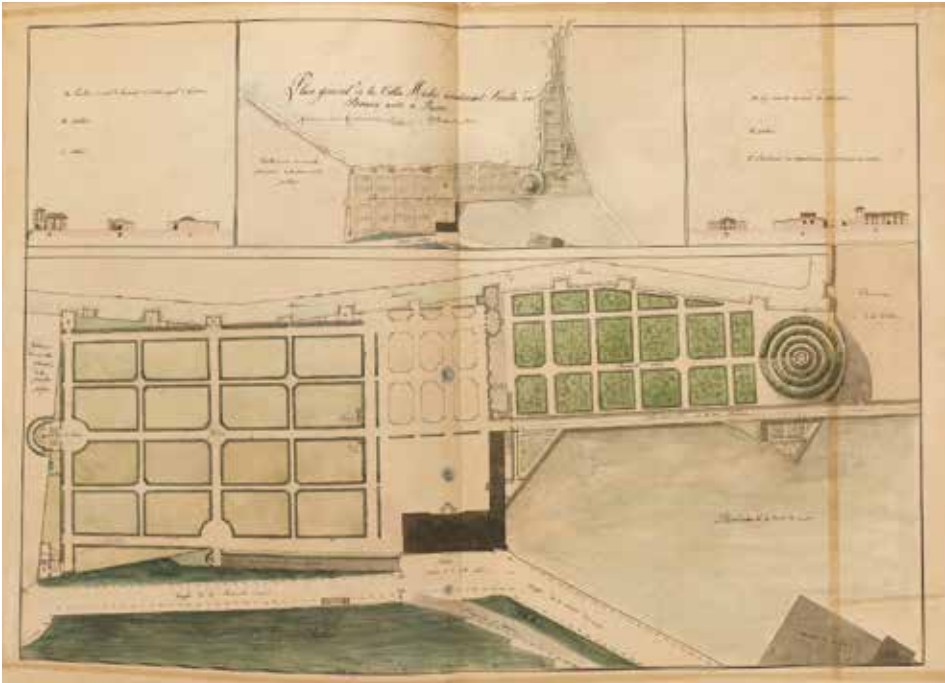
A l'apogée de la Renaissance, peu après 1500, Rome est le foyer des arts et de l'urbanisme. C'est aussi là que le modèle urbain de la Renaissance, «ville étoile, aux limites rigoureuses et entourées de murs» se transforme avec une problématique d'ouverture métropolitaine. Celle-ci rejoint ainsi le mouvement général mis en évidence au chapitre premier. Giedion souligne que durant les cinq années du pontificat de Sixte Quint, Rome voit la mise en place d'«un réseau adapté au trafic d'une métropole moderne». Ce réseau constitue la synthèse de sa problématique. En reliant les basiliques au plan de Rome de Sixte Quint, le réseau constitue en effet «une structure complexe formée par des faits urbains premiers (les basiliques), les rues qui les relient et les espaces (la résidence) compris à l'intérieur de ce système». Cette mise en relation des églises installe dans la ville un parcours dynamique, par la multiplicité des points de vue créant «toutes sorte de perspectives diverses et variées». L'opération transforme les particularités topographiques du site pour les rendre habitables et construit le socle des nouveaux sols à construire. Giedion rappelle que Sixte Quint voulait redonner «une vie nouvelle» aux collines les mieux exposées de Rome, mettant en lumière la relation indissociable entre architecture du sol et «fait urbain» qui servira de support à la construction, dans un site prestigieux mais contraignant, de l'un des plus beaux paysages urbains du monde, modèle de nombreux architectes.

C'est donc le caractère topographique de ces transformations qui est remarquable. Comme le souligne Giedion, l'aspect le plus marquant de ces aménagements est sans doute la Strada Felice: «elle représente le plus bel exploit de Fontana». L'auteur en décrit le parcours :

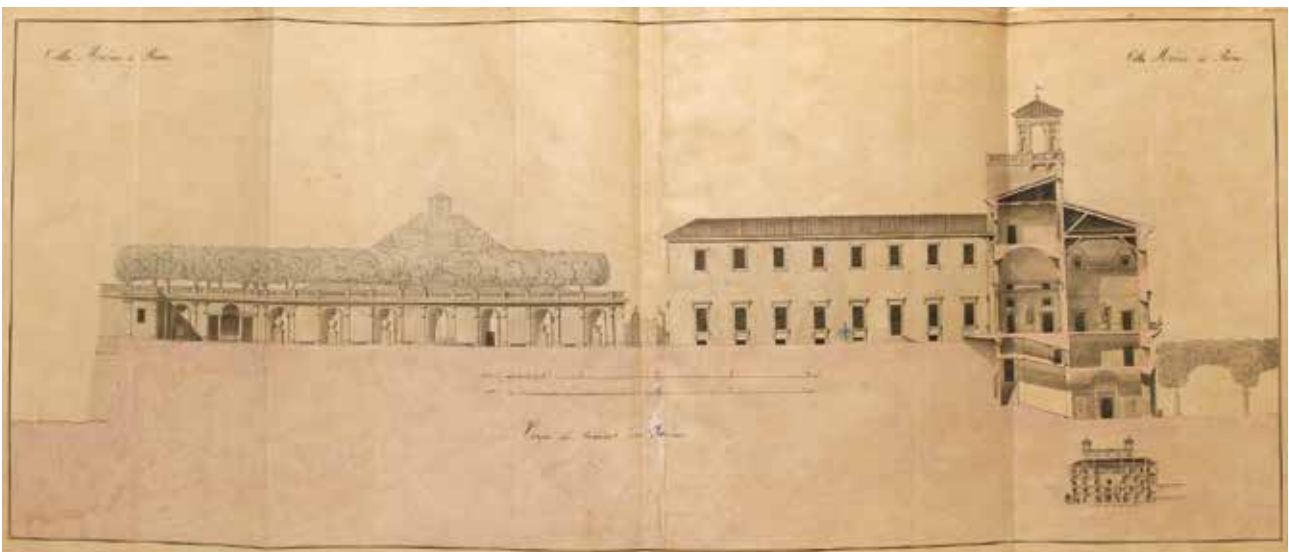
«Partant de l'obélisque devant Santa Maria Maggiore, elle descend et remonte de nouveau, sur les hauteurs du Pincio, jusqu'à l'église de la Trinité des Monts, bénie par Sixte Quint en 1585. Elle relie donc l'obélisque de Santa Maria Maggiore à la colline de l'Esquilin. Le dernier tronçon qui devait redescendre vers l'obélisque de la Piazza del Popolo [...] n'a jamais été exécuté. L'escalier de la place d'Espagne qui avait été prévu déjà par Sixte Quint, pour relier le centre de la ville à la Trinité des Monts, situé sur une hauteur, ne fut réalisé, on le sait, qu'au XVIII^e siècle. Au-delà de Santa Maria Maggiore, la strada Felice se dirige en ligne droite, vers l'église de Santa Croce in Gerusalemme²⁶⁷.»

Il cite aussi les écrits de Fontana à propos de la Strada Felice: «La rue la plus célèbre est celle du nom de Felice, qui prend son point de départ près de l'église Santa Croce in Gerusalemme, passe devant Santa Maria Maggiore et continue jusqu'à la

²⁶⁷ *Ibid.*, p. 85.



47 Charles Norry, Plans Coupes et élévations de l'Ancien et du Nouveau Palais de l'Académie de France pour l'étude des Beaux-arts à Rome, Villa Médicis, Plan du Rez de chaussée, 1817, Paris, Institut de France.



48 Charles Norry, Plans Coupes et élévations de l'Ancien et du Nouveau Palais de l'Académie de France pour l'étude des Beaux-arts à Rome, Villa Médicis, coupe en travers des jardins, 1817, Paris, Institut de France.

Trinité des Monts d'où elle descend vers la porta del Popolo²⁶⁸. »

Cette rue relie plusieurs collines de Rome : partant de l'Esquilin, elle passe par le Viminale et le Quirinale pour rejoindre le Pincio. Giedion rappelle la multiplicité des points de vue offerts par l'intersection de la Strada Felice avec la Strada Pia, là où Fontana a placé ses quatre fontaines :

« L'endroit devint aussi remarquable par les quatre perspectives qu'il offrait : sur la Porta Pia de Michel Ange, sur l'obélisque de Santa Maria Maggiore, sur les gigantesques chevaux des Dioscures, de la fin de l'époque romaine, près du Quirinal, et sur la perspective continue de la Strada Felice, s'élevant vers la colline et descendant dans la vallée, jusqu'à la Trinité des Monts et au Pincio²⁶⁹. »

Aldo Rossi a salué l'apport de Giedion à l'analyse de l'architecture. Dans le cas présent, il retient en particulier deux points de cette analyse : premièrement, la valeur vécue du plan qui n'a pas été pensée sur le papier, et deuxièmement le respect des traces existantes, de la mémoire du lieu. Il cite le passage de Giedion où l'on trouve ces deux notions :

« Il ne s'agissait pas d'un plan sur le papier ; Sixte Quint avait Rome pour ainsi dire dans le sang. Il parcourait lui-même à pied les rues que devaient emprunter les pèlerins et il connaissait donc les distances entre les divers points. Lorsqu'il perça, en 1588, la nouvelle rue allant du Colisée au Latran, il parcourut à pied, avec ses cardinaux, tout le chemin jusqu'au palais du Latran, alors en construction. Sixte Quint donna à ses rues un développement organique, suivant la structure topographique de Rome. Il eut aussi la sagesse d'intégrer avec soin la plus grande partie possible de l'œuvre de ses prédécesseurs. »

« Devant ses édifices à lui – le Latran et le Quirinal – et au croisement des nouvelles rues, Sixte Quint eut la prévoyance de laisser suffisamment d'espace pour permettre un développement ultérieur. Nous en avons un exemple avec le grand espace qu'il réserva devant les thermes de Dioclétien, près de son domaine de Montalto [...] En dégagant la place autour de la colonne d'Antoine, et en traçant le périmètre de la piazza Colonna, Sixte Quint créa le centre actuel de la ville. La colonne Trajane, près du Colisée, au centre d'une place élargie, devint le trait d'union entre la ville ancienne et la nouvelle ville²⁷⁰. »

Ainsi Rossi retient donc de l'analyse de Giedion un plan « vécu dans ses données immédiates, empiriques » et qui, « [bien que] relativement rigide, tient compte de la structure topographique de la ville ». Un plan « révolutionnaire » qui « intègre et valorise toutes les initiatives précédentes qui présentent un certain intérêt ». Cette

²⁶⁸ *Ibid.*

²⁶⁹ *Ibid.*, p. 86.

²⁷⁰ Rossi Aldo, *L'architecture de la ville*, Paris, France, Livre & communication, 1990, p. 164, traduit par Françoise Brun ; Giedion Siegfried, *Espace, temps, architecture*, op. cit., p. 86-87.

remarque rappelle que les relevés des villes antiques forment les architectes pensionnaires à Rome à ce regard sur les traces du passé. Leurs premiers projets, on le verra, intègrent et valorisent précisément ces éléments – monuments ou portion de paysage – du patrimoine historique de la ville et de sa mémoire.

La situation de la Villa Médicis : un balcon sur la ville

Examinons donc maintenant la position de la Villa Médicis, juchée sur le flanc du mont Pincio. Elle fait partie du paysage du parcours de la strada Felice précédemment observée, et offre aussi un excellent panorama sur la ville. En 1836, Eugène Viollet-le-duc, jeune architecte, découvre le mont Pincio, d'où l'on jouit pratiquement de la même vue que depuis la Villa : « ce soir avant dîner nous sommes montés à la Trinité des monts, et nous sommes promenés sur le mont Pincio d'où l'on découvre Rome parfaitement²⁷¹. »

Émile Zola raconte son passage à la Villa au cours de son séjour en 1894 :

« Villa Médicis. Pas de façade sur la rue. On monte un escalier long. On se trouve dans une sorte de loggia, une vaste terrasse couverte. [...] »

Au fond, de beaux pins parasols, le long d'un mur en terrasse qui borde une rue profonde. [...]

Le bosco au-dessus, un très vieux et très beau bois de chênes verts, dans lequel le soleil couchant jette des lueurs rouges. On monte par un escalier haut et raide à un belvédère d'où on a une vue admirable, à peu près la même que celle du Pincio. [...]

On monte singulièrement au bosco par un escalier que ferme une porte. En bas, une longue galerie contenant des moulages. J'ai vu la bibliothèque, au centre de la façade. Vue superbe.[...]

La vérité est que la Villa est délicieuse sous ce beau ciel, avec ce splendide horizon de Rome²⁷². »

Comme posé sur le mur de soutènement du jardin attenant, l'édifice émerge de la silhouette des pins pour s'élaner face au panorama de la ville se développant à ses pieds. Raoul Villedieu en fait le sujet principal de son livre publié en 1950²⁷³, livrant tous les secrets d'une visite de ce cadre :

« La Villa Médicis a deux façades. Au Sud-Ouest. Au Nord-Est. La première regarde Rome. L'autre reflète les jardins. Celle-là contemple le berceau du monde et

²⁷¹ E. Viollet-le-Duc, *Lettres d'Italie*, Léonce Laget, Paris, 1971, *Italies, op. cit.*, p. 757.

²⁷² E. Zola, *Ibid.*, p. 544.

²⁷³ Villedieu Raoul, *La Villa Médicis*, Roma, Italie, Ed. « Pagine Nuove, 1950, 326 p.

le bouillonnement des peuples, du Colisée au Janicule, au Vatican²⁷⁴. »

La suite de la description nous emmène derrière la façade, dans un univers riche en éléments architecturaux se jouant des différences de niveau, toujours en relation avec le panorama de Rome :

« L'escalier aux marches verdies, encaissé entre ses hauts murs, débouche sur la terrasse et sur les allées de rêve.

La terrasse. Elle vous happe de sa clarté, ne vous retournez pas encore. Marchez, cinquante pas. Et lentement retournez-vous. D'une hauteur de sept mètres, vous dominez le jardin, les bassins, l'horizon. Entre la douce façade d'or de la Villa et la frondaison sombre du jardin d'ombre, dans le majestueux encerclement d'un pin, là-bas, Saint-Pierre. Le Colosse, au loin, remplit le ciel. Michel-Ange semble l'avoir placé là, exprès pour nous, dans ce cadre unique, entre ces pierres fauves et cet arbre royal. Le regard ne se lasse plus, ni le cœur. Ils sont accrochés à cette vision, qui foudroie et qui enivre. Si le mot de bonheur existe, il est ici, dans cet instant, dans cette extase.

Longue, large – soixante dix mètres sur dix mètres – la terrasse est au centre de trois jardins. A l'Ouest, le jardin de soleil, qu'elle domine et termine, avec ses allées et ses buis, ses lignes et ses proportions, ses statues et ses lauriers roses. Au-delà, le jardin d'ombre, avec ses pins et ses lauriers noirs. Au Nord, le jardin de la Villa Borghèse, son immensité, son Galoppatoio. [...] A l'extrémité opposée, vers le Sud, la Villa, sa galerie des moulages, la vaste baie d'un atelier de peintre, une échappée sur Rome, sur le jardin de la Trinité des monts. Enfin à l'Est et prolongeant la magnifique terrasse sur toute sa longueur, le bois sacré lui-même. [...]

Tout au bout de la grande allée du Bosco, au bout des chênes sombres, des lauriers emplis de lianes, des acanthes puissantes et du sol moussu, vous attend l'escalier du rêve. [...] au sommet de cette échelle de pierre moussue, il y a le ciel, et l'horizon, et l'infini. On ne décrit pas l'infini²⁷⁵. »

Après cette description des jardins et de leurs aménagements dénivelés, l'auteur revient sur le parcours d'entrée :

« On pénètre dans la Villa par la façade qui regarde Rome. Et par une petite place, à la douceur provinciale de jadis. Deux grandes allées y aboutissent. Ou mieux une seule, la même, qui change de nom. L'Avenue de la Trinité des Monts, qui se termine. L'Avenue du Pincio, qui ici commence. La première naît devant le couvent des Pères Minimes de Saint-François de Paule, aujourd'hui Couvent des Dames du Sacré Cœur. La seconde arrive du Parc du Pincio, où la population romaine vient contempler la haute vue de Rome et la féerie des soleils couchants. [...]

L'Avenue de la Trinité des Monts part de cet escalier fameux, la Scalinata aux cent

274 *Ibid.*, p. 3.

275 *Ibid.*, p. 8-9.



49 Pompeo Molins, la fontaine "palla di cannone" vue depuis la voie de la Trinité des Monts devant la villa Médicis, photographie, Rome (RMN-Grand Palais, Fonds Sanson (157), 96-021536).



50 Tony Garnier, Villa Médicis, Rome, 1903, Musée des Beaux-arts de Lyon.

trente-six marches, construit au dix-huitième siècle par les militaires français et l'architecte François de Sanctis, avec le legs d'Etienne Gueffier, sur l'ordre de Clément XI. La France en a la propriété; l'Italie la jouissance. [...] Avec ses esplanades, ses rampes, ses larges degrés, ses enfants qui jouent, ses mendiants qui dorment au soleil, il fut longtemps un centre bruyant de vie romaine et de fêtes, des danses napolitaines et bigarrées, de vendeurs de fleurs aux mille couleurs. Il commence à la curieuse Place d'Espagne, autrefois Place d'Espagne et de France, devant le Barcaccia, de Bernin le père. Il se termine, devant l'église du couvent de la Trinité, par un obélisque de Salluste²⁷⁶ ».

On notera la description de la vie agitée que renferme ce lieu, mais surtout, proche de la description qu'avait pu en faire Guadet dans son cours, l'enchaînement des escaliers et rampes.

Le chapitre précédent a montré comment, à partir de ce paradigme, se met en place une représentation d'un paysage idéal, aussi bien dans les sujets de concours que dans les projets des élèves. Cette « mise en site » définissant le terrain des projets se retrouve ici, pour le parcours de l'accès à la Villa Médicis, dans une situation asymétrique observée dans certains des projets d'élèves, pour les sujets sur sol naturel, tels que le projet de Duquesne en 1897 pour *Une église votive dans un lieu de pèlerinage célèbre*, et celui de Prost en 1899 pour *Un restaurant au bord de la mer, dans le midi*, etc.²⁷⁷

À partir du sol de la ville en situation basse, on retrouve un enchaînement d'emmarchements rythmés par des paliers, jusqu'au belvédère devant l'église de la Trinité des Monts. Puis, c'est le départ latéral d'une rue en pente jusqu'à la Villa Médicis et l'entrée du parc du Pincio, lui-même accessible par un système de rampes. Garnier a dessiné cette vue latérale en 1903²⁷⁸. Enfin, l'arrivée au point haut dans la Villa, monument rayonnant sur le site, offre une vue admirable sur le paysage de Rome, ponctué par l'émergence de ses nombreux monuments. Ce panorama a également été dessiné par le pensionnaire lyonnais²⁷⁹, et l'on ne peut s'empêcher de rapprocher cette représentation de son aquarelle représentant la ville de Lyon depuis la Croix Rousse²⁸⁰. Ce dernier paysage offre en effet des situations similaires; les collines en balcon sur la ville de Lyon et sa presqu'île sont des situations que le pensionnaire a pu retrouver à Rome.

²⁷⁶ *Ibid.*, p. 11-12.

²⁷⁷ voir Chapitre II.

²⁷⁸ Rovigatti Maria, *Tony Garnier, architettura per la città industriale*, op. cit., p. 127, fig. 229-230.

²⁷⁹ *Ibid.*, fig. 228.

²⁸⁰ Voir Cohen Jean Louis, « Prima del Purismo: un costruttivismo mediterraneo », *Rassegna*, n° 17, 1984, pp. 4-10, l'aquarelle de T. Garnier est reproduite p. 8.

Mais c'est face à l'entrée de la Villa que la vision du paysage est la plus enchantresse : « Escorté des deux grandes ombres [Galilée et Chateaubriand], avant d'entrer dans la Villa du rêve, visiteur retourne-toi vers la Ville Éternelle. Devant tes yeux s'élève une vasque de pierre où chante la joie d'un jet d'eau. C'est « la Fontaine de la Villa Médicis ». Elle est l'âme de la minuscule place. Elle met sa grâce fine, qui devient d'argent vif au crépuscule, entre la gravité de la façade et la majesté de Rome. Elle est au centre d'une rangée de chênes verts, qui l'enserrent, la couvrent, se penchent sur elle. Derrière elle, ou mieux, à travers elle, s'élève un fond de décor magique, du Janicule au Vatican et la masse formidable de Saint-Pierre, dans l'encadrement des branches, derrière l'eau qui monte, mince²⁸¹. »

Le témoignage de Pontremoli donne le point de vue du nouveau pensionnaire découvrant ce cadre, lors de son arrivée en 1891. Il y conforte notre thèse de la rencontre des élèves avec le site :

« Il fallut toutefois, vers le soir, regagner la gare et nous contenter d'un train pour faire notre entrée vers Rome au lieu, comme jadis, de cavalcader vers la Porte du Peuple et d'apercevoir Rome avant d'y arriver. Il fallut aussi prendre des fiacres et à la queue-leu-leu, parvenir à la Trinité des Monts et enfin à la Villa Médicis.

[...] [la chambre] où je fus introduit était immense [...] Avec ma seule bougie, j'étais perdu, noyé dans des ténèbres que je n'arrivais pas à percer. J'allais vers l'unique fenêtre entre d'énormes murs et y découvrais tout Rome, les silhouettes des dômes, les lumières de la ville, j'y entendais sa faible rumeur et au-dessous, tout en bas, sous les chênes-verts, la fontaine murmurant toute seule une phrase de bienvenue. Le matin suivant, je découvrais la Villa ; ce fut un enchantement. Le spectacle qui s'offrait à mes yeux devint tellement habituel que je ne sais plus si l'émotion que je ressens encore est celle du premier jour, car, chaque fois que j'y reviens j'éprouve cette même surprise, ce même sentiment d'équilibre, de joie, de tendresse que ce matin où je débouchais pour la première fois dans cette loggia ouvrant sa grande arcade sur les bois, sur les jardins et les fontaines, sur les grands pins qui couronnent les vieux murs de Rome et sur les vaporeux lointains de la Villa Borghese. La lumière des beaux jours d'hiver à Rome, si fine, transparente, enveloppait cet admirable paysage, encadré par la masse profonde des chênes-verts du Bosco et par les pins, les bois et toutes les essences des « carrés » conduisant au Pincio. Je découvris la blonde façade avec sa marqueterie de reliefs antiques, encastrés du haut en bas avec grâce, la facilité d'un jeu, puis dominant la grande arcade et les minuscules fenêtres du seul étage, les deux belvédères plantés sur la toiture. J'allais vivre dans ce décor, dans cette splendide demeure, j'allais arpenter ces allées, ces

²⁸¹ Villedieu Raoul, *La Villa Médicis*, op. cit., p. 13-14.

jardins à ma guise. Je ne savais à qui rendre grâce, et ce moment marque plus que le succès du concours lui-même une heure de ma destinée. Je m'attardais, il m'en souvient, dans cette contemplation²⁸². »

Ainsi, les lauréats du Grand Prix de Rome ont le privilège de vivre quelques années dans une situation analogue aux dispositions des « mises en site » qu'ils développaient pour les concours à l'EBA, à partir des exemples et des orientations du cours de Guadet. Dans ce lieu stratégique pour la compréhension du paysage romain, de la Rome des transformations baroques, c'est tous les jours, chaque instant, que le regard peut s'évader vers l'horizon. Les pensionnaires sont plongés au cœur d'un paysage qu'ils auraient pu peindre en arrière-plan de leurs rendus, et que certains dessinent pendant leur séjour. On retrouve la relation à ce paysage collinaire dans le dossier « documentation et notes de voyage », au travers d'une photographie anonyme qui représente le « panorama de Rome, vue de l'atelier de Quidor vers la Trinité-des-Monts²⁸³ », rappelant l'importance de ce paysage pour les pensionnaires.

Ils parviennent donc dans ce « décor », lieu sédimentaire, véritable réservoir formel et stylistique où de si nombreux cours et traités d'architecture et d'art des jardins ont puisé certaines des illustrations et même les bases de leurs discours. On les retrouve par exemple chez Alphand, dans le chapitre sur les jardins italiens de la Renaissance qui figure dans l'introduction des *Promenades de Paris* : « Ces jardins ont été, à l'époque moderne, la révélation de l'art du paysage²⁸⁴ ». Nous reviendrons sur cette idée d'unité entre paysage et architecture. Alphand cite Percier et Fontaine à propos de l'art des jardins en Italie : « Ce n'est jamais, comme on le voit chez nous, un jardin dans lequel on a prétendu faire un site, un paysage ; mais au contraire un site dans lequel on a fait un jardin²⁸⁵ ».

Tout comme Guadet, il s'intéresse aux rampes et dénivelés, ainsi qu'aux relations visuelles entre le jardin et son site :

« Si l'on étudie les plans de ces villas et ceux des villas Albani, Barberini Borghèse, et d'Este, on reconnaît que les artistes n'ont pas été dominés par la pensée de faire un tracé symétrique ; mais que, tout en raccordant les lignes des plantations à l'habitation, qui est l'objet principal, ils ont été surtout préoccupés de tirer un bon parti de la disposition naturelle du terrain, et de ménager des perspectives bien

²⁸² Pontremoli Emmanuel, *Propos d'un solitaire*, op. cit., p. 75.

²⁸³ Fonds Prost, Dossier « Documentation et notes de voyages » A-06, Photographie « panorama de Rome, vue de l'atelier de Quidor vers la Trinité-des-Monts », 343 AA 21/1, document HP-PHO-059-01-01, nd.

²⁸⁴ Alphand Adolphe, *Les promenades de Paris*, op. cit., p. XII-XIII, chapitre VIII.

²⁸⁵ *Ibid.*, p. XIII-XIV.

étudiées, destinées à être vues, soit de l'habitation, soit des points importants de la promenade. [...]

« Dans les jardins Italiens, tout est vrai. Placés d'ordinaire, dans des sites bien choisis, la nature y impose à l'art des compositions d'un style élevé, et fournit elle-même les données principales. Les grandes terrasses, formées par le redressement du sol et nécessaires pour faciliter la promenade, sont raccordées par des rampes droites ou circulaires, par des escaliers doubles à plusieurs paliers, ornés de balustres, de vases, de figures d'un aspect très noble et très élégant. [...] La pierre accentue et découpe les mouvements du sol, produit des lumières, des contrastes, détermine des plans²⁸⁶. »

Le décor romain est devenu réalité. Il ne reste plus aux élèves qu'à l'arpenter, le relever, le dessiner, les propos de Pontremoli transcrivent son impression quand il parcourt les paysages des tableaux, devenus bien réels :

« Nous avons décidé de visiter Rome ensemble [avec un ami musicien]. [...] Nous parcourions toutes les collines de Rome : l'Aventin, le Janicule, et partout Corot, le Corot de la Ville Éternelle, nous apparaissait au bord du Tibre, sur la promenade du Poussin, parmi toutes ces ruines, tellement il en avait justement, finement, traduit le ciel, la lumière, la solide végétation et les chaudes couleurs des murs et des briques romaines²⁸⁷. »

Il en parle aussi à l'occasion d'une promenade à Rome en compagnie de Lyautey qu'il avait rencontré lors de son retour de Turquie en 1892 :

« au mois de juin 1893 il vint à la Villa, où Sortais et moi lui fîmes les honneurs de nos ateliers, de nos jardins et de notre demeure princière.

Nous parcourions Rome ensemble. Nous allions au Forum, au Palatin, dans les vieilles églises de l'Aventin, il s'enthousiasmait et s'irritait aussi dès qu'il découvrait la barbarie scientifique présente et les méfaits de tous ceux qui saccageaient sans pitié le Tibre, la ville et les paysages qui auraient dû ne jamais subir d'outrages²⁸⁸. »

Parmi les descriptions du paysage romain, certains auteurs ont insisté sur l'unité entre l'architecture et la nature (ou jardin), à commencer par la *Lettre sur la campagne romaine* de Chateaubriand :

« Rien n'est comparable pour la beauté aux lignes de l'horizon romain, à la douce

²⁸⁶ *Ibid.*, p. XV-XVI.

²⁸⁷ Pontremoli Emmanuel, *Propos d'un solitaire*, *op. cit.*, p. 76.

²⁸⁸ *Ibid.*, p. 87-88, ajoutons pour conclure cette relation entre les deux hommes un autre passage de ce texte : « Son amitié me fut dès ce moment précieuse, il me la conserva. Quand il fut au Tonkin, à Madagascar il m'écrivit parfois. J'assistais à ces succès au Maroc et je fus assez sot pour ne l'y pas joindre, lorsqu'il fut le proconsul tout puissant de cet empire. J'étais revenu alors depuis longtemps à Paris, et je ne sus pas me dégager des mille liens, des miles obligations, des miles devoirs que je me créais moi-même. » ; p. 87-88. Il est amusant d'imaginer à la lecture de ces remarques, comment le destin de Prost aurait pu être différent si Pontremoli avait suivi Lyautey au Maroc.

inclinaison des plans, aux contours suaves et fuyants des montagnes qui le termine. Souvent les vallées dans la campagne prennent la forme d'une arène, d'un cirque, d'un hippodrome : les coteaux sont taillés en terrasses, comme si la main puissante des romains avait remué toute cette terre²⁸⁹. »

Dans ce texte, l'auteur fait référence à des monuments architecturaux classiques tels que l'arène, le cirque ou l'hippodrome, dans le but de décrire la campagne romaine. Ce type de comparaison rappelle que de nombreux théâtres grecs puis romains, creusés dans le flanc des collines, regardent le paysage (vallée, mer) : notamment ceux de Pompeï, et les monuments grecs de Sicile comme Toarmina, Ségeste et Syracuse. Ces sites font partie de l'aire d'observation « autorisée » aux pensionnaires et leur découverte archéologique a contribué à la connaissance de l'architecture grecque. Mais même si la « perle de la Méditerranée » (Maupassant) offre de nombreux monuments grecs accessibles depuis Rome, « les ruines grecques d'Italie du sud attireront peu les Prix de Rome, si ce n'est comme but de promenades laborieuses, prélude à la Grèce elle-même²⁹⁰ ». Ces monuments constituent une base de comparaison sérieuse pour alimenter le travail de restitution²⁹¹. On retrouvera ce type d'implantation des théâtres parmi certains relevés des villes antiques (Pergame par Pontremoli, l'Acropole d'Athènes par Nicod).

La notion d'unité entre paysage et architecture apparaît aussi chez Alphand, dans l'analyse des jardins romains de la Renaissance, « révélation de l'art du paysage ». Comme on l'a vu, il fait l'éloge du rapport harmonieux entre les « lignes architecturales » et la nature « comprise et aimée » qui lui sert de « cadre ». L'installation n'est pas artificielle car elle dépend du paysage.

Ces deux manières d'approcher la notion d'unité sont importantes pour notre étude : après l'avoir rencontrée sous une forme artificielle dans les projets de concours, nous la retrouvons ici dans le paysage de Rome, ville d'accueil des pensionnaires ; nous la rencontrerons dans les paysages « cadres » des relevés des monuments et des villes antiques, ainsi que dans les premiers projets-manifestes des jeunes architectes.

²⁸⁹ Lettre incorporée plus tard au *Voyage en Italie*, 1826, voir A. Lagarde et L. Michard, op. cit., pp. 56-57.

²⁹⁰ Hellmann Marie-Christine et Fraisse Philippe, *Paris-Rome-Athènes. Le voyage en Grèce des architectes français aux XIX^e et XX^e siècles*, Paris, École nationale supérieure des beaux-arts, 1982, p. 27.

²⁹¹ Voir en infra le texte de Labrouste sur son expérience, in *Ibid.*, p. 43-44.

La rencontre avec les villes de l'Antiquité, premiers pas vers le sol urbain

Le dessin d'imitation : apprendre à voir

L'expérience des pensionnaires répond aux exigences académiques de la reproduction et de l'apprentissage des modèles canonisés de l'Antiquité grecque et romaine. Guadet rappelle dans son chapitre consacré au « Dessin d'imitation » ce qui fait l'objectif du séjour à Rome :

« Le dessin c'est avant tout, la pénétration profonde et intime de toute l'essence du modèle par l'intelligence du dessinateur. C'est l'art difficile de voir. Tout dessin est une conquête et une prise de possession²⁹². »

Dans notre cas, la « prise de possession » des modèles s'accompagne d'une projection : le dessin doit rendre l'idéal de la vision académique de ces modèles. Mais le dessin, plus qu'une simple copie, prend une autre dimension. Guadet écrit ainsi, à propos de *La Joconde* « l'âme toute entière du grand artiste mise dans son œuvre, toute son intelligence en éveil pour arriver à connaître à fond ce modèle si complexe, et enfin la possession plénière de ce modèle, dont le moi tout entier, sans aucun secret ni réticence, devient le trésor artistique du peintre²⁹³. » Il ajoute : « Car ne l'oubliez jamais, apprendre à dessiner, c'est apprendre à voir. [...] Apprenez à voir, c'est le dessin. Quand l'œil voit, le travail de la main n'est rien. Mettez quelques jours d'apprentissage pour acquérir cette dextérité de la main, alors que des années ne vous suffiront pas pour apprendre à voir²⁹⁴. »

Pontremoli reprend cette idée en y ajoutant la notion plus dynamique de « vision », une notion primordiale sur laquelle nous reviendrons. Il affirme que s'il faut apprendre à voir, ce n'est pas seulement pour reproduire au moyen « de lignes et de conventions abstraites », dans une action qui implique l'œil et l'esprit pour « enregistrer, comparer, mesurer²⁹⁵. » En complément de l'outil du dessin, il ajoute en effet la « vision » :

« Cette rapidité d'analyse et de vision, cette transmission pour ainsi dire instantanée de l'œil au cerveau et à la main vous sont indispensables, elles conditionnent sinon votre sensibilité du moins le moyen de l'exprimer plastiquement et de vous emparer de vos visions intérieures. Ainsi peu à peu vous saurez traduire vos pensées, vous serez maître de ce langage si différent qu'il soit de ce qu'on est convenu d'appeler le dessin scolaire, si différent qu'il soit aussi du dessin abstrait et linéaire que beaucoup s'imaginent avoir été et devoir être

²⁹² Guadet Julien, *Éléments et théorie de l'architecture. T4 Additions*, op. cit., p. 65.

²⁹³ *Ibid.*, p. 66.

²⁹⁴ *Ibid.*, p. 67.

²⁹⁵ Pontremoli Emmanuel, *Propos d'un solitaire*, op. cit., p. 14.

toujours le seul moyen d'expression de l'architecture²⁹⁶. »

Il évoque d'autres modes de représentation, notamment les perspectives et maquettes, qui font écho à certains travaux des architectes que nous étudions. On pense en particulier à l'utilisation de la perspective comme nouvel instrument de représentation de la ville, ainsi qu'à la maquette de Bigot. Mais le fait le plus marquant est la perspective à vol d'oiseau, employée notamment par Pontremoli, Hulot et Prost pour représenter les sites qu'ils étudient. Rovigatti souligne l'utilisation contemporaine des perspectives aériennes par Hénard dans ses *Études sur les transformations de Paris*²⁹⁷.

La rupture dans les envois, le sol de l'archéologie et l'échelle urbaine

Les études de Pawlowsky et Rovigatti ont mis en évidence un certain climat de rébellion à la Villa en ce début de siècle. Pinon a lui aussi abordé la question de l'ouverture aux problématiques urbaines²⁹⁸. Pawlowsky parle même d'« atmosphère révolutionnaire » de cette « communauté restreinte » d'élèves face aux règles académiques concernant la nature des envois²⁹⁹. Comme le précise Rovigatti, c'est sous la direction de Guillaume (1891-1904) que des contestations importantes voient le jour³⁰⁰. Deux phénomènes de ce type sont à retenir pour comprendre ce climat « révolutionnaire ». Presque dix ans avant cette période, la réforme de 1891 donne la possibilité aux pensionnaires de voyager librement en Italie dès la première année ; et, pour la suite du séjour, les sujets de restauration n'étaient plus cantonnés à l'Italie. Ce changement a eu une influence certaine sur les architectes qui nous intéressent, qui ont pu élargir leurs études aux sites prestigieux de la Méditerranée orientale, en plus de la Sicile et la Grèce (déjà autorisées pour les envois de quatrième année).

En 1901, une protestation écrite signée par Duquesne, Chiffot, Garnier, Bigot et Hulot demande à l'Académie des Beaux-Arts plus de liberté et d'initiative dans les programmes des travaux. En plus du travail demandé, l'envoi de Duquesne en 1900 joint un projet concernant « une maison commune, Bourse du Travail ou Maison du Peuple à grand amphithéâtre ». Pawlowski souligne l'enthousiasme de la revue *La construction moderne* qui encourage cette « audace d'un jeune Romain qui veut

²⁹⁶ *Ibid.*, p. 15.

²⁹⁷ Rovigatti Maria, *Tony Garnier, architettura per la città industriale*, op. cit., p. 33.

²⁹⁸ Voir les deux articles de Pierre Pinon, Pinon Pierre, « Gli « envois de Rome » : tradizione et crisis », *Tony Garnier, da Roma a Lione, Rassegna*, n° 17, mars 1984, pp. 17-21, et « De la cité antique à la ville industrielle, la naissance de l'urbanisme », in Hinard François et Royo Manuel (éd.), *Rome, l'espace urbain et ses représentations*, Paris, France, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1991, p. 185-199.

²⁹⁹ Pawlowski Krzysztof, *Tony Garnier*, op. cit., p. 52-55.

³⁰⁰ Rovigatti Maria, *Tony Garnier, architettura per la città industriale*, op. cit., p. 32-34.

bientôt être de son siècle³⁰¹». Il souligne la possible influence de ce travail supplémentaire sur Garnier, qui joindra l'année suivante à son envoi deux feuilles concernant les premières esquisses de la *Cité industrielle*. Rovigatti ajoute qu'en 1903, année de parution du premier fascicule des *Études sur les transformations de Paris* de Hénard, une protestation des pensionnaires demande, en parallèle aux études des monuments anciens, la possibilité de travailler sur des programmes d'actualité liés à l'industrialisation de la ville: «fabriques, gares, marchés et maisons d'habitation³⁰²». Ainsi, l'Académie ne peut refuser cette requête qui n'influence pas directement les programmes, et autorise donc implicitement la possibilité d'ajouter aux envois «académiques» des travaux à thèmes libres, examinés préalablement en commission³⁰³.

Une autre protestation voit le jour l'année suivante: Guillaume conteste le désir de l'Académie de substituer un enseignement général de l'histoire de l'art aux cours d'archéologie. Guillaume, professeur d'esthétique, est appuyé dans sa démarche par la signature des pensionnaires suivants: Prost, Bigot, Hulot, Jaussely, Garnier. Cette cohésion montre l'entente et les liens qui devaient exister entre eux. Malgré ce soutien, devant le refus de l'Académie, Guillaume démissionne de son poste. Cet événement marque la fin d'un cycle initié en 1836, année de la création du cours d'archéologie à la Villa Médicis en réponse à la demande de Baltard formulée l'année précédente, et qui avait d'abord été refusée³⁰⁴. Dans la même période, Abel Blouet, en dehors du cadre réglementaire de la Villa, participe à une expédition scientifique à Délos, l'*Expédition de Morée* (1829), dont il dresse un plan des ruines³⁰⁵. Ce n'est qu'en 1845 que les architectes pensionnaires de la Villa pourront choisir des monuments en Grèce. Cet événement sera l'origine de la création de l'École d'Athènes, qui intégrera l'étude de la langue, de l'histoire et des antiquités grecques. On connaît ses rapports avec la Villa Médicis: chacune des deux institutions peut héberger les pensionnaires de l'autre³⁰⁶.

³⁰¹ Cité par Pawlowski, tiré de «Envois des pensionnaires de France à Rome», *Construction moderne*, 1900, p. 473.

³⁰² L'auteur s'appuie sur l'ouvrage de H. Lapauze, *L'Histoire de l'Académie de France à Rome*, première édition en 1909.

³⁰³ Rovigatti Maria, *Tony Garnier, architettura per la città industriale*, op. cit., p. 33.

³⁰⁴ Hellmann Marie-Christine et Fraisse Philippe, *Paris-Rome-Athènes*, op. cit., p. 30, note n° 32.

³⁰⁵ *Ibid.*, voir la fig. 8.

³⁰⁶ A ce sujet voir le chapitre «Archéologues et architectes», in *Ibid.*, p. 17-20; Notons pour éclairer les rapports entre les pensionnaires des deux instituts le témoignage de Pontremoli de passage à l'École d'Athènes sur le chemin de Didymes vers 1894: «Puis, avec toutes mes caisses, tous mes bagages, j'allais m'embarquer à Marseille, après y avoir complété mes approvisionnements pour refaire une fois encore la traversée vers Smyrne, avec l'escale obligatoire à Athènes et à l'école où Haussoullier et moi fûmes reçus très amicalement, avec cependant une légère pointe. Il semblait que nous allions travailler dans le domaine réservé à l'École et chasser en terre gardée, tant il est vrai que l'amour-propre des archéologues est d'une extrême sensibilité.», in Pontremoli Emmanuel, *Propos d'un solitaire*, op. cit., p. 95.

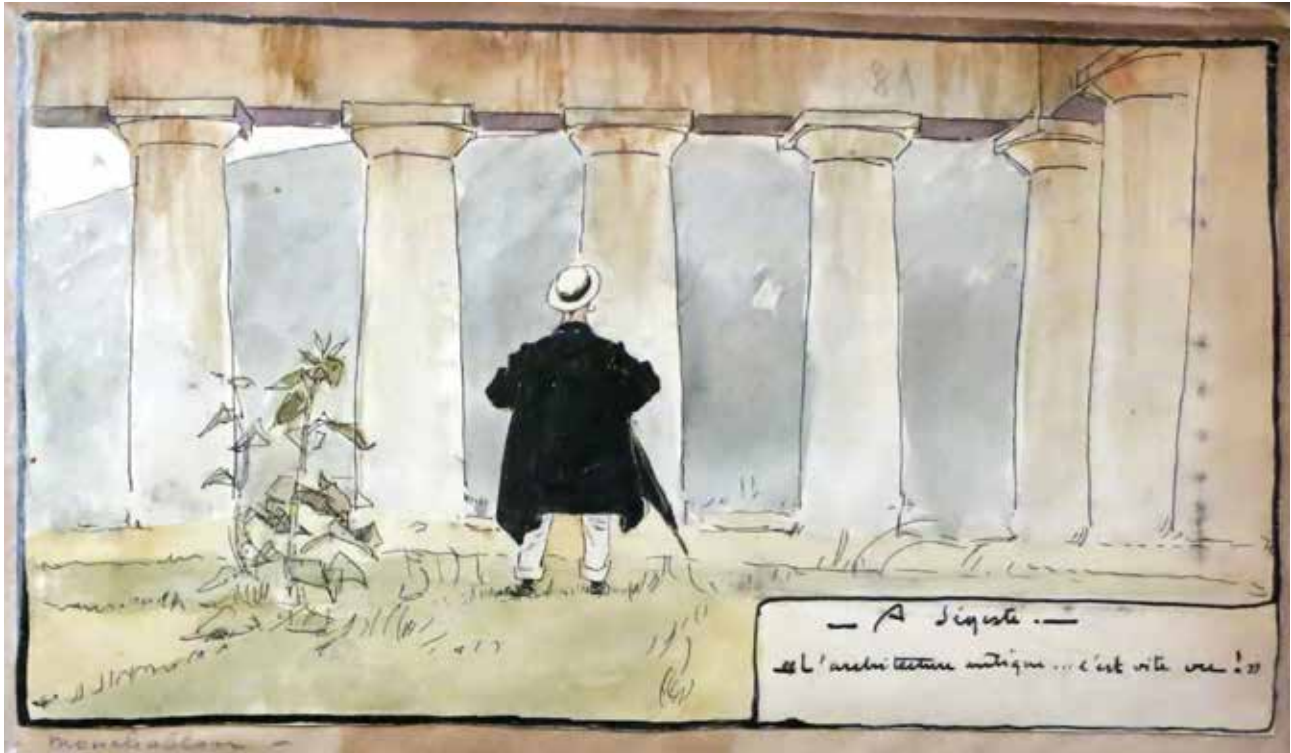
L'envoi de quatrième année, le « chef-d'œuvre », devait enrichir la collection de relevés de l'EBA mais aussi « permettre aux pensionnaires de montrer qu'ils étaient capables de restituer une grande composition³⁰⁷ ». En effet, l'objet est un monument entier ou un ensemble monumental qu'il s'agit de restituer par la « restauration » après relevé de l'« état actuel ». L'envoi est accompagné d'un mémoire descriptif justifiant le choix et l'orientation du sujet.

Le climat de l'époque à la Villa, les récentes souplesses réglementaires accordées ainsi que les évolutions de l'archéologie : tous ces événements expliquent les nouvelles tendances à l'ouverture du travail clôturant le séjour vers des problématiques plus larges, qualifiées d'urbaines parce qu'elles touchent à l'échelle de la ville. Elles regardent en particulier les problématiques de l'installation des villes et l'architecture de leur sol équipé, ainsi que leurs rapports fortement marqués au paysage.

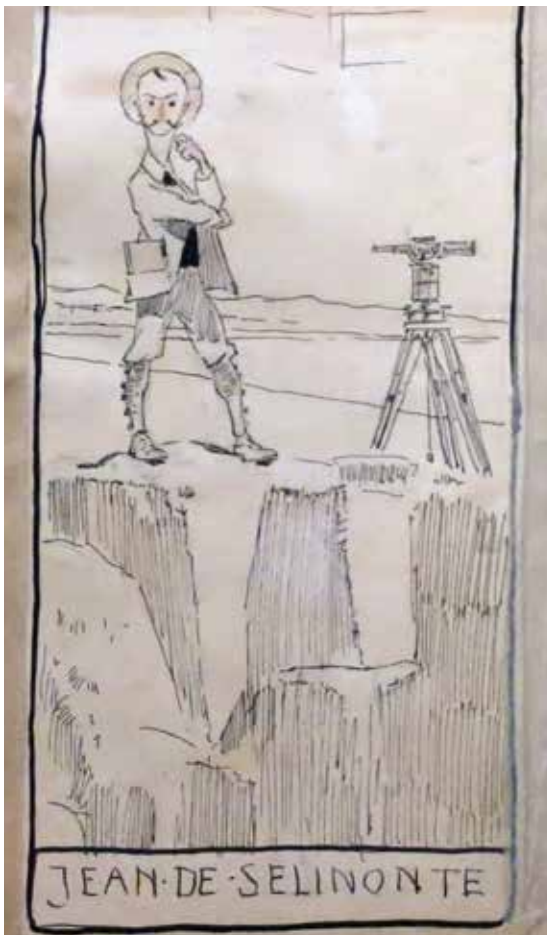
Concernant les envois de quatrième année, on retiendra notamment les « ensembles à caractère urbain » suivants : en premier lieu, le travail précurseur de reconstitution de Tournai sur Delphes (1894) et celui de Pontremoli sur Pergame (1895) ; puis, le travail de Garnier à Tusculum (1903-1904), celui, titanesque de la maquette de *Restauration du grand cirque* de la Rome antique (1905-1907) par Bigot ; ainsi que la reconstitution de Sélinonte par Hulot (1904-1906), celle de Sainte-Sophie et du quartier palatial de Constantinople par Prost (1907), ou encore celle du Forum de Pompéi par Jaussely (1908). Ces différents travaux peuvent définir un cycle structurel d'une nouvelle approche, une nouvelle « vision » de « l'archéologie urbaine » qui, selon Rovigatti, représente « la découverte des cités antiques » conjuguant architecture et archéologie³⁰⁸. On examinera ici les plus importants de ces travaux du point de vue de notre problématique, sans entrer systématiquement dans les détails de tous les envois cités. Certains de ces travaux ont fait l'objet de publications : Pontremoli et Collignon sur *Pergame, Restauration de l'Acropole* (1898), Hébrard avec Zeiller ont fait paraître *Spalato : le palais dioclétien* (1912), etc. Les traités d'architecture reprennent aussi ces travaux pour illustrer leurs réflexions : les dessins de Sélinonte par Hulot illustrent l'édition française de *Town planning in practice* d'Unwin. En 1956, Roland Martin, dans *L'urbanisme dans la Grèce antique*, reprend les dessins de Pontremoli pour Pergame et ceux de Hulot pour Sélinonte.

³⁰⁷ Mascoli Laura (dir.), *Pompéi. Travaux et envois des architectes français au XIX^e siècle*, Paris, École nationale supérieure des beaux-arts, École française de Rome, 1981, p. 87.

³⁰⁸ Rovigatti Maria, *Tony Garnier, architettura per la città industriale*, op. cit., p. 36, voir aussi la note 47, p. 38.



51 Monchablou, caricature de Jean Hulot devant le temple de Ségeste, "L'architecture antique ... c'est vite vu!", Archives de l'Académie de France à Rome, Album II, pl. 82.



52 Caricature de Jean Hulot à Sélinonte, extrait, Archives de l'Académie de France à Rome, Album II, pl. 82.

Rovigatti remarque que les travaux précurseurs des architectes Tournaire et Pontremoli s'attachent à la représentation des monuments dans le site. Ils les placent en situation « réelle », dans un nouveau rapport dynamique à leur environnement topographique et géographique³⁰⁹.

Tournaire, en 1893-1894, opère un relevé de « l'état des travaux » de fouilles à Delphes, donnant en annexe un plan du « village de Castri avec indication de l'avancement progressif des fouilles ». Marie-Christine Hellmann remarque : « De tous les envois de Rome, celui de Tournaire est peut-être la tentative de synthèse la plus réussie des ambitions à la fois archéologiques et artistiques qui caractérisent ce genre de travail³¹⁰ ». Il montre en tout cas que les travaux de la fin du XIX^e siècle sont marqués par le désir de précision. Selon Hellmann, les architectes « sont devenus [...] les précieux témoins d'une histoire de l'archéologie qui voudrait écrire l'avancement des fouilles, préciser leurs emplacements et s'assurer de leurs techniques³¹¹ ». Le travail graphique de Tournaire s'inscrit dans la continuité du mémoire de Charles Garnier, « carnet de fouilles » moderne qui fait partie des travaux dont la « rigueur [...] semble avoir beaucoup impressionné les archéologues, littéraires de formation³¹² ». Pour préciser la nouveauté de ces travaux, Rovigatti les confronte aux restitutions précédentes de Garrets, *Relevé et Reconstruction du port d'Ostie* (1834), et de Charles Garnier, *Reconstruction du temple de Giove à Egina* (1852). Ces travaux montrent l'objet étudié dans son isolement et sans aucune approche du site environnant ; pour l'auteur, leur caractère est « lointain d'un intérêt proprement architectonique de l'espace et du territoire³¹³ ».

Avant d'engager la réflexion sur ce cycle, décrivons un instant les rapports des architectes avec les archéologues. Sans être le sujet principal de notre étude, il s'agit d'un aspect capital pour comprendre la nature de ces travaux. Entre fouilles et hypothèses déductives, les restitutions des architectes se confrontent au regard sceptique des archéologues. Dans son chapitre « Envois de Rome et archéologie grecque » du catalogue de l'exposition *Paris-Rome-Athènes*³¹⁴, Hellmann décrit les rapports du couple architecte - archéologue : pendant la période de genèse de la science archéologique, les architectes, grâce à leur culture historique et projectuelle nourrie par la « méthode des parallèles » et à une rigueur certaine dans les fouilles, reconstruisaient des vues vivantes et colorées bien plus attrayantes que

309 *Ibid.*

310 Hellmann Marie-Christine et Fraisse Philippe, *Paris-Rome-Athènes*, op. cit., p. 41, note 5.

311 *Ibid.*, p. 40.

312 *Ibid.*, p. 39, note 1.

313 Rovigatti Maria, *Tony Garnier, architettura per la città industriale*, op. cit., p. 37.

314 Hellmann Marie-Christine et Fraisse Philippe, *Paris-Rome-Athènes*, op. cit., p. 39-47.

celles des archéologues. Ces derniers renonçaient parfois à la restitution par peur de donner une image fautive. La supériorité technique dans le dessin, alliée aux capacités de « vision » synthétique, donne aux architectes des instruments que les archéologues, littéraires de formation, leur envient. Il faut préciser, avec Hellmann et Fraisse³¹⁵, que les archéologues qui cherchaient à forger leur discipline sur le modèle des sciences exactes ont méprisé de telles restitutions.

Le travail de Labrouste illustre bien ces divers points. Comme le rappelle Hellmann, « pour déjouer les critiques, la meilleure arme des architectes Prix de Rome aura été le recours le plus fréquent à la méthode des parallèles ». Le texte de Labrouste qu'elle cite exprime clairement cette position :

« J'ai parcouru la Sicile, d'où j'ai rapporté les matériaux qui me manquaient pour ma restauration. [...] J'ai pu d'ailleurs retrouver et mesurer dans les ruines de Sélinonte, en Sicile, des fragments de semblables couvertures, qui m'ont servi d'autorité et de modèle³¹⁶ ».

Avec Labrouste apparaît aussi la polychromie dans la restitution, qui marque une avancée vers des restitutions pittoresques et plus vivantes³¹⁷. Cette problématique rejoint celle de l'apparition des décors pittoresques – les « mises en scène » des projets de concours pour le grand Prix de Rome à l'EBA. La polychromie jouera un rôle important dans les restitutions des pensionnaires que nous étudions ; on pense particulièrement aux dessins de Garnier, Jaussely et Prost, sur lesquels nous reviendrons.

La découverte des sites et les mirages de l'Antiquité

Avant d'aborder ce sujet, attardons-nous sur la première découverte des monuments de l'Antiquité par Pontremoli, lors de son voyage vers la Tunisie par Naples et la Sicile. Il y fait l'expérience de la rencontre des « images » des livres avec la réalité physique, qui est un véritable choc :

« C'était le premier grand voyage de travail [avec Tournaire et Leriche], [...] il devait être jalonné par tant de découvertes ; nous passerions des images, des livres, déjà connus, commentés, à la réalité, aux trois dimensions et à beaucoup plus encore puisque tout ce que nous allions voir des antiques civilisations jusqu'à Carthage et au monde arabe serait baigné par le ciel, la mer, l'air, qui depuis toujours enveloppaient ces témoins de la vie et de la civilisation méditerranéenne. »

³¹⁵ *Ibid.*, p. 20-23.

³¹⁶ *Ibid.*, p. 44.

³¹⁷ *Ibid.*, p. 43 ; Rovigatti Maria, *Tony Garnier, architettura per la città industriale*, op. cit., p. 36.

« Nous avions assez à voir pour ne pas nous préoccuper d'autres choses [...], nous vivions parmi les œuvres et nos promenades journalières nous enrichissaient ; nous nous livrions tout entiers à l'intime plaisir de regarder, d'enregistrer. J'avais des surprises, des emballements, des désillusions, tout cela, accumulé, bouleversait les idées acquises, me forçait à juger et à classer celles suggérées par les visions nouvelles³¹⁸. »

Puis c'est la rencontre avec Millet vers 1893 à Mistra :

« Notre ami Millet, [...] y venait pour la première fois mais il en connaissait l'histoire, en interprétait les fresques à sa suite ; nous pénétrions dans les petites églises, les cloîtres, les cellules et partout nous retrouvions des figures, des images déjà vues à Sienne, à Assise, avec les mêmes gestes hiératiques, consacrés, transmis à l'école. La liaison vivante avec nos yeux dans un paysage, une architecture qui nous éblouissait³¹⁹. »

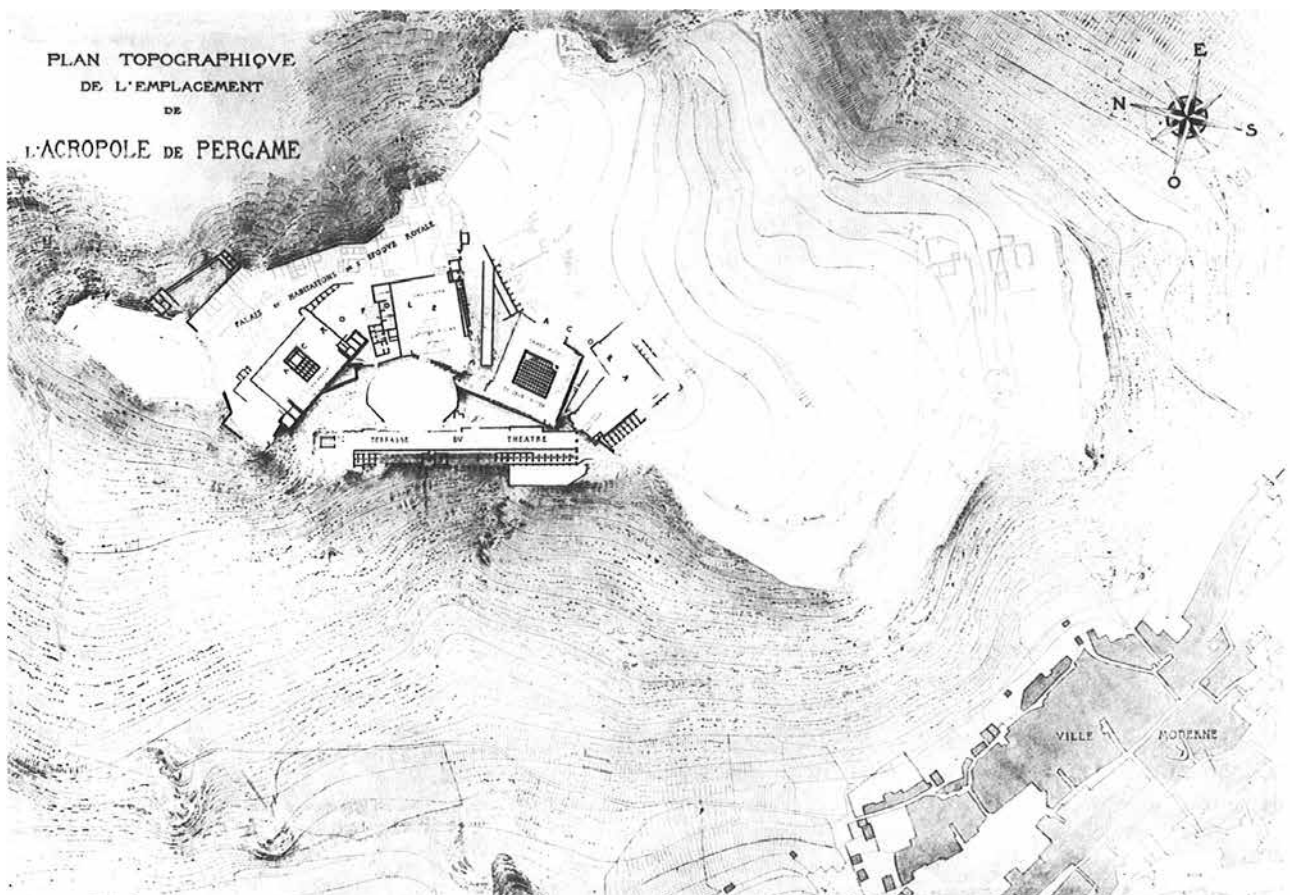
Ce témoignage illustre bien l'état d'esprit des pensionnaires, soulignant les impressions visuelles très fortes de son auteur. C'est à une telle « réalité » que se confrontent les architectes sortant de l'École, lors de la première étape d'un passage graduel et didactique du stade d'élève receveur des images des livres et acteur virtuel par les projets aux situations « idéales », à celui d'acteur réel où l'architecte devient topographe « reconstruteur » des sites et ensembles urbains de l'antiquité.

³¹⁸ Pontremoli Emmanuel, *Propos d'un solitaire*, op. cit., p. 77.

³¹⁹ *Ibid.*, p. 84.



53 Émmanuel Pontremoli, l'Acropole de Pergame, Élévation de l'état actuel des fouilles, 1897, Archives de l'école des Beaux-arts (*Paris-Rome-Athènes*, 1982, p.309).



54 Émmanuel Pontremoli, l'Acropole de Pergame, Plan topographique de l'emplacement de l'acropole, 1897, Archives de l'école des Beaux-arts (*Paris-Rome-Athènes*, 1982, p.308).

Les relevés, entre une ville « site » et la morphologie du sol urbain

Pergame, Emmanuel Pontremoli, 1895

Le témoignage de Pontremoli sur son expérience archéologique à Pergame est de premier ordre. Il décrit son contact avec le site, le paysage du lieu des fouilles :

« reprendre le travail jusqu'au soir en me débrouillant peu à peu dans ces murs, ces ruines, ces différents plateaux s'enchevêtrant, se superposant, m'arrêtant de temps à autre pour contempler l'immense paysage des deux vallées, celle du Caïque s'élargissant jusqu'à la mer, jusqu'au golfe de Tchandarby, l'ancien golfe Elaïtique, distant d'une trentaine de kilomètres avec la mince ligne de la mer de l'Archipel et la silhouette de Lesbos tout au fond.

Toutes ces images je les revois comme au premier jour, j'en conserve témoignage, car je me reposais souvent de mon travail d'arpenteur et d'archéologue en faisant des aquarelles, là-haut sur l'Acropole, ou dans mes randonnées autour de la ville, pour voir les ruines sous leurs différents aspects³²⁰. »

Avec ce travail de Pontremoli sur la reconstitution de l'Acropole de Pergame, on accède à un nouveau rapport au site, à l'échelle de la ville, comme le confirme Hellmann³²¹.

Comme les souvenirs de Pontremoli, de nombreux dessins traduisent ce contact particulier au site, confirmant la notion de vision relevée précédemment. Il se place aussi dans la continuité de ceux de Guadet, qui recommandait pour sa part une « pénétration intime de toute l'essence du modèle ». Les représentations du site en son « état actuel » montrent clairement l'imbrication, « l'enchevêtrement » des terrasses et le travail d'inscription au sol, véritable assise de l'Acropole située en haut de la colline. Le *Plan topographique de l'emplacement de Acropole de Pergame* en est la parfaite illustration. Les planches de la *Vue à vol d'oiseau* et l'élévation générale renforcent cette « vision » dynamique de la cité antique : on est proche du « modelage » dont il parle. On retrouve dans cette représentation du paysage de l'Acropole les éléments structurels des compositions des élèves des Beaux-Arts pour les grands Prix de Rome.

Le Plan topographique de l'emplacement de l'Acropole de Pergame dessiné par Pontremoli montre bien l'architecture du sol, avec l'imbrication des différentes terrasses, socles de fondation des divers éléments de cet ensemble situé au sommet de la colline. Au pied de celle-ci, on peut apercevoir le tissu de la ville moderne. Ce relevé morphologique, même succinctement esquissé (les îlots sont pochés et offrent peu de détails), est remarquable.

³²⁰ *Ibid.*, p. 93, voir en annexe les extraits plus complets du texte original, *Volume 2*, pp. 915-921.

³²¹ Hellmann « Architecture grecque et envois de Rome : historique et tendance », in Hellmann Marie-Christine et Fraisse Philippe, *Paris-Rome-Athènes, op. cit.*, p. 37.

Observons la *Vue à vol d'oiseau* de l'Acropole de Pergame par Pontremoli. Son dessin, mariant les techniques de la coupe et de la perspective, rend parfaitement les mouvements et les « modelages » du sol par les terrasses successives qui « sculptent » le haut de la colline. Le contraste produit par le rendu ombré accuse ces différents accidents du terrain. On découvre au premier plan la terrasse du théâtre, installée entre deux proéminences du terrain et appuyée par une petite terrasse située en léger contrebas sur la pointe sud. L'ensemble vient soutenir le théâtre lové dans cette concavité du site, elle-même accentuée par les éléments architecturaux de l'arrière-plan. Le choix de l'orientation de l'ombre renforce les lignes horizontales de cette grande terrasse et des fragments de mur des vestiges de l'Acropole et de l'Agora qui se déploient en arrière. Son élévation, prise du côté ouest, montre la silhouette générale du site : on y reconnaît la ligne de la grande terrasse et la concavité du théâtre creusé à même la colline.

Pour Rovigatti, l'envoi de Pontremoli est un travail charnière dans l'évolution de la pratique du relevé et des reconstructions³²². Sa publication vers 1897-1898, ainsi que son exposition à Paris au Salon de 1897 et à l'Exposition de 1900, aura certainement influencé les futurs pensionnaires qui allaient devenir les pionniers de l'urbanisme, et dont les choix des sites de relevés prendront une dimension urbaine. Cette « vision » innovante des sites de l'Antiquité ne les aura pas laissés indifférents, à en croire la dimension de leurs futurs travaux de restauration. La notice sur la Restauration de Pergame, publiée en 1897, faisait du reste état de ce devenir possible : « Avec ses multiples terrasses, ce grand site d'Asie Mineure offrait de nouvelles perspectives aux architectes antiquisants³²³ ». Rovigatti ajoute que des copies des planches de Pontremoli sur Pergame et de celles de Tournaire sur Delphes étaient conservées à la Villa Médicis³²⁴. Cette nouvelle « vision » dynamique semble s'accorder avec les principes de composition « dynamiques » développés par Guadet dans son cours de théorie.

³²² Rovigatti Maria, *Tony Garnier, architetture per la città industriale*, op. cit., p. 41-42.

³²³ Notice sur la Restauration de Pergame, extrait publié dans Hellmann Marie-Christine et Fraisse Philippe, *Paris-Rome-Athènes*, op. cit., p. 307.

³²⁴ Rovigatti Maria, *Tony Garnier, architetture per la città industriale*, op. cit., p. 41.

Le relevé de Tusculum par Tony Garnier (1903-1904), du paysage au sol urbain

Pour analyser le travail de Garnier à Tusculum, on se fondera sur les textes de Pawlowsky et Rovigatti – le premier a posé les jalons d'un second travail beaucoup plus complet sur la genèse de la Cité industrielle. Ces deux études comportent quantité d'informations d'un grand intérêt pour notre enquête.

Le travail de reconstitution de Garnier se déroule en deux phases progressives. Premièrement, en 1903, il propose comme envoi de troisième année le relevé de l'état actuel de Tusculum. Ce choix n'est pas un hasard ; il nourrissait un certain intérêt pour les problématiques urbaines, déjà démontré en 1901 avec son premier envoi sur la cité industrielle. Rovigatti rappelle que lors de sa troisième année à Rome, Garnier se rend à Athènes et réalise des croquis du site de l'Acropole. Pour Rovigatti, la représentation de Garnier est « une analogie poétique et lyrique, qui interprète le paysage plus que l'architecture » ; celle-ci « se confond avec le paysage, [...] la pierre des temples ne se distingue plus de celle de la montagne ». L'auteure rapproche ces dessins des vues du Pincio que Garnier a aussi exécutées la même année. Elle explique que Garnier, « attiré par la configuration du site de l'Acropole athénienne, dominant la ville, et par les murs (*periclee*) qui l'entourent [...], adopte une configuration topologique analogue dans ses projets de *Reconstruction de Tusculum* et dans les perspectives de la Cité industrielle³²⁵ ».

Ce premier travail à Tusculum est donc un relevé topographique précis du sol du site, du théâtre et de l'amphithéâtre. Pawlowski souligne que la ville, non loin de Rome, se trouve « dans un site splendide (670 m d'altitude pour le point le plus haut) avec vue sur la mer et sur la capitale³²⁶ ». Il cite Garnier dans son mémoire : « l'histoire de Tusculum correspond à celle de Rome³²⁷ ». Ce relevé se place dans la continuité de celui de Pontremoli pour Pergame. Rovigatti souligne le caractère « géographique » du relevé, particulièrement attentif à la géomorphologie et aux emplacements des différents monuments³²⁸. Son plan au 1/1000^e le prouve, dans sa manière de dessiner les courbes de niveaux et les traits de construction symbolisant les axes de composition des édifices antiques. Sous le plan, une coupe au trait indique le profil de la colline avec les emplacements des monuments. Ce dessin ressemble étrangement au profil de la cité industrielle joint en 1901 à son envoi

³²⁵ *Ibid.*, p. 40, notre traduction.

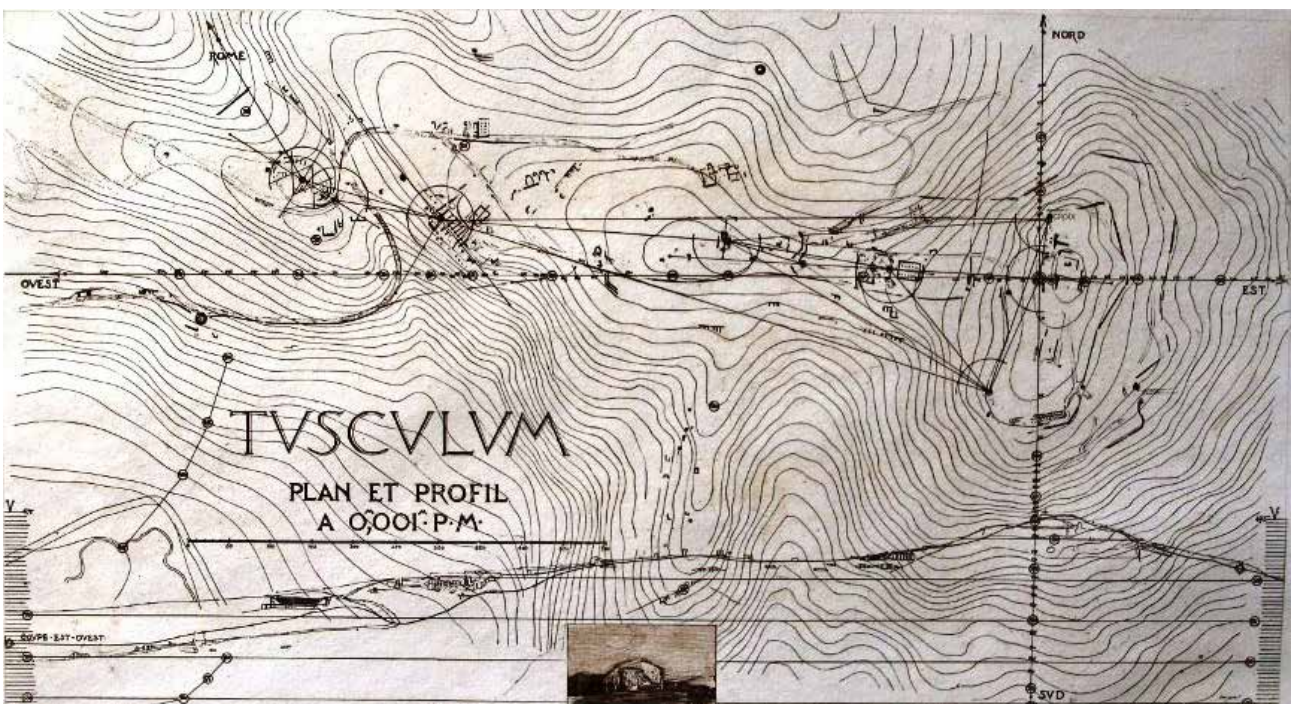
³²⁶ Pawlowski Krzysztof, *Tony Garnier, op. cit.*, p. 60.

³²⁷ Archives de l'institut, correspondance de l'année 1904, Rome, mai 1904, Tusculum envoi d'état actuel, 3^{ème} année ; restauration, 4^{ème} année.

³²⁸ *Idem.*



55 Tony Garnier, Tusculum, vue générale restaurée côté nord, 1904, Musée des Beaux-arts de Lyon (*Italia Antica*, 2002, p. 169).



56 Tony Garnier, Tusculum, Plan et profil état actuel, 1904, Musée des Beaux-arts de Lyon (*Italia Antica*, 2002, p. 163).

de première année³²⁹. Tous deux se situent dans la lignée du profil de la colline de l'Élévation de l'état actuel des fouilles de Pergame par Pontremoli. On constatera l'analogie de présentation des planches de Garnier : comme dans son projet pour *Une cité industrielle* de 1901-1904, il a figuré le plan topographique du site, souligné par son profil en élévation de l'ensemble³³⁰. Et si, note Pawłowski, cette représentation « ne donne qu'une impression très générale de la composition dans la troisième dimension³³¹ » – contrairement aux dessins en perspective aérienne de Pontremoli –, elle donne cependant la priorité au site et montre l'ambition territoriale du projet de Garnier, dont Cohen et Rovigatti ont montré les filiations avec les idées du géographe lyonnais Vidal de la Blache³³².

La deuxième planche de cet envoi, concernant le plan et la section de l'état actuel du théâtre et de l'amphithéâtre, comporte un travail particulièrement intéressant au sujet de l'insertion des monuments dans l'épaisseur du sol. On a déjà remarqué ce trait chez Pontremoli dans sa coupe-perspective, et de manière moins géographique dans les « Relevés d'un tombeau étrusque à Corneto » de Labrousse (1829). Rovigatti note que les diverses vues proposées par Garnier montrent « une vocation à relier intimement la structure urbaine avec la configuration du sol³³³ ». Elle confirme l'intérêt de Pontremoli et de Garnier pour la représentation morphologique du site et leur utilisation commune des courbes de niveau orographique.

En 1904, dernière année de son séjour à Rome, et face au refus de l'Académie de reprendre son envoi de la Cité industrielle esquissé en 1901, Garnier reprend son travail sur Tusculum. En un mois, il effectue une reconstitution de toute la ville entourant l'Acropole ; Pawłowski et Rovigatti en soulignent la rapidité d'exécution, qui confirme à nouveau les qualités de l'enseignement des techniques de représentation graphique à l'EBA. L'étude est primée en 1907 au Salon de la Société lyonnaise des Beaux-Arts³³⁴.

³²⁹ Ce plan est intitulé « Cité industrielle, première étude ayant figuré aux expositions des envois de Rome à Paris en 1901 et en 1904 », le profil général « Esquisse d'ensemble au seizième de l'étude », voir Pawłowski Krzysztof, *Tony Garnier, op. cit.*, p. 70.

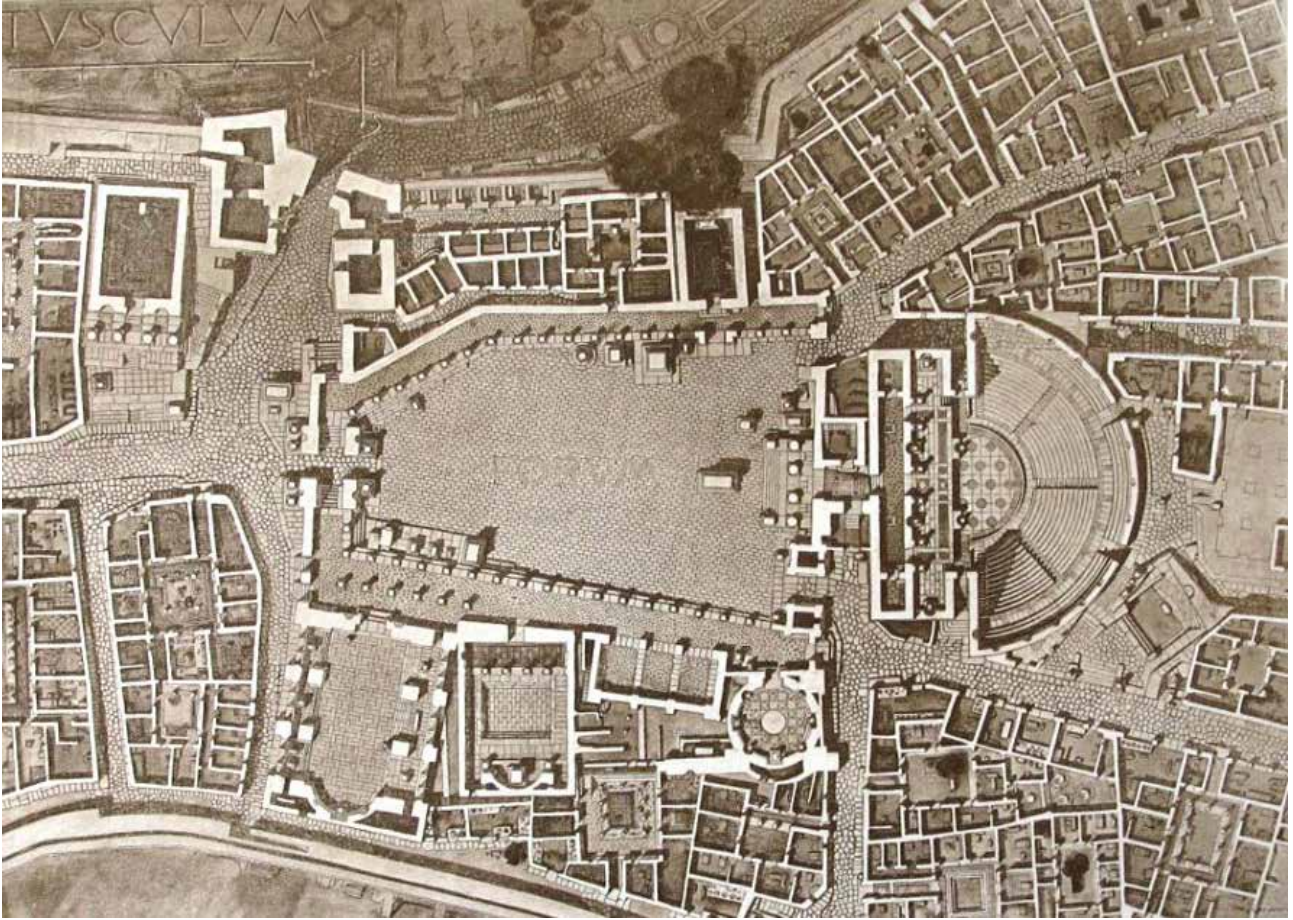
³³⁰ *Ibid.*, l'auteur note « L'Esquisse d'ensemble au seizième de l'étude placée juste en dessous ».

³³¹ *Ibid.*

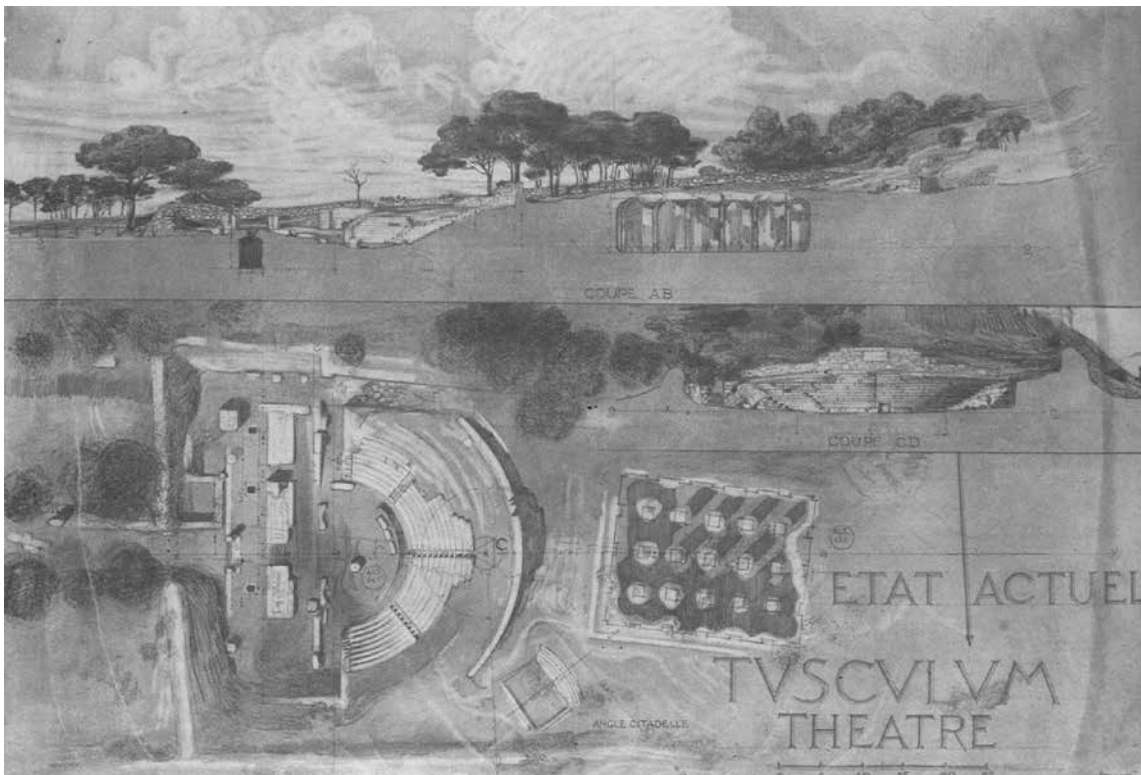
³³² Cohen Jean Louis, « Prima del Purismo : un costruttivismo mediterraneo », *op. cit.*, p. 6, et dans la même revue Rovigatti Maria, « Tony Garnier e la didattica dell'École des Beaux-Arts », *op. cit.*

³³³ Rovigatti Maria, *Tony Garnier, architetture per la città industriale, op. cit.*, p. 40.

³³⁴ Pawłowski Krzysztof, *Tony Garnier, op. cit.*, p. 66, note n° 74.



57 Tony Garnier, Tusculum, Plan et profil état actuel, 1904, Musée des Beaux-arts de Lyon (*Italia Antica*, 2002, p. 163).



58 Tony Garnier, Tusculum, État actuel théâtre, 1904, Musée des Beaux-arts de Lyon (*Italia Antica*, 2002, p. 166).

Rovigatti propose une description très précise des planches constituant cet envoi, dont nous reprenons ici les grandes lignes³³⁵. La première planche représente une planimétrie générale de l'installation de la ville, avec l'Acropole entourée de ses murs et la ville construite autour du site. Rovigatti insiste sur la structure de ce développement autour d'une rue centrale, épine dorsale qui traverse la ville basse avant de se diviser en deux parties qui montent vers la ville haute. Nous reviendrons sur ce détail qui, rapproché du travail de Hulot sur Sélinonte commencé en 1903, semble être comparable à la rue principale de la Cité industrielle – et serait aussi en continuité avec la structure développée par Soria dans son projet de Cité Linéaire. Pour Rovigatti, cette représentation ne se limite pas aux murailles de la ville mais décrit un environnement « qui l'intègre dans une série de relations strictement fonctionnelles et infrastructurelles entre la ville et le territoire³³⁶ ». Elle note la présence d'un aqueduc traversant la colline pour alimenter la ville, élément important à relever car, parallèlement aux infrastructures énergétiques de la cité industrielle (digue, centrale électrique et mines³³⁷), il montre l'intérêt que Garnier porte aux liaisons entre la ville et les ressources énergétiques du territoire. Selon Rovigatti, cette connaissance géomorphologique du territoire – d'après nous fortement intuitive – permet à Garnier de reconstituer à la fois le réseau viaire, l'aqueduc dont il déduit l'implantation et les cotes de niveau, ainsi que les sites de matière première minérale³³⁸. Elle conclut que « l'imagination » de Garnier, un défaut qui invalide son travail aux yeux de l'Académie, est en réalité « un procédé déductif d'interprétation de la ville » qui ne dérive pas seulement de l'archéologie, mais aussi « d'une analyse des composants structurels (géophysique, fonctionnels et morphologiques) de son évolution³³⁹ ».

Les dessins de la reconstruction en planimétrie de Tusculum, la partie haute de la cité et la zone du forum, montrent un tissu urbain complexe. La représentation très détaillée traduit le mode de reconstruction déductif de Garnier qui dépasse de loin les informations délivrées par les fouilles. Son rapport affirme qu'il y avait « assez de ruines pour se faire une vision de cette ville très pittoresque et merveilleusement située et pas assez, heureusement pour en faire une reconstitution

335 A savoir le sous-chapitre « Envois di Tony Garnier a Roma », in Rovigatti Maria, *Tony Garnier, architettura per la città industriale*, op. cit., p. 39-44, le passage concernant Tusculum, pp. 41-43.

336 *Ibid.*, p. 41, notre traduction.

337 Citons T. Garnier « La raison déterminante de l'établissement d'une pareille cité peut être la proximité de matière premières à œuvrer, ou bien d'une force naturelle susceptible d'être utilisée pour le travail ou encore la commodité des moyens de transport. Ici c'est la force du torrent qui est à l'origine ; il y a aussi des mines dans la région, mais on peut les imaginer éloignées », dans l'introduction à Garnier Tony, *Une cité industrielle : étude pour la construction des villes*, Paris, France, A. Vincent, 1910, 164 p.

338 Rovigatti Maria, *Tony Garnier, architettura per la città industriale*, op. cit., p. 43.

339 *Ibid.*

[...]»³⁴⁰. Le rapport de l'Institut constate pour sa part que « l'étude de Garnier était un travail où l'imagination avait eu la plus grande part ». L'impression de l'Académie est similaire : « Il a dû étudier les modes de construction des Anciens, il a cherché à faire naître l'impression que produirait l'ensemble d'une ville antique ». En effet la reconstitution que l'architecte opère à partir des quelques pierres, traces des monuments de l'Antiquité, ressemble fort à un exercice de « projet urbain », tant dans l'installation du sol de la ville que dans les relations entre les bâtiments. La preuve en est dans le luxe de détails qu'il déploie pour insérer les monuments dans un tissu urbain dense, ce que lui reproche d'ailleurs le rapporteur de l'Académie qui trouve, rapporte Pawlowski, que l'Acropole est trop encombrée par des maisons d'habitation³⁴¹. Cette dernière remarque montre à quel point l'Académie ne s'intéresse qu'aux monuments en tant qu'objets isolés, tout en constatant l'aspect séduisant des vues d'ensemble imaginées sur le relief du terrain³⁴².

C'est ce plan de « sol urbain » qui retient toute notre attention. Les éléments de voirie tels que « sentier, ruelles, escaliers », représentés très en détail dans leurs textures et limites, constituent la continuité de « l'espace public » du « projet » de Garnier. Ce travail rejoint en effet certaines des notions récurrentes mises en évidence dans les discours théorique au premier chapitre. Du tout à la partie, Garnier dessine l'installation de la ville. On y retrouve le rapport des infrastructures au paysage, le traitement différencié du sol de la voirie et de celui des bâtiments, qui traduit la différence d'usage : l'espace du mouvement et l'espace du repos. Le cadrage des deux dessins place en position centrale les lieux de la vie publique et politique de la ville que sont les temples et le complexe forum-théâtre. Le dessin des dallages exprime les différentes affectations des lieux : privé, voirie publique et espace public. On retrouvera ces hiérarchies dans *Une cité industrielle*. Contrairement à l'habitude, il ne poche pas les murs mais les laisse en blanc sur le fond dégradé de gris, constitué par les textures des différents sols. A l'intérieur du réseau de voirie, le dessin des mouvements du sol dans ses anfractuosités et ses décalages – trottoirs, limites de dallages, escaliers, rampes, bordures, murets, etc. – montre la richesse des articulations précises du sol urbain, véritable « espace public » imaginé par Garnier. Cette richesse traduit son intérêt pour le traitement de l'espace public par la voirie, qui rejoint, bien que le registre soit antique, les planches d'Alphand pour *Les Promenades de Paris*, dont Stübgen reprendra et complétera les détails. La même attention à la voirie et à son traitement se retrouve dans le mémoire descriptif de Jausse qui accompagne son envoi de Pompéi.

³⁴⁰ Pawlowski Krzysztof, *Tony Garnier, op. cit.*, p. 65.

³⁴¹ *Ibid.*, p. 66.

³⁴² *Ibid.*

La Rome antique de Paul Bigot (1903-1911) : le sol habité de Rome

Commencé dès la deuxième année de son pensionnat, le travail de Bigot, qui avait initialement prévu de relever le grand cirque, se prolonge par étapes jusqu'en 1911. Hauteceur, dans un texte sur le séjour de Prost à la Villa Médicis, rappelle que « Paul Bigot avait choisi comme sujet le Grand Cirque et cherché comment cet édifice était lié au Palais des empereurs et aux quartiers voisins, et cette étude lui avait inspiré le désir de restituer le plan entier de Rome³⁴³ ». Serait-ce que, sous l'impulsion de ces proches prédécesseurs et devant la complexité sédimentaire de la ville « décor », il se serait décidé à chercher une impression d'ensemble, une « vision » imaginaire et instantanée de la totalité urbaine ?

Les souvenirs de Prost mettent en lumière la genèse de ce travail :

« Bigot avait entrepris une reconstitution du Grand Cirque de Rome couronné par les Palais du Palatin. Sa première pensée avait été d'exécuter une de ces perspectives dont il avait le secret. C'est en vue de la mise en place de cette perspective qu'il avait exécuté une maquette du Grand Cirque et du Palatin, en y indiquant tout ce que les recherches archéologiques lui avaient suggéré. La perspective ne fut jamais entreprise, mais la maquette fut étendue et son exécution poursuivie plus de dix années ; elle révéla tout ce qui composait la ville antique³⁴⁴. »

Ainsi l'outil du travail deviendra le travail lui-même. L'Académie accueillera avec méfiance cette initiative hors cadre. Hauteceur souligne qu'en 1904, « elle rappelait à Bigot qu'il devait se contenter d'étudier le Grand Cirque et elle refusait d'exposer son plan ce dessin n'ayant que l'intérêt d'un plan topographique³⁴⁵ » – c'est évidemment cette caractéristique du sol habité qui le rend remarquable à nos yeux. En effet, on a vu le caractère géomorphologique des envois précédents ; Bigot poursuit l'exemple de Garnier en poussant la reconstruction du tissu urbain jusque dans les volumes bâtis. C'est comme s'il prenait le plan de sol de Garnier pour « monter » sa reconstruction plastique et expliciter plus en détail les rapports des monuments entre eux. La technique de la maquette ne vient là que confirmer le désir de « vision » globale, sinon totale de la ville de Constantin, étape dynamique supplémentaire après les représentations en perspective aérienne de Pontremoli.

L'effort acharné de Bigot sera récompensé. Les Italiens, fortement impressionnés par cette représentation de la ville antique, lui demanderont de participer à une exposition archéologique prévue en 1908. Pour mener à bien cette tâche immense, Bigot obtiendra finalement de l'Académie plusieurs crédits et retournera à Rome

³⁴³ Hauteceur Louis, « Henri Prost à la Villa Médicis », *op. cit.*, p. 18.

³⁴⁴ Prost Henri, *La Villa Médicis et l'urbanisme. Communication à l'Académie des Beaux-Arts, 24 mai 1959*, 1959, p. 2.

³⁴⁵ Cité par Hauteceur Louis, « Henri Prost à la Villa Médicis », *op. cit.*, p. 24.

afin de compléter ses travaux en 1906, 1907 et 1908. C'est finalement à la section archéologique de l'Exposition Internationale de Rome de 1911 qu'il présentera son plan-relief, qui s'étend sur plusieurs dizaines de mètres carrés. Il connaîtra un grand succès et une importante fortune critique³⁴⁶. Dans le domaine de l'archéologie, Bigot incarne en effet alors la synthèse entre les travaux de fouilles allemands et les textes italiens : c'est la voie française, la voie de la raison. Pierre Pinon souligne le côté charnière de ce travail, « entre l'élargissement du thème des Envois de Rome aux ensembles monumentaux et l'intérêt nouveau pour les villes coloniales grecques ou romaines » du début du XX^e siècle³⁴⁷.

Une caricature représente Bigot penché en équilibre sur « le chantier » de sa maquette³⁴⁸, tiré par une horde de lilliputiens romains qui l'aident à grimper sur le socle de cette ville en pleine reconstruction. L'impression de chantier est renforcée par les petits personnages qui utilisent une rampe courbe afin de rejoindre le sol artificiel de la maquette, emportant avec eux les matériaux utiles à sa construction. Au sol, une collection de monuments attendent leur mise en place dans l'échiquier chaotique de la ville.

Ce dessin peut être rapproché des autres caricatures de la Villa Médicis : on pense en particulier à « L'avenir de la campagne romaine », qui représente Garnier en position allongée sur un quadrillage découpant le sol. Pinon note : « Garnier dispose les parties de sa cité industrielle à l'intérieur de la grille territoriale utilisée pour la « bonification ? » de la campagne romaine³⁴⁹ ». On remarque dans ce dessin la présence d'une foule de personnages qui semblent attendre leur tour afin de disposer d'un carré de terrain sur le socle de la nouvelle ville. Deux autres dessins placent les pensionnaires architectes dans des situations analogues. Le premier est un témoignage de « L'architecte aux prises avec un plan de reconstruction³⁵⁰ ». La ville y est en situation de socle, comme dans la caricature de la maquette de Bigot ; et des monuments attendent au sol. Sur ce socle, un plan relief, mi-maquette mi-décor, représente un paysage qui semble attendre le placement des objets architecturaux. Un autre dessin montre Daumet, le règlement en poche, face aux pensionnaires

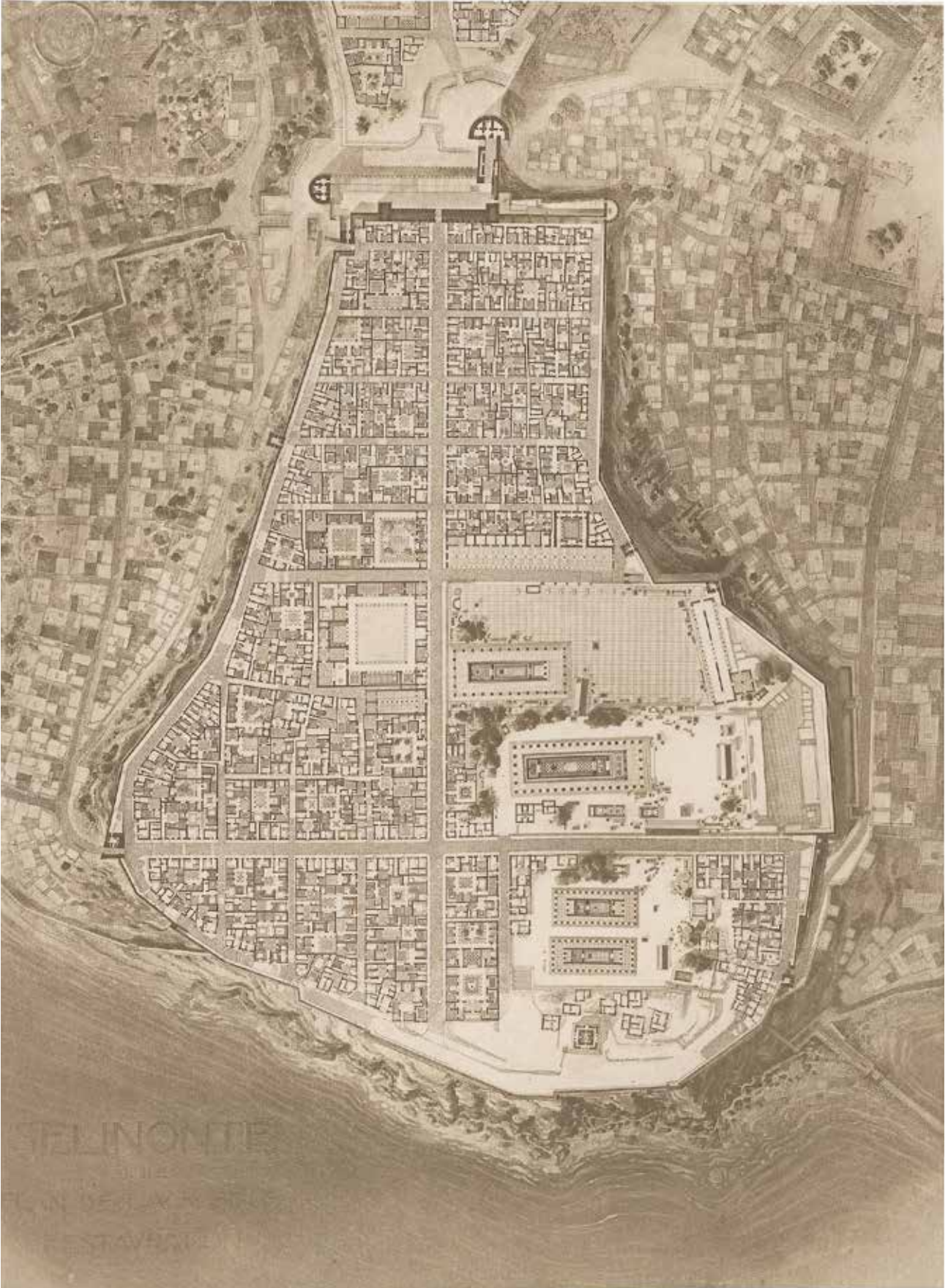
³⁴⁶ Comme en témoignent les textes cités par Pierre Pinon : un rapport élogieux de Ch. Hülsen, un article de Duchesne « L'œuvre d'un français à Rome », *Figaro*, n° 334, 29 janvier 1912.

³⁴⁷ Pinon Pierre, « De la cité antique à la ville industrielle, la naissance de l'urbanisme », in *Rome, op. cit.*, p. 187.

³⁴⁸ Dessin provenant des archives de l'Académie de France à Rome daté de 1903-1904, présenté par Pinon dans « De la cité antique à la ville industrielle, la naissance de l'urbanisme », dans *Ibid.*, p. 188 ; publié aussi par Rovigatti Maria, *Tony Garnier, architettura per la città industriale, op. cit.*, p. 34, fig. n° 47.

³⁴⁹ Publié dans Pinon Pierre, « Gli « envois de Rome » : tradizione et crisis », *op. cit.*, p. 18, commentaire p. 19 ; publié aussi par Rovigatti Maria, *Tony Garnier, architettura per la città industriale, op. cit.*, p. 34, fig. n° 38-39.

³⁵⁰ Rovigatti Maria, *Tony Garnier, architettura per la città industriale, op. cit.*, p. 35, fig. n° 46.



Bigot et Garnier à qui il demande: «trouvez-moi un chapiteau³⁵¹». La notion de chantier fait opérer au dessinateur un rapprochement entre le chantier de fouilles et le chantier d'une ville industrielle en arrière-plan. Analogie soulignée par le personnage du fond, ouvrier de l'usine, qui, tel Garnier, creuse le sol avec une pioche.

Cette famille de caricatures met en scène les architectes pensionnaires dans leurs œuvres de reconstruction. Comme les descriptions de Pontremoli, ils alimentent la thèse de leur passage du stade de spectateur (face aux images des livres) à celui d'acteur (face au chantier) dans la réalité physique des lieux qu'ils représentent en trois dimensions (perspective ou maquette). Ces croquis informent la représentation de cette confrontation face à une réalité à reconstruire.

La Sélinonte de Jean Hulot (1904-1906) : Plateau sur la mer

Jean Hulot travaille d'abord en Sicile – son envoi de troisième année porte sur la chapelle Palatine à Palerme – avant de partir pour la Grèce. Après une étude sommaire des lieux en 1899 et 1902, il revient en Sicile pour travailler sur le site de Sélinonte en 1904. Il y passe le mois de mai en compagnie de Prost, notamment, qui l'assiste pour les relevés³⁵².

Maupassant a décrit le site lors de son voyage en Sicile en 1885 :

«Sélinonte, immense amas de colonnes éboulées, tombées tantôt en ligne et côte à côte, comme des soldats morts, tantôt écroulées, en chaos.

Ces ruines de temples géants, les plus vastes qui soient en Europe, emplissent une plaine entière et couvrent encore un coteau, au bout de la plaine. Elles suivent le rivage, un long rivage de sable pâle où sont échouées quelques barques de pêcheurs. Cet amas informe de pierres ne peut intéresser, d'ailleurs, que les archéologues ou les âmes poétiques, émues par toutes les traces du passé.»³⁵³

L'envoi de Hulot sur Sélinonte est en rupture avec les précédents travaux sur le site qui s'étaient surtout attachés aux temples. Comme ses prédécesseurs, il s'intéresse à une problématique urbaine, confirmant ces ambitions dans son mémoire :

«Entreprendre la restitution d'une ville grecque avec tous ces édifices religieux, civils et particuliers, faire revivre par l'architecture toute une civilisation

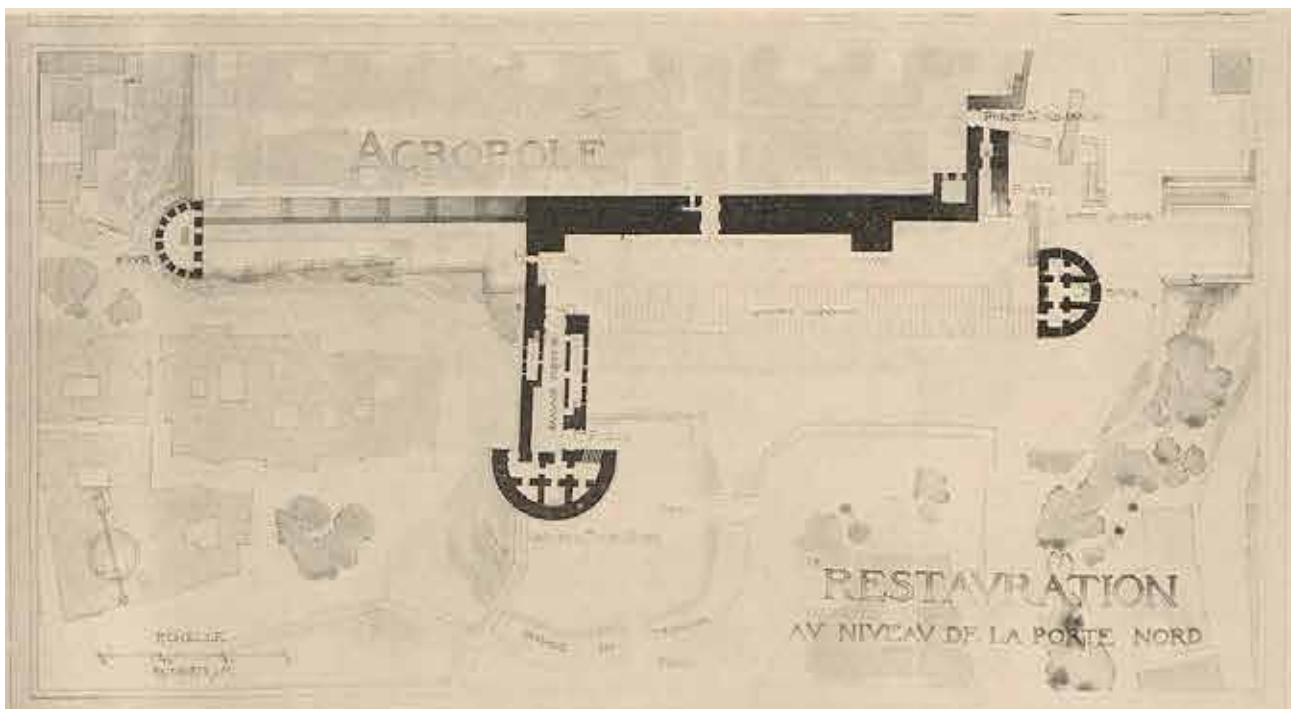
³⁵¹ *Ibid.*, fig. n° 49; Pinon Pierre, «Gli «envois de Rome» : tradizione et crisis», *op. cit.*, p. 19.

³⁵² Voir la préface, in Hulot Jean et Fougères Gustave, *Sélinonte, colonie dorienne en Sicile. La ville, l'acropole et les temples*, Paris, Librairie générale de l'architecture et des arts décoratifs, Ch. Massin Editeur, 1910, p. X.

³⁵³ de Maupassant Guy, *La vie Errante*, Conard, Paris, 1890; le récit fort intéressant du voyage en Sicile de Maupassant au printemps 1885 est publié dans une édition bilingue franco-italienne présentée par Thomas Pierre, *Viaggio in Sicilia*, Promopress, Palerme, 1991, le passage concernant Sélinonte se trouve p. 82.



62 Jean Hulot, Sélinonte, Front nord de l'acropole, Fortification d'Hermocrate, état actuel et restauration, 1910 (*Sélinonte, colonie dorienne en Sicile*, 1910, p. 184).



63 Jean Hulot, Sélinonte, Front nord de l'acropole, Fortification d'Hermocrate, restauration au niveau de la porte nord, 1910 (*Sélinonte, colonie dorienne en Sicile*, 1910, p. 181).

disparue, c'est là une ambition qui peut sembler téméraire. Je n'aurais pas osé entreprendre cette tâche, si des fouilles récentes faites surtout en Grèce et en Asie Mineure n'avaient jeté un jour tout nouveau sur cette époque de l'art. Jusqu'à ces derniers temps on ne connaissait que peu de choses sur l'architecture civile et l'habitation chez les Grecs [...]. C'est à la suite d'une visite des grandes villes antiques de Sicile et d'un voyage en Grèce et en Asie Mineure que fixant mon choix sur Sélinonte, je résolus de reconstituer, à l'aide des ruines existantes et des documents par moi rassemblés, une ville grecque, une ville maritime avec sa citadelle, ses ports, ses temples, ses nécropoles, etc.³⁵⁴ »

Hulot s'inscrit donc dans la continuité des envois de Pontremoli et Garnier, par plusieurs aspects. Il leur emprunte la vision en perspective aérienne pour présenter l'« Aspect général » du site. Cette vue plongeante et désaxée gagne en hauteur ; elle montre l'installation de la ville sur la géomorphologie du site, tandis que son cadrage large et panoramique insiste sur la dimension territoriale, avec l'étalement de la ville et de ses voies de communication avec l'extérieur.

Hulot rejoint la vision que Garnier développe dans son projet de Cité industrielle, lui empruntant l'échelle territoriale avec la représentation des éléments d'infrastructure articulant le rapport entre ville et paysage, ainsi que la représentation morphologique du tissu urbain. On retrouve ces deux niveaux de lecture de la ville dans son « Plan de la ville et de ses abords, essais de restitution » et dans son « Plan restauré de l'Acropole ».

Le premier, à l'image du plan de Tusculum, montre à la manière d'une photographie aérienne le site général de la ville : face à la mer, il s'insère sur un promontoire rocheux entre deux estuaires dont l'un est occupé par le port. Sur le promontoire, l'Acropole entourée de ses murailles vient en balcon sur la mer. Son tracé régulier de ville coloniale contraste avec le tissu urbain environnant. Les tracés des routes et rivières mettent en relation la ville avec le territoire. Ce réseau de lignes appuyé par le rendu du relief développe autant d'éléments de la compréhension de l'installation de la ville dans son territoire d'accueil. Le rapport formel entre ville haute et ville basse est proche de la reconstitution en planimétrie de Tusculum par Garnier ; les lignes des murs d'enceintes soulignent d'une manière géométrique les sites originels, celles plus souples des routes convergentes vers ceux-ci. L'acropole prend ainsi l'image d'une « tête », véritable figure de proue de l'ensemble urbain.

³⁵⁴ Hulot Jean et Fougères Gustave, *Sélinonte*, *op. cit.* ; Cité dans le chapitre « Architecture grecque et envois de Rome », par Hellmann Marie-Christine et Fraisse Philippe, *Paris-Rome-Athènes*, *op. cit.*, p. 37-38.

Dans sa représentation du sol et du tissu de la ville, Hulot semble avoir effectué un « essai » sur la variété des situations urbaines possibles. En effet, la richesse des imbrications entre les monuments et les espaces « publics » hiérarchisés est frappante. Il évoque son choix d'une opération de synthèse entre les deux états de la ville, le primitif et la reconstruction, pour fournir une « restauration synthétique » qui remplace une « reconstitution intégrale et cohérente » de ces deux états, qui lui semble impossible³⁵⁵. Cette idée de l'opération de synthèse s'appliquant à un plan de ville semble particulièrement intéressante, l'opération de reconstitution devenant alors une allégorie du projet d'échelle urbaine.

Plusieurs lieux retiennent en particulier l'attention. L'ensemble constitué par l'imbrication des monuments (théâtre et grands édifices) et des espaces publics (grandes places sur le port, élargissement des rues, terrasses, etc.) ménage la transition entre le port et la rampe d'accès à la ville haute. Ces espaces viennent converger sur la porte nord et le système savant de rampes opérant cette transition ultime aux pieds des ouvrages de fortification d'Hermocrate. La partie haute du plan de restauration de l'acropole montre en détail le jeu d'architecture du sol pour rattraper les différences de niveaux. Les nombreux dessins de Hulot sur les ouvrages défensifs témoignent de son intérêt pour cette partie stratégique de la ville³⁵⁶. Ce parcours, cette lecture de la ville semble un étirement des dispositifs évoqués dans l'analyse des projets de concours pour le Grand Prix de Rome : on pense évidemment aux enchevêtrements de rampes, escaliers et terrasses qui constituent le socle des monuments dans des sites imaginaires, soulignés par le cours de Guadet.

Un autre bel ensemble du même type, d'échelle beaucoup plus réduite, opère la transition entre le renflement sud-est de la ville haute et le port. Là, la pointe sud du quai se décroche par deux fois pour s'articuler avec la digue. Ce décalage permet l'installation d'un système de double place au pied des remparts, sous les temples. La plus grande place, bordée par des bâtiments s'adosse à un autre système de rampes permettant l'accès au niveau haut. On en devine le trajet dans la partie droite de l'élévation d'ensemble, intitulée « Restauration de la face sud ».

Le cadrage suivant, le « Plan restauré de l'Acropole », propose une véritable resti-

³⁵⁵ Hulot Jean et Fougères Gustave, *Sélinonte*, *op. cit.*, p. 309.

³⁵⁶ Voir Hellmann Marie-Christine et Fraisse Philippe, *Paris-Rome-Athènes*, *op. cit.*, p. 314-315, la liste des dessins indique : 9 a. Angle N-O de l'Acropole, travaux de défense, face ouest ; 9 b. Front nord de l'Acropole, fortifications d'Hermocrate, restauration ; 9 c. Fortifications d'Hermocrate, restauration ; coupe sur l'axe de la porte nord ; coupe sur la première porte au pied de la tour nord ; coupe sur le passage fortifié, côté de la seconde partie ; 10. Front nord de l'Acropole, fortifications d'Hermocrate, coupe sur l'axe de la porte nord ; (état actuel) ; 11. Front nord de l'Acropole, fortifications d'Hermocrate (408 av. J.C.) : état actuel, restauration au niveau de la porte nord, et au niveau de l'étage des tours.

tution du tissu urbain qui l'entoure. Dans une trame parfaitement perpendiculaire aux voies hiérarchisées, s'insère un tissu très dense que l'architecte dessine avec beaucoup de détail. On retrouve le même type de trame avec îlots rectangulaires perpendiculaires à la voie principale dans le projet de Cité linéaire de Soria y Mata et dans la Cité industrielle de Tony Garnier. On reviendra plus tard sur ces analogies. Ici, Hulot choisit d'accentuer le rapport entre les vides et les pleins grâce au dessin détaillé des cours intérieures aux édifices. Contrairement à Garnier, il poche les murs en noir et montre ainsi l'importance des structures du bâti qui ressortent clairement sur un sol presque blanc. Le sol de la ville haute, encerclée par ses murailles, se détache ainsi sur un arrière-fond aux multiples tonalités des tons gris de la ville basse.

Dans ce rapport de comparaison symbolique entre l'acropole, ville blanche, et en bas la ville grise, l'architecte montre à la fois l'intérieur et l'extérieur du tissu urbain. La vue des toits blancs sur fond gris détache l'espace bâti des espaces ouverts du sol de la ville que sont les places, rues, venelles et cours intérieures. Il donne ainsi une vision quasi photographique de la morphologie de la ville. Cette reconstitution « des faubourgs et de la ville extérieure » représente pour lui le plus gros travail d'imagination, qu'il a dû opérer à partir des « indices topographiques » et des vestiges³⁵⁷.

En élévation, une ville presque entièrement minérale s'offre à nos yeux. Les murailles émergent des rochers pour constituer le socle de l'acropole, les murs des habitations se confondent parfois avec ceux des fortifications. Ce paysage est construit par de multiples facettes minérales. Notons que Hulot a choisi d'axer son dessin sur la rue principale de l'acropole (orientée N-S), si bien qu'on peut en admirer le développé en pente légère jusqu'à la porte nord. Cette représentation animée par quelques personnages montre aussi le rapport des principaux temples à cet espace central. La présence des bateaux dans le port accentue l'évocation de la vie quotidienne de cette ville portuaire.

357 Hulot Jean et Fougères Gustave, *Sélinonte*, op. cit., p. 310.

Sainte Sophie et le quartier palatial de Constantinople, Henri Prost, 1905-1907.

De retour d'un voyage d'étude effectué en 1904, lors de sa deuxième année de pension à la Villa Médicis, avec son camarade Hulot en Grèce, en Asie mineure et en Turquie, Prost choisit la restauration de l'église de Sainte-Sophie de Constantinople comme sujet de son dernier envoi. Il avait été frappé par cet ensemble monumental, dont les proportions lui rappelaient la grandeur des monuments romains : « J'avais été très impressionné par l'ampleur de Sainte-Sophie³⁵⁸. »

Il pense alors certainement au Parthénon et à Saint-Pierre de Rome. Pontremoli, lors d'un de ses voyages à Istanbul, en 1893, fut lui aussi ému par cette rencontre :

« J'avais hâte de pénétrer dans Sainte-Sophie, je savais bien que je ne pouvais être déçu ; les plans, la structure, les revêtements de mosaïque et de marbre, tout cela m'était connu, j'en savais la genèse et je l'apparentais aux palais des Ternes, aux ruines de Caracalla et de Dioclétien, à la grande voûte du Panthéon de Rome, et à la Basilique de Constantin, jamais pourtant je n'avais pu imaginer la surprise, l'émotion, qui me saisirent quand lorsque du narthex je pénétrais dans l'immense sanctuaire et que je fus enveloppé par ces coupoles, baigné par la lumière dorée, entouré de ces colonnes, de ces revêtements de marbre ; je venais de découvrir un des sommets de notre art occidental. J'avais réalisé le triptyque où j'ai placé le Parthénon, Sainte-Sophie et la Cathédrale de Chartres, qui symbolisent trois grands moments de l'esprit humain et résument, à eux trois, les siècles les plus parfaits du génie européen.

Je ne sais pourquoi j'ai évoqué tout d'abord cette image, peut-être parce qu'elle couvre toutes les autres et toutes les joies de cet inoubliable premier séjour³⁵⁹. »

« Nous montions ainsi de la sultane Validé au débouché du pont, nous admirions les étonnantes faïences persanes qui en couvrent tous les murs jusqu'à l'esplanade de l'Hippodrome, où se dressent Ste-Sophie et la Mosquée d'Achmet. D'autres fois nous allions vers la mosquée de Bayazid dont les pigeons nous rappelaient Venise. Quelquefois nous louions des chevaux, près des Sept-Tours et du grand château byzantin pour longer les vieux murs de la ville ; nous nous croyions à Rome, si grande était la similitude du paysage désert et de la longue suite des tours et des murailles ; chaque fois nous nous arrêtions à Kirie-Djami aux fines mosaïques, si proches de leurs soeurs de Rome et de Ravenne.

³⁵⁸ Prost Henri, *Rapport sur l'étude de Sainte-Sophie de Constantinople*, Académie des Beaux-Arts, 1905, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XXe, 343 AA 2/3 ; voir la transcription in Marrast Joseph (dir.), *L'Œuvre de Henri Prost*, op. cit., p. 209-211.

³⁵⁹ Pontremoli Emmanuel, *Propos d'un solitaire*, op. cit., p. 86.

Rassasiés de monuments et d'architecture nous passions aussi des heures dans les méandres du bazar [...] ³⁶⁰ ».

« D'autres fois, plus paresseux, nous abandonnions Stamboul pour le Bosphore. [...] nous regardions le jour décliner sur Stamboul, la Corne d'Or et les minarets s'élançant vers le ciel.

Il fallait nous arracher à ces visions, à cette paresse qui nous gagnait. Il fallait reprendre le chemin du retour vers Rome, nos travaux, nos devoirs. J'emportais avec moi une ample moisson d'images. [...] J'emportais avec moi l'admirable symphonie de Sainte-Sophie, une grande image, un grand enseignement ³⁶¹. »

C'est là encore une formidable expérience de la rencontre avec un paysage magnifique, parfois proche de celui de Rome.

Constatant l'état déplorable du monument, Prost adresse un rapport au nouveau directeur de la Villa, demandant l'institution d'une commission internationale chargée de conserver « cette merveille d'art ³⁶² ». Il propose dans un « Rapport sur l'étude de Sainte-Sophie de Constantinople » adressé le 24 décembre 1905 à l'Académie des Beaux-Arts une méthode de travail précise, débutant par le relevé de l'édifice dans son état actuel. Il expose son désir d'analyser l'édifice, malgré les quelques publications le concernant – et surtout l'ouvrage *L'art de bâtir chez les Byzantins* de Choisy, dont il souligne les qualités de précision et de grande clarté dans l'explication des « méthodes employées à la construction de Sainte-Sophie ³⁶³ ». Il s'intéresse en particulier à la construction de la grande coupole, que Choisy n'a pas pu complètement étudier. Les doutes émis initialement par l'Académie le poussent à rédiger le rapport en question.

L'intérêt de Prost pour ce monument n'est pas nouveau, comme l'indique Hauteceur. Attiré par l'architecture byzantine, « il avait emporté dans ses bagages une photographie de l'intérieur de Sainte-Sophie, achetée rue Bonaparte, et des notes prises dans les volumes alors paru sur Constantinople ³⁶⁴ », volumes qu'il cite dans son rapport ³⁶⁵. C'est aussi le cadre général et la situation exceptionnelle de l'édifice entre Orient et Occident qui intéressent Prost. Mais ce n'est pas le sujet principal de son envoi. Hauteceur cite un texte dans lequel Prost décrit son

³⁶⁰ *Ibid.*

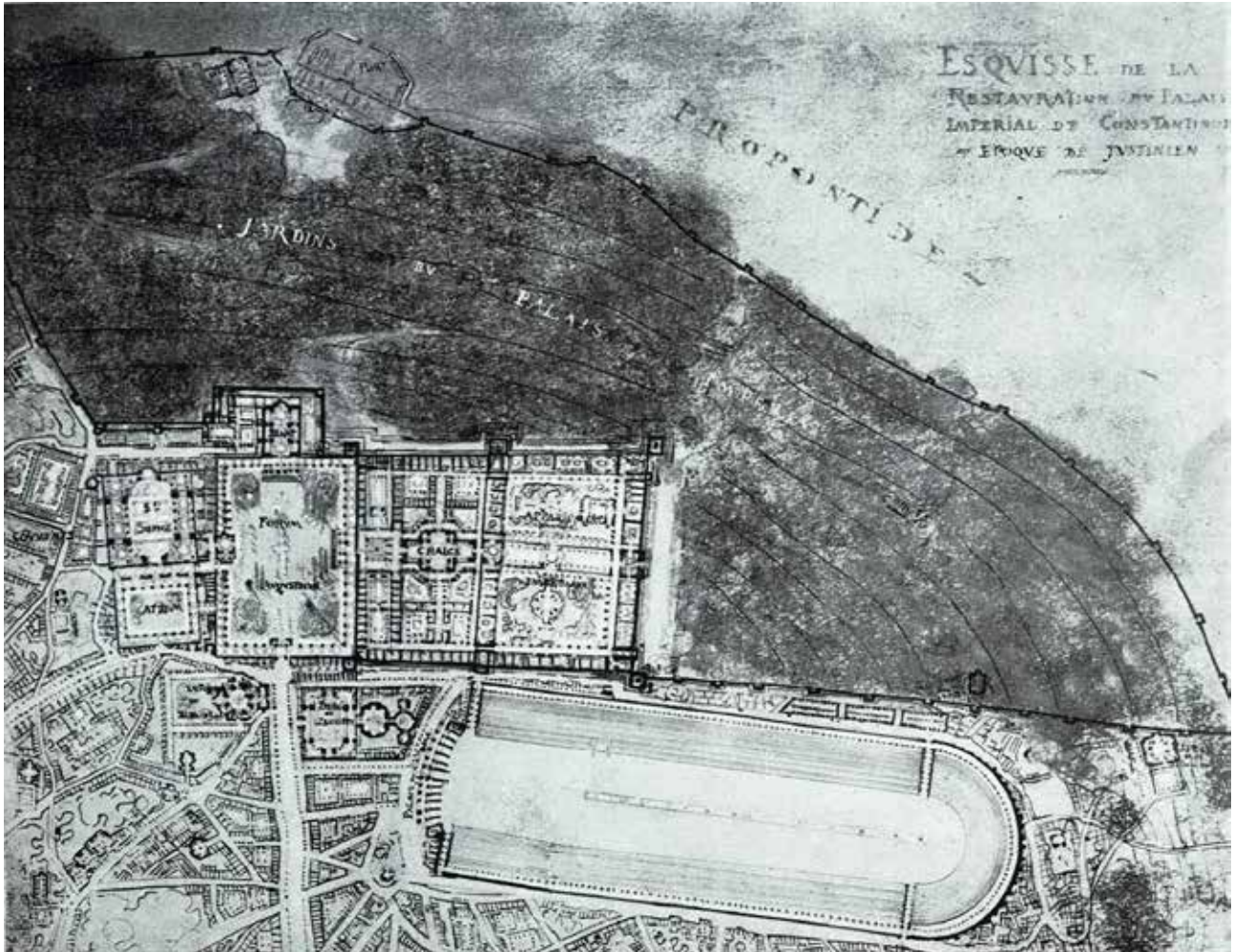
³⁶¹ *Ibid.*, p. 87.

³⁶² Hauteceur Louis, « Henri Prost à la Villa Médicis », *op. cit.*, p. 14.

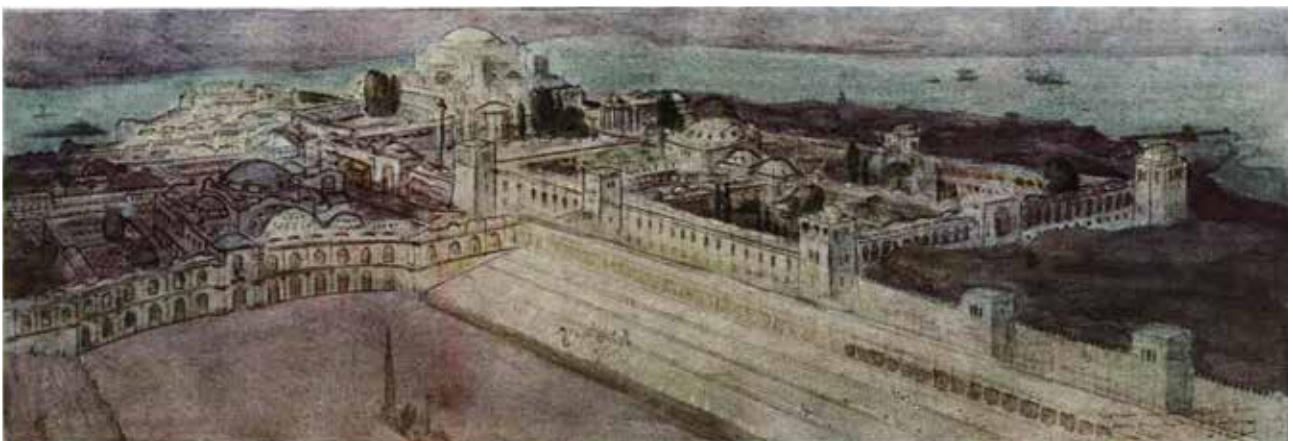
³⁶³ Prost Henri, *Rapport sur l'étude de Sainte-Sophie de Constantinople*, *op. cit.*

³⁶⁴ Hauteceur Louis, « Henri Prost à la Villa Médicis », *op. cit.*, p. 14.

³⁶⁵ Ces documents sont dans les dossiers du Fonds Prost, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XXe, 343AA 2/3.



64 Henri Prost, Envois de Rome de 3e et 4e année, "Byzance au VIe siècle", Essai de reconstitution en plan du Palais Impérial, de l'église Sainte-Sophie et ses abords, 1905-1907, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 302.



65 Henri Prost, Essai de reconstitution : perspective aérienne du projet de restauration de Sainte-Sophie et de ses abords, l'hippodrome, le palais impérial et ses jardins, 1905-1907, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 201/1.

étonnement et sa prise de conscience des problématiques morphologiques du tissu urbain, après avoir vu la maquette de Bigot :

« Lorsque que je vis la maquette de Bigot, avec le Palais du Palatin entouré d'infâmes ruelles, ce fut une révélation ; je compris une des raisons essentielles du déplacement de la capitale de l'Empire vers les rives du Bosphore, dans une meilleure situation. Aussi dès les premiers jours, ai-je été tenté de rechercher ce que pouvait être la ville de Constantin, mais ce redoutable problème ne pouvait être traité à la légère [...]»³⁶⁶ »

Pontremoli a décrit cette situation géographique exceptionnelle, dans un lieu stratégique en balcon sur le Bosphore et la Corne d'or :

« Je ne veux pas essayer de décrire ce que je ressentis alors en abordant ces côtes, cette ville et en voyant défiler du pont du bateau l'extraordinaire spectacle de ces dômes, de ces minarets, de ces palais, de ces demeures s'échafaudant les uns sur les autres et de cette mer vivante, grouillante, penchant dans les multiples replis de cette ville qui réunit deux mondes, deux continents.

Je l'ai revue si souvent depuis, et chaque fois avec le même mystère, le même battement de cœur, que je ne peux plus discerner quelle fut mon émotion première ; j'étais comme médusé, je sentais que là se trouvait une des clefs du monde, un carrefour de toutes les civilisations, de toutes les races, chacune l'ayant dominée, dépassée par ce que les hommes y avaient inscrit dans ces murs, ces monuments et la mer qui baigne cette métropole unique³⁶⁷. »

Malgré le désir de Prost de restituer un ensemble urbain, on ne peut pas dire que ce soit la qualité première de la restitution en plan de cet envoi. Comparée aux travaux de ses prédécesseurs, sa représentation en planimétrie, « Esquisse de la restauration du Palais impérial de Constantinople, époque de Justinien », ne brille ni par ses qualités graphiques, ni par sa précision. On est loin des planches de Garnier ou de Hulot, qui montraient le sol et la morphologie urbaine avec un luxe de précision et de détails. La technique au pinceau utilisée pour le tracé des murs ajoute à ce sentiment de flou, malgré ses intentions de départ :

« Je me propose donc de faire un relevé aussi complet que possible, afin de montrer l'édifice dans son état actuel comme mosquée, avec toutes les dépendances et annexes (Imaret, Turbés, médressé, fontaines, etc.) qui ont été enlevées pour satisfaire les besoins de la religion musulmane.

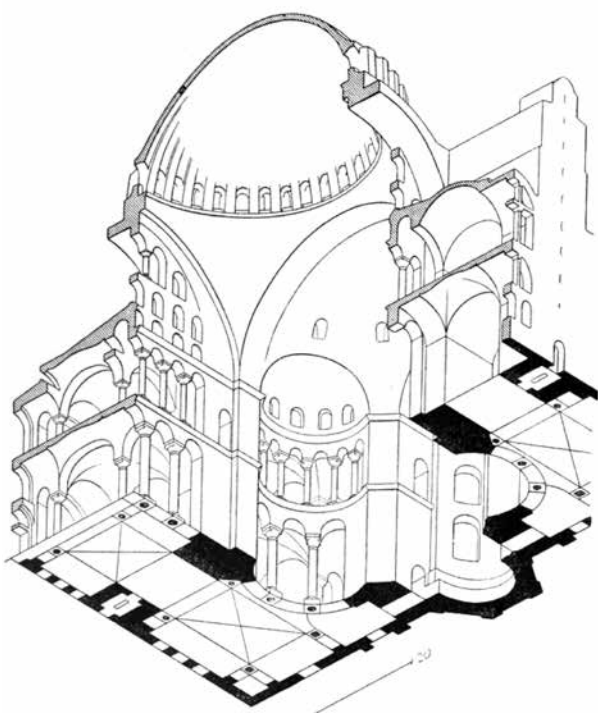
(c'est ce qui constitue mon *état actuel* ou envoi de 3^e année.)

³⁶⁶ Prost Henri, *La villa Médicis et l'urbanisme*, op. cit., p. 7, cité dans une version légèrement tronquée par Hautecoeur Louis, « Henri Prost à la Villa Médicis », op. cit., p. 18.

³⁶⁷ Pontremoli Emmanuel, *Propos d'un solitaire*, op. cit., p. 85.



66 Henri Prost, Envois de Rome de 3e et 4e année, "Restauration de Sainte-Sophie à Constantinople", Etude de la structure, 1905-1907, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 144 (L'Œuvre de Henri Prost, 1960, p. 20).



67 Auguste Choisy, Églises byzantines, Sainte-Sophie de Constantinople, coupe axonométrie, 1899 (*Histoire de l'architecture*, 1899, p. 20).

La « Restauration » montrant le monument primitif à l'époque de Justinien avec les amorces du Palais impérial auquel il était rattaché (envois de quatrième année). Je n'ai pas la prétention de reconstituer d'une façon certaine cette ancienne demeure des empereurs, mais les travaux de Labarte, sur ce sujet, contiennent des erreurs qu'il est possible d'éviter, et donner l'aspect d'ensemble de ce que pouvait être cette réunion de Palais, Hippodrome, Sénat, Forum, Basilique, etc., et par cela, expliquer certaines particularités de Ste-Sophie³⁶⁸. »

Les difficultés rencontrées lors de son relevé topographique seraient-elles à l'origine de ce flou ? Il semble avoir eu du mal à effectuer le travail de levé topographique général, comme le suggère son rapport :

« J'ai à terminer le relevé des façades et constructions qui se trouvent au Nord et à l'Est, ainsi que la topographie des terrains, depuis l'hippodrome jusqu'à l'enceinte de la mosquée. »

« Quand à chercher les traces du Palais des Empereurs en dehors de l'enceinte de Sainte-Sophie, il ne faut pas compter y être autorisé. Même pour en faire le relevé topographique je suis obligé de procéder par triangulations du haut des toits de Sainte-Sophie, mes instruments de travail ayant des allures suspectes à la police³⁶⁹. »

Dans un texte de 1959, il confirme la difficulté de cette entreprise : une nouvelle ville ayant recouvert la ville antique, « tout ce qui était romain disparaissait alors sous la ville Turque. Il aurait fallu attendre bien longtemps pour ne pas écrire autre chose qu'une fantaisie sans fondement³⁷⁰. »

Son esquisse est donc une représentation schématique, figurant plutôt les intentions urbaines de Prost qu'un relevé morphologique du tissu urbain sur lequel il manque d'éléments. Néanmoins, il faut souligner l'attention portée à l'ensemble constitué par Sainte-Sophie et le palais impérial avec le grand cirque. Le plan nous montre les deux éléments, un plein ajouré (palais impérial) et un vide construit (grand cirque), dans une relation dimensionnelle où l'un glisse par rapport à l'autre, relation caractéristique d'une reconstruction dynamique des rapports des deux ensembles. Cette intention particulière est amplifiée par le choix du point de vue de la perspective d'ensemble à vol d'oiseau, qui exprime le rapport tangentiel des deux ensembles et les montre comme deux navires échoués sur la colline, en direction de la Corne d'or. Le vide du grand cirque répond au plein relatif du palais impérial. Le mouvement d'ensemble répond à sa vision du « déplacement de la

³⁶⁸ Prost Henri, « Rapport sur l'étude de Sainte-Sophie de Constantinople, adressé le 24 décembre 1905 à l'Académie des Beaux-Arts », in *L'Œuvre de Henri Prost : Architecture et urbanisme*, Paris, France, Académie d'architecture, 1960, p. 209-211.

³⁶⁹ *Ibid.*

³⁷⁰ Prost Henri, *La villa Médicis et l'urbanisme*, op. cit., p. 7.



68 James Robertson, Ancienne basilique Sainte-Sophie, Istanbul, 1854, Collection Pierre de Gigord / CNRS Éditions.



69 Henri Prost, Envois de Rome de 3e et 4e année, "Restauration de Sainte-Sophie à Constantinople", Façade occidentale état actuel, 1905-1907, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 51 (*L'Œuvre de Henri Prost*, 1960, p. 22).

capitale de l'Empire vers les rives du Bosphore, dans une meilleure situation³⁷¹ ». Hauteceur confirme l'analogie entre Constantinople et Rome, donc entre la maquette de Bigot et la restitution de Prost :

« On connaît les beaux dessins qu'il exécute, plans, coupes, perspectives, détails, reconstitution du Palais des Empereurs, où il montrait comment l'atrium et l'église de Sainte-Sophie s'étendaient parallèlement au Forum et faisaient symétrie à la Chalcie et aux appartements de ce palais, près duquel s'étendait, comme à Rome, le Grand Cirque. Les études postérieures sur le Palais, en particulier celles d'Ebertolt, ont permis de préciser bien des points, mais Prost avait jeté les bases et indiqué comment s'articulaient les parties de ce vaste ensemble³⁷² ».

C'est donc sur la deuxième partie du travail, le bâtiment et sa structure, que Prost va concentrer son travail. Constatant qu'il « n'existe aucun dessin au point de vue architectural », il s'attache à produire « un ensemble de dessins montrant les méthodes employées par les constructeurs au cours de l'exécution de la basilique³⁷³ ». Ce désir de comprendre le mécanisme caché de la construction de l'édifice le conduit à développer une démarche de reconstitution dynamique de ses éléments constitutifs.

Cette démarche emprunte évidemment beaucoup à Choisy et à son mode de représentation analytique. La « Note sur le mode de représentation des documents graphiques » en introduction à son *Histoire de l'architecture* indique les intentions de ce dernier :

« Les documents graphiques, quelquefois simplifiés par la suppression de détails superflus sont, pour le plus grand nombre, présentés en projection axonométrique, système qui a la clarté de la perspective et se prête à des mesures immédiates.

Dans ce système, une seule image mouvementée et animée comme l'édifice lui-même, tient lieu de la figuration abstraite, fractionnée par plan, coupe et élévation. Le lecteur a sous les yeux, à la fois, le plan, l'extérieur de l'édifice, sa coupe et ses dispositions intérieures³⁷⁴. »

Ces propos publiés en 1899 contiennent une invitation à la vision synchronique des différents dessins géométraux qui figurent habituellement l'édifice de « manière abstraite ». Choisy est lui-même l'auteur des mille sept cents dessins qui constituent la grande innovation iconographique du livre. L'ouvrage propose une histoire de la construction prise comme évolution des diverses techniques et décrit leur influence au cours des temps. Prost, qui engage une longue correspondance

371 *Ibid.*

372 Hauteceur Louis, « Henri Prost à la Villa Médicis », *op. cit.*, p. 26.

373 *Ibid.*

374 Choisy Auguste, *Histoire de l'architecture*, tome premier, Vincent Fréal et Cie, Paris, 1899.

avec Choisy³⁷⁵, adoptera cette procédure de reconstruction-déconstruction par le dessin, pour comprendre la grande coupole. Il en est parfaitement conscient dans son rapport :

« J'ai retrouvé une grande partie des éléments nécessaires pour reconstituer en plan, coupes, élévation, les différentes modifications que l'édifice a subies depuis sa consécration par Justinien jusqu'à nos jours, y compris le premier aspect de l'édifice dont la coupole s'écroula par suite d'un tremblement de terre. Justinien fit reconstruire partiellement le monument et c'est cette coupole que nous voyons aujourd'hui. La précédente était d'un dispositif différent de celle-ci.

Il m'est impossible de préciser ici sans le secours de dessins qui ne seront terminés que dans plusieurs mois³⁷⁶. »

Le problème qu'il se pose est le suivant : « Comment est-elle construite ? Et avec quels matériaux ? »

« Il me semble intéressant de chercher à déterminer exactement la solution du problème, car les déformations extraordinaires de cette coupole, qui a subi tant de brutalités de la part des hommes et des intempéries, indiquent un dispositif admirablement conçu³⁷⁷. »

C'est ce dispositif, « la structure de la coupole » primitive, que montrent ses éclatés axonométriques. Comme l'indique le texte joint à ces envois, c'est « du relevé et de l'étude de la construction » qu'il peut conclure sur les étapes et procédés de sa construction. On en retiendra que « la voûte primitive aurait donc été une calotte sur pendentifs différente de l'actuelle qui est une coupole sur pendentifs », et que la première n'avait pas de contreforts prévus.

Si l'on s'intéresse aux représentations en géométral de Sainte-Sophie, on peut constater que la « Façade occidentale de l'état actuel » s'inscrit dans la continuité de ses rendus de concours à l'EBA. Il y figure le monument dans son contexte détaillé de constructions et de végétation environnante. On distingue même dans le fond à gauche du dessin un morceau de la muraille du parc impérial. Mais le document le plus remarquable est certainement la coupe longitudinale restituée, où figure une multitude de personnages, rendant ainsi la vie à l'édifice alors habité. Ce dernier semble « gonflé » par une lumière intérieure dorée, produite par les nombreuses flammes éclairant cette cérémonie. L'architecte lui rend sa magnificence et la légèreté intérieure de la coupole, déjà décrite par Procope : « ouvrage admirable et terrifiant tout ensemble [...] qui semble moins reposer sur la maçonnerie qu'être suspendu par une chaîne d'or du haut du ciel », à plus de cinquante mètres au-dessus du sol. On retrouve cette atmosphère dans la vue intérieure de la

³⁷⁵ Talamona Maria-Ida, *Henri Prost architecte et urbaniste 1894-1959*, *op. cit.*

³⁷⁶ Prost Henri, « Rapport sur l'étude de Sainte-Sophie de Constantinople », *op. cit.*

³⁷⁷ *Ibid.*

restitution. Cette perspective semble compléter la grande coupe, donnant une représentation de l'espace intérieur. Ces dessins, complétés par la vue en sous-face de cet espace à la manière de Choisy (combinant plan et perspective), constituent, à notre connaissance, la restitution la plus dynamique et la plus complète, au niveau spatial et structurel, d'un édifice antique³⁷⁸.

L'envoi fut apprécié par l'Académie et publié en partie quelques années plus tard par la revue *L'Architecte*³⁷⁹. Hauteceur conclut : « Prost démontrait ainsi par l'exemple le bien fondé des théories de Viollet-le-Duc, de Choisy [...] et réagissait contre la mode du décor postiche³⁸⁰. »

Il renouera avec le site lors de sa mission de 1936-1937 à Istanbul. Il proposera, sur cette partie de la vieille ville jouxtant le Bosphore, un « Parc Archéologique » afin de préserver ce secteur urbain historique, mais aussi stratégique par les multiples vues panoramiques qu'il offre sur le Bosphore et la Corne d'or. Renouant ainsi avec les thèmes urbains de sa première restitution, il écrit sur le plan de ce Parc :

« Les principaux monuments : Ste-Sophie, Sultan Ahmet, Ste-Irène, Sokulu Mehmet Pasa etc., émergeront de cette zone après le dégagement du grand cirque et que les recherches archéologiques auront mis à jour les vestiges de l'antique acropole, du Forum et du Palais des Empereurs avec toutes ses dépendances³⁸¹. »

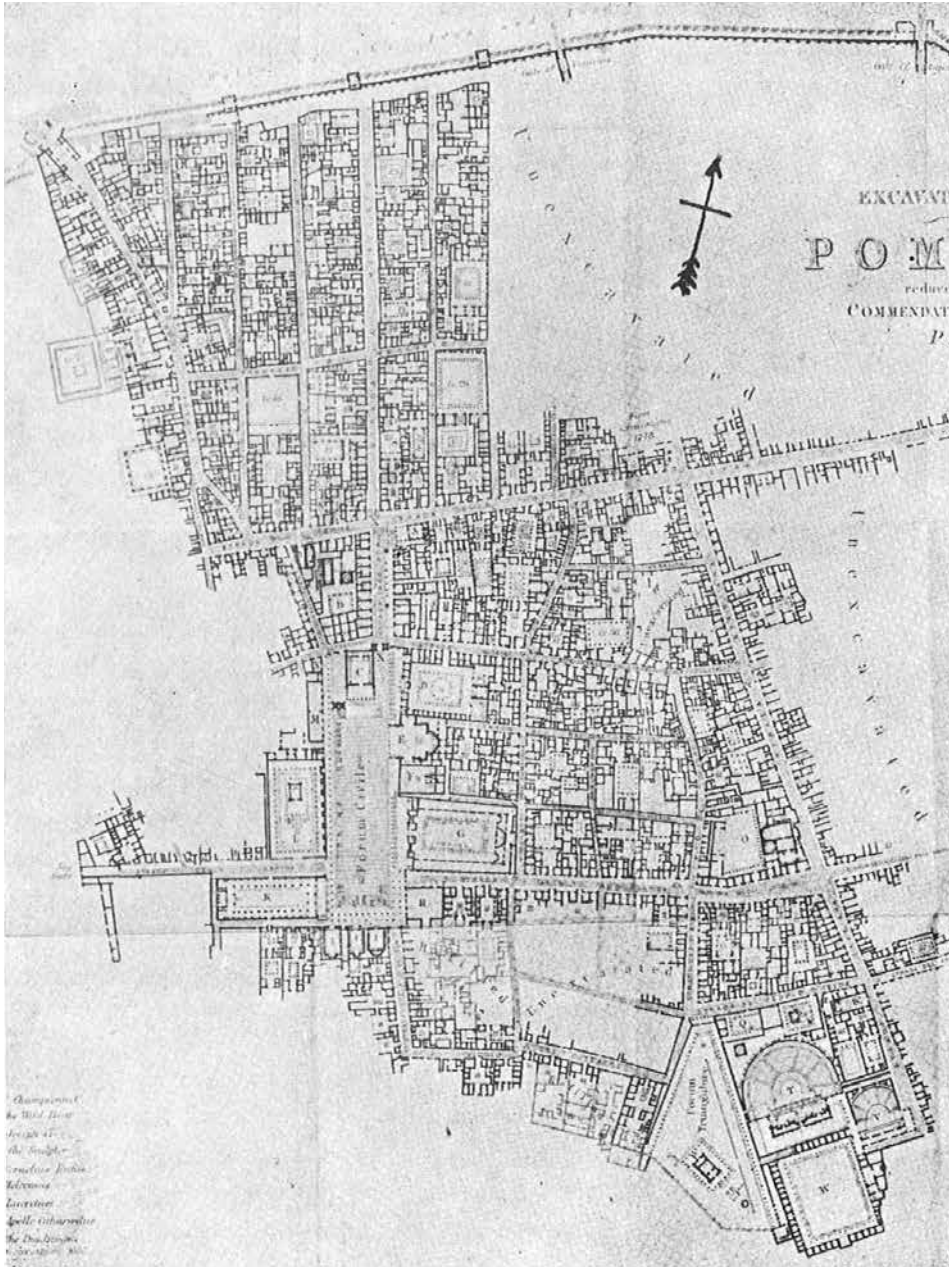
Ainsi, on rejoint les idées émises par Giedion à propos des aménagements de Rome par Sixte Quint. L'analogie déjà soulignée entre Rome et Constantinople permet de rappeler ces idées sur le respect des traces et la mémoire du lieu, intégrées au plan de Prost et valorisées par son projet de parc. Il rejoint ainsi Tournon qui présentait en 1811, dans ses *Travaux pour les monuments antiques*, un programme pour le Forum de Rome. Si Prost n'avait pas eu connaissance de ce programme, son séjour à Rome l'aura sûrement rendu sensible à ce mode de valorisation des traces antiques.

³⁷⁸ La liste des dessins conservés à l'Académie d'architecture nous renseigne sur l'existence de six vues intérieures de l'édifice, voir Talamona Maria-Ida, *Henri Prost architecte et urbaniste 1894-1959, op. cit.*, en annexe.

³⁷⁹ Cité par L. Hauteceur, *op. cit.*, p. 26.

³⁸⁰ Hauteceur Louis, « Henri Prost à la Villa Médicis », *op. cit.*, p. 26.

³⁸¹ Plan publié dans Marrast Joseph (dir.), *L'Œuvre de Henri Prost, op. cit.*, p. 201.



70 Dyer, Pompéi, Plan de la partie déblayée de la ville (*L'étude pratique des plans de villes*, rééd. 1981, p. 41).

Le Forum de Pompéi de Léon Jaussely (1908-1910), un centre urbain

Alors qu'il est pensionnaire à la Villa Médicis, Jaussely s'inscrit au concours international pour l'extension de Barcelone, qu'il remporte en 1905. L'Académie lui accorde alors un congé exceptionnel de deux ans pour préparer le plan d'aménagement, qui sera approuvé en décembre 1907. Cet épisode retarde donc son envoi, qui sera terminé en 1910, et lui confère en même temps un caractère exceptionnel. En effet, achevé après l'expérience urbanistique de Barcelone, premier concours urbain international remporté par un pensionnaire de sa génération, cet envoi atypique doit être lu au prisme de cette expérience. Mais dans la progression de notre recherche, il apparaît avant le projet de Barcelone. Pour ne pas compliquer la démarche thématique du plan de notre étude, certains thèmes de ce projet emblématique seront évoqués ici, bien que son analyse n'intervienne qu'au chapitre suivant.

Deux caractéristiques importantes sont à retenir de ce travail. En premier lieu, la manière dont l'architecte situe le cadre de son étude : le Forum, lieu de la vie publique et politique, est intégré dans un contexte urbain plus large. La manière dont il raccroche cet « espace public » à l'intérieur du tissu urbain, grâce au réseau des voies, est remarquable.

Nous allons suivre cette démarche par la lecture des points importants de son mémoire accompagnant sa « Restitution du Forum civil de Pompéi³⁸² ». Pour commencer, il dépeint le cadre géographique et topographique de la ville :

« La ville de Pompéi s'est bâtie sur une coulée de lave préhistorique du Vésuve et par sa partie méridionale sur les bords mêmes de cette coulée qui formait une paroi verticale s'élevant d'une hauteur moyenne de 17 mètres au-dessus de la vallée du Sarno. Elle s'étale donc en pente douce sur cet ancien torrent de lave avec peu d'accidents de terrains, des reliefs peu sensibles³⁸³ ».

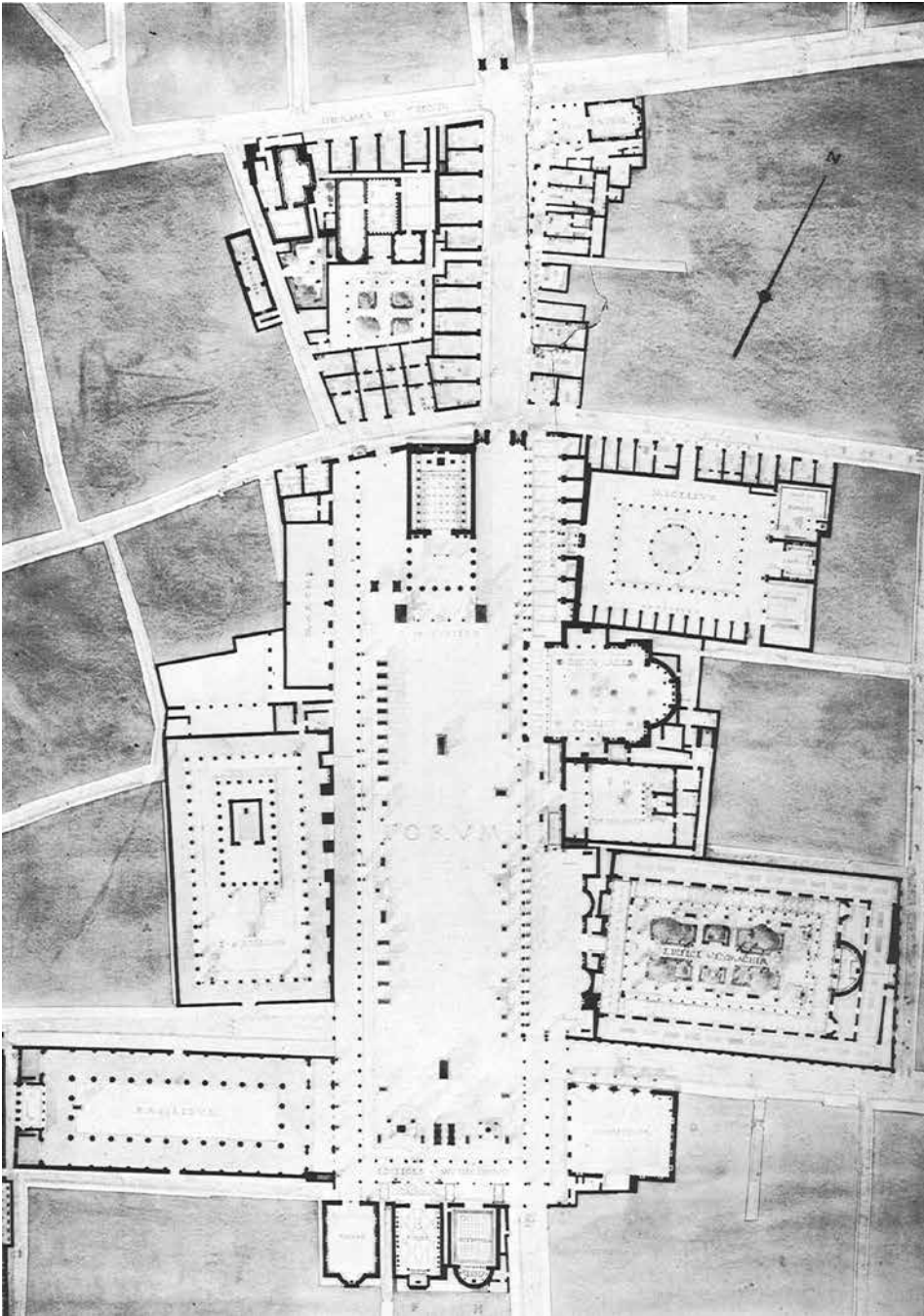
Cette description rejoint les représentations du territoire dans les perspectives de Garnier et de Hulot, et celles des textes de Pontremoli. La situation en pente douce, entre mer et montagne, rappelle celles des sites « hors la ville » des programmes de concours de l'EBA.

Puis il décrit le plan de la ville et son réseau de voies :

« La composition même du plan d'ensemble de la ville (au moins dans la partie

³⁸² Jaussely Léon, « Mémoire sur la restitution du Forum civil de Pompéi », in Mascoli Laura (dir.), *Pompéi. Travaux et envois des architectes français au XIX^e siècle*, Paris, École nationale supérieure des beaux-arts, École française de Rome, 1981, p. 347-364.

³⁸³ *Ibid.*, p. 347.



71 Léon Jaussely, Forum de Pompéï, Plan général "Restauration" (*Pompéï. Travaux et envois des architectes français au XIXe siècle*, 1981, p. 131).

aujourd'hui connue) montre un réseau de voies voulu et systématique et non dû au hasard qui se reconnaît dans la direction des rues, leur orientation typique, leur recoupement presque à angle droit, les îlots réguliers et régulièrement disposés³⁸⁴. » La notion de projet, concernant le réseau de voies qui structure la ville ainsi que la manière dont il le qualifie, nous intéresse particulièrement. Jaussely rejoint ainsi les considérations des discours théoriques sur cette question, dans la continuité de la restitution de Sélinonte de Hulot – dont on a remarqué la structure orthogonale – mais aussi et surtout du travail théorique de Garnier, dans l'installation de la trame de son projet de cité industrielle. La ville de Barcelone, dont il a redessiné le plan, est aussi fortement marquée par le quadrillage de Cerdà.

Il examine ensuite la qualité de ce réseau :

« Des inflexions légères sont introduites dans les alignements des rues de sentiment rectiligne. Elles varient le tableau monotone des côtés toujours fuyant à l'œil du passant, dans les rues étroites trop droites. Des détails d'arrangements de carrefours qui forment de petites places, des dispositions d'autels publics et de fontaines de rue, etc., tout montre que malgré les changements de détails qui ont pu intervenir par la reconstruction ou la construction d'édifices au cours des siècles, la tradition d'un sentiment artistique de l'art de la rue a toujours guidé le tracé et les dispositions de la voirie pour les effets à obtenir dans le tableau des rues³⁸⁵. »

Les remarques de Jaussely témoignent d'un intérêt certain pour la qualité des espaces intérieurs de la ville – le « tableau des rues » est une expression qu'il emprunte certainement à Sitte. Il construit sa description dans la lignée directe des propos du théoricien viennois, comme le prouve l'intérêt pour le « sentiment artistique de l'art de la rue » qui doit selon lui présider et commander tout projet ou transformation de la ville. Son précédent projet pour Barcelone, que nous analyserons au chapitre suivant, indique une réelle volonté de rompre la monotonie des alignements, en reprenant les dispositions du boulevard à redans de Hénard. Sa remarque sur les « détails d'arrangements de carrefours qui forment de petites places » est certainement inspirée par les carrefours de la grille de Barcelone. En effet, les pans coupés de la trame de Cerdà répondent aux objectifs de rationalisation de la circulation, tout en procurant de nécessaires respirations au sein du tissu urbain ; grâce à ce dispositif, les carrefours de Barcelone forment aussi « de petites places ».

Un point complémentaire, lié aux équipements du sol de la ville, est l'attention que porte Jaussely au système d'irrigation et d'assainissement : « Après la halle sont les latrines, précédés d'une entrée dont les portes sont disposées de telle sorte que du

³⁸⁴ *Ibid.*, p. 347-348.

³⁸⁵ *Ibid.*, p. 348.

Forum on ne puisse voir au-dedans. [...] Un grand canal très profond règne sur les trois côtés de la salle. Il y circulait de l'eau courante entraînant les immondices à un égout voisin qui passe sous la rue voisine en impasse et se termine à un puits très profond dans la rue des Augustaux³⁸⁶. » Sa description du principe d'assainissement des latrines rappelle la proposition de Patte pour l'assainissement d'une rue, où il mettait en relation les eaux de pluie avec le nettoyage des latrines, puis l'évacuation des eaux usées par des canalisations souterraines vers la rivière³⁸⁷.

Il examine ensuite la hiérarchie des voies à l'intérieur du réseau, opérant des déductions sur l'importance des rues à partir des critères suivants: leurs directions et orientation (*cardo* et *decumanus*), l'importance du trafic (traces de roues), le type de trafic (piéton ou voitures), leur largeur, leurs types de relations (débouché, ouverture, éloignement, etc.) avec le tissu urbain et ses éléments constitutifs (habitations, commerces, grandes demeures, portes, remparts, Thermes, Forum)³⁸⁸. Il reconstitue ainsi les relations des structures viaires de la ville avec son tissu urbain, comme l'avaient fait d'une manière graphique ses prédécesseurs Garnier, Hulot et Prost ou encore Bigot (dans leurs reconstitutions planimétriques des villes de Tusculum, Sélinonte, Constantinople, et Rome en volumétrie).

Chacun de ces critères d'analyse rejoint directement les discours théoriques traitant des réseaux de voies, de leur organisation, de la hiérarchie des voies intérieures au réseau et de leurs rôles dans ce système³⁸⁹. Ces thèmes, rencontrés dans les discours théoriques précédant le travail de Jaussely, ont été évoqués plus haut dans le paragraphe sur « l'émergence de la notion de projet³⁹⁰ ». Les propos de Jaussely dans son texte sur le projet de Barcelone, intitulé « Composition générale », sont intéressants à ce sujet :

« Un plan de ville doit se lire clairement sur le tracé schématique des artères principales et des groupements principaux. Ces artères et groupements forment l'ossature, le squelette dont la logique doit être déterminée non par un principe a priori, mais par des conditions vitales qui sont particulières à la cité³⁹¹. »

C'est exactement ce que Jaussely reconstruit dans son analyse du plan de Pompéi, en reprenant la démarche du « schéma théorique » qui cherche à rendre opératoire l'analyse des composantes de la ville. Ici, la lecture historique rejoint la démarche de

³⁸⁶ *Ibid.*, p. 361.

³⁸⁷ Voir le paragraphe sur l'assainissement de la ville, chapitre I.

³⁸⁸ Jaussely Léon, « Mémoire sur la restitution du Forum civil de Pompéi », *op. cit.*, p. 364.

³⁸⁹ Voir à ce sujet la liste des problèmes de voirie rencontrés dans l'installation des infrastructures de la ville, p. 92.

³⁹⁰ Il s'agit des idées de Laugier, Unwin et Hénard, voir annexe au Chapitre I.

³⁹¹ Léon Jaussely cité par Papillault Rémi, *L'urbanisme comme science ou le dernier rêve de Léon Jaussely*, *op. cit.*

projet. Le sens de lecture de la ville impliqué par le mode de fouille archéologique, qui en suit les structures constitutives, anticipe de fait la description de Jaussely. Le déroulé des divers « plans des fouilles » (1817, 1819, 1837, 1865)³⁹² montre la découverte de la ville depuis son réseau d'infrastructures (murailles, aqueducs, rues), ponctué par ses monuments (théâtre, amphithéâtre, temples, tombeaux, etc.) et espaces publics (places, Forum, etc.), vers l'intérieur du tissu (ruelles, habitations, cours, etc.). La morphologie de la ville se découvre depuis les espaces publics (ouverts et en mouvement) vers les espaces privés (fermés et statiques) – c'est là aussi la relecture d'un thème cher à Cerdà.

Puis, la description des traitements de sol semble répondre aux dessins en planimétrie de Garnier sur Tusculum :

« Toutes les rues sont pavées de gros blocs de lave irréguliers mais bien assemblés, et bordées de trottoirs très élevés à cause des pluies torrentielles. Des pierres hautes reliaient de distance en distance les trottoirs apposés surtout aux angles des rues de manière qu'on puisse les traverser sans descendre sur les chaussées. Ces trottoirs étaient faits pour la plupart de terre battue et bordés du côté de la chaussée comme nos trottoirs modernes par de grosses pierres en tuf ou en lave.

Par des déductions tirées de quelques lettres gravées sur la bordure des trottoirs, Mau affirme qu'en l'an 44 av. J.-C. Pompéi avait sûrement des rues pavées.

L'entretien des trottoirs et même peut-être leur construction, devait être à la charge des propriétaires des maisons riveraines car on trouve fréquemment des pavements différents devant les maisons ; quelque fois des galets roulés du Sarno comme dans la rue Marina, des briques concassées et agglomérées avec différents matériaux (*opus signinum*) recevant quelque fois une mosaïque faite de petits cubes de marbre noyés dans la masse et formant un dessin géométrique simple ainsi qu'on le voit rue de l'Abondance devant la maison du Sanglier.

Ce système de pavement fut très employé, on le trouve au trottoir du Temple d'Apollon sur la rue Marina, au trottoir du Temple de la Fortune de la rue de Nola, des restes sont encore visibles à la partie N. du côté O. des portiques du Forum ainsi que dans l'intérieur de la basilique³⁹³. »

« La place avait dû être entièrement pavée en travertin. Sous les portiques publics proprement dits le pavement est indiqué en *opus signinum* comme il en reste encore une petite partie dans l'angle N.-O. du Forum. Devant le Temple d'Apollon, qui ouvrait alors trois portes sur le Portique, est indiquée une mosaïque de petits cubes de marbre dont le dessin est la juxtaposition d'hexagones réguliers analogue au pavement intérieur de la cella du temple. Devant les Edifices Municipaux

³⁹² Plans de Romanille en 1817, Wilkins en 1819, Gau en 1837 et Dufour en 1865 ; publiés dans Mascoli Laura (dir.), *Pompéi, op. cit.*, p. 98, 100, 101 et 102.

³⁹³ Jaussely Léon, « Mémoire sur la restitution du Forum civil de Pompéi », *op. cit.*, p. 348.

une partie clairement indiquée par les restes de dés, socles et colonnes formait comme un vestibule qui devait être pavé avec les mêmes matériaux riches de ces monuments³⁹⁴. »

Il reconstitue donc les sols par déduction, opérant une synthèse entre ses observations sur place et sa connaissance des travaux antérieurs sur le site. Il s'attarde en outre sur la qualité de la mise en œuvre des trottoirs. Certaines de ses déductions révèlent son attention à la continuité des traitements, c'est-à-dire à la relation entre le sol du trottoir et les constructions adjacentes. On rappellera que la mise en œuvre des éléments constitutifs des trottoirs est abordée dans les planches de détails des ouvrages d'Alphand et de Stübben, que Jausseley connaissait³⁹⁵. Son expérience à Barcelone, dans le travail avec les services de la voirie de la ville, n'est certainement pas étrangère à ces préoccupations, nouvelles pour un pensionnaire de Rome. Nouvelles, car il ne se borne pas seulement à analyser la construction des édifices antiques du site mais aussi celle des éléments constitutifs du paysage urbain (trottoirs, portiques, etc.).

Il évoque ensuite la situation du Forum et son insertion dans le tissu urbain :

« Le Forum n'est pas situé au centre de la ville à l'intersection du decumanus et du cardo, il est rejeté vers le Sud, c'est-à-dire rapproché de la mer et du port.

Mais quelles étaient les relations du Forum et du Port ? La forte pente de la rue Marina est inaccessible aux charrois et l'accès du Forum actuel sur tous ses côtés est par quelque moyen interdit aux voitures. Peut-être le Forum primitif qui se trouvait certainement sur l'emplacement du Forum romain était-il plus accessible que ce dernier.

[...] Tous les archéologues sont d'accord pour déclarer que le Forum romain est un agrandissement de la place primitive qui était entouré de rues³⁹⁶. »

Il met ici l'accent sur le rapport entre Forum et place publique, puis aborde la notion d'articulation des éléments entre eux :

« Les portiques opposés, c'est-à-dire ceux de l'Est, n'appartenaient pas au Forum, ils étaient les vestibules des édifices de ce côté, ouverts sur la place³⁹⁷. »

Ainsi qu'entre le Forum et les bâtiments qui l'entourent :

« Il était le centre de la ville puisque tous les édifices publics s'y pressent : les grands Temples et les plus vénérés, la Curie à l'image du Sénat romain et les édifices de l'administration municipale, les marchés de l'alimentation, la halle aux draps, la Basilique marché spécial et tribune judiciaire, le trésor public, les latrines, la prison, les albums fixes ou mobiles (affiches) tels que ceux d'Eumachia et d'autres

³⁹⁴ *Ibid.*, p. 354.

³⁹⁵ Papillault Rémi, *L'urbanisme comme science ou le dernier rêve de Léon Jausseley*, *op. cit.*, p. 9-11.

³⁹⁶ Jausseley Léon, « Mémoire sur la restitution du Forum civil de Pompéi », *op. cit.*, p. 354.

³⁹⁷ *Ibid.*, p. 349.

qui devaient être dans le Forum, les bains à proximité, les grandes boutiques de la partie Nord³⁹⁸ ».

Cette dernière remarque insiste sur l'articulation de l'espace du Forum avec les bâtiments qui l'entourent. C'est aussi ce que montre son « Plan de Pompéi » où l'on peut repérer l'accroche de chaque bâtiment sur cet espace central. Guadet avait évoqué le thème dans son cours sur les places ; Jaussely l'avait ensuite développé dans ses deux concours de place publique³⁹⁹, ainsi que pour le projet de Barcelone⁴⁰⁰. C'est aussi ce que fait remarquer Sitte dans son analyse du Forum :

« Le forum n'est-il pas, d'après cette description, une sorte de théâtre ? L'analogie est encore plus frappante lorsqu'on considère le plan du forum. Celui-ci est étroitement bordé, sur ses quatre côtés, par des édifices publics⁴⁰¹. »

« Le Forum Romanum est disposé selon les mêmes principes. Certes, la clôture de la place est réalisée par des moyens plus variés, mais les édifices utilisés à cet effet sont toujours des édifices publics. Les voies n'y débouchent qu'en nombre limité, et sans que la clôture de cet espace, semblable à une salle des fêtes, en soit altérée. Comme à Pompéi, les monuments ne sont pas disposés en son centre, mais sur les côtés. En un mot, le forum est à la ville ce que l'atrium est à la demeure familiale : la pièce principale, ordonnée avec soin et richement meublée⁴⁰². »

Ce propos rejoint directement le travail de Bigot et de Prost sur les articulations des grands espaces libres, forum et grand cirque, avec le tissu urbain. La dernière remarque de Sitte, la comparaison entre forum et atrium, met en lumière le concept d'un espace ouvert représentatif de la ville ; elle exprime aussi l'idée d'un espace urbain « inclusif ». Cette idée de composition par emboîtements successifs des échelles se retrouve dans l'enseignement de la composition aux Beaux-Arts. Elle devient une idée maîtresse de la réflexion sur la composition urbaine, prenant en compte chaque échelle de la ville, et resituant chaque élément par rapport à l'ensemble.

D'après cette conjonction de bâtiments aux fonctions diverses, appuyée par la lecture d'une « série de peintures pompéiennes » du musée de Naples, Jaussely restitue la « vie du Forum », deuxième grande qualité de ce travail :

« La vie du Forum devait être quotidiennement extrêmement animée. »

« [les édifices publics] devaient contribuer à amener et retenir une foule incessante et variée de marchands et d'acheteurs de toutes sortes, de magistrats et d'adminis-

³⁹⁸ *Ibid.*, p. 354.

³⁹⁹ Voir le paragraphe sur « les programmes de place publique », pp. 153-158.

⁴⁰⁰ Voir la perspective aérienne de la place centrale, esquisse de préparation pour le concours de Barcelone que nous analyserons au chapitre suivant.

⁴⁰¹ Sitte Camillo, *L'Art de bâtir les villes*, op. cit., p. 8.

⁴⁰² *Ibid.*, p. 9.

trateurs, d'orateurs, de discoureurs et aussi de flâneurs.

Il suffit d'observer encore de nos jours la vie publique des petites villes italiennes surtout méridionales (même les grandes villes) pour se rendre compte qu'ils ne devaient pas être alors délaissés.

Avant la construction de l'amphithéâtre, vers la fin de l'ère païenne, c'était sur le Forum que l'on donnait les fêtes et les jeux, mais même après il resta le lieu choisis des grandes fêtes et des réjouissances publiques. Banquets, processions, jeux de gladiateurs et de pugilistes, courses de taureaux, chasses d'ours et de sangliers, etc. tel est le programme que l'on a retrouvé d'une journée de fête de l'an 63 av. J.-C. La pompe funéraire des grands magistrats parlait du Forum. C'était bien le centre de la vie publique⁴⁰³. »

Cette évocation de « la vie publique » se place dans la continuité directe des thèmes sociaux de son texte accompagnant le projet d'une Place du peuple au concours Chenavard en 1902. Il y estimait que pour que le peuple libère son esprit par l'éducation sociale, il devrait s'acheminer vers « une organisation dont quelques peuples de l'Antiquité [...] nous ont déjà donné l'exemple⁴⁰⁴ ».

Jaussely ne se contente pas des détails architectoniques : il restitue l'animation et la vie publique des espaces traversés. On peut constater en marge des coupes élévation la mise en perspective de rues adjacentes, telle qu'on l'avait observé dans certains rendus de concours à l'EBA. Le rapport de l'Institut du 16 juillet 1910 fait mention de « la vie intérieure des Pompéiens représentés dans les dessins géométraux ». « Le public a été séduit, et il a porté un si vif intérêt non seulement aux indications des formes architectoniques restituées avec élégance, mais aussi ces personnages qui animent les dessins imposent l'attention⁴⁰⁵ ». Cette foule de personnages, cet « air fin de siècle » souligné par le catalogue de l'exposition des dessins de Pompéi, fait penser que Jaussely s'y est projeté, qu'il a réuni l'ornement et le spectateur dans cette « scène de la vie antique ». Boullé dans un commentaire sur son projet de théâtre n'avait-il pas déclaré que les spectateurs formaient l'ornement de sa salle : « j'ai cru y parvenir en disposant les spectateurs tellement, que ce fussent eux qui décorassent ma salle et en formassent le principal ornement⁴⁰⁶ ». La vision « cinématographique » de Jaussely, par la multiplicité des situations de la vie quotidienne, rappelle l'élévation de son Grand Prix de Rome de 1903 dans

⁴⁰³ Jaussely Léon, « Mémoire sur la restitution du Forum civil de Pompéi », *op. cit.*, p. 354.

⁴⁰⁴ Léon Jaussely, « Une place du Peuple dans la métropole d'un grand état démocratique », in École Nationale supérieure des beaux-arts, *Les concours Edmond Labarre, op. cit.*, cité par Papillault Rémi, *L'urbanisme comme science ou le dernier rêve de Léon Jaussely, op. cit.*, p. 10-11.

⁴⁰⁵ Rapport de l'Institut, 16 juillet 1910, Registre de l'Académie des Beaux-Arts, 2 E 22, p. 241, retranscrit dans Mascoli Laura (dir.), *Pompéi, op. cit.*, p. 128.

⁴⁰⁶ Epron Jean-Pierre (dir.), *Lusine et la ville, 1836-1986, 150 ans d'urbanisme*, Institut français d'architecture, Neuilly-sur-Seine, France, CRCT, 1986, p. 8.

laquelle il recherchait déjà cette dimension.

Les envois sur Pompéi représentent un ensemble documentaire important sur la vie domestique de l'Antiquité. Entre 1839 et 1937, une douzaine de travaux ont pour sujet des maisons de Pompéi, dont la Restauration de la maison du Centenaire par Chiffлот en 1903, et trente ans plus tard, le travail de Niermans sur l'Evolution de l'habitation antique⁴⁰⁷. La restauration de Chiffлот montre « l'intérieur d'une habitation comme un décor de théâtre ou une maison de poupée. Peintures murales, meubles, plantes vertes, personnages drapés sont couchés à plat dans les coupes⁴⁰⁸ ».

Conclusion

Si, comme l'écrit Hauteceur dans son texte sur « Henri Prost à la Villa Médicis », l'Académie des Beaux-Arts rappelle à Bigot qu'il doit se concentrer sur le Grand Cirque, elle reproche à Prost son plan – « ce dessin n'ayant que l'intérêt d'un plan topographique⁴⁰⁹ ». Or, c'est bien cela qui semble remarquable : le fait que l'environnement urbain, dans ses dimensions topographiques et morphologiques, soit devenu l'objet des études de cette génération de jeunes architectes.

La grande planche de Garnier qui place la cité industrielle dans le contexte géographique de la vallée, dans une situation topographique à flanc de montagne et face au fleuve, montre le tracé des courbes de niveaux du sol naturel et du sol artificiel que l'architecte a structuré et construit en terrasses successives.

Par le dessin, ou la maquette dans le cas du travail de Bigot, les jeunes architectes font l'apprentissage analytique de la structure des villes et de leur processus de fondation sur le sol architecturé par les hommes. Le travail de relevé des villes antiques peut s'apparenter à une conquête, une prise de possession de nouveaux territoires, c'est-à-dire de sites réels en opposition aux sites imaginaires des concours. La relecture des sites apprend aux architectes la notion de « situation possible » de projet.

⁴⁰⁷ Voir la liste de ces travaux dans Mascoli Laura (dir.), *Pompéi, op. cit.*, p. 82-83.

⁴⁰⁸ *Ibid.*, p. 85.

⁴⁰⁹ Citation faite par Hauteceur Louis, « Henri Prost à la Villa Médicis », *op. cit.*, p. 24.

Les premiers « projets-manifestes », vers l'urbanisme

Introduction

L'objectif de ce chapitre n'est pas de mener une étude monographique détaillée de ces premiers projets, mais de travailler dans la continuité des analyses précédentes. Un certain nombre d'études ont déjà porté sur ces « projets-manifestes » : Remy Papillault a examiné en détail la méthodologie du projet de Jaussely, en situant les réflexions pratiques et théoriques de l'architecte entre les écrits théoriques Allemands, de Stübgen et de Sitté, et ceux de la SFU.

On peut envisager une famille homogène de projets-manifestes, dont l'analyse sera déterminante pour notre recherche. Un groupe d'architectes français se distingue en effet dans les concours internationaux : en 1905, Jaussely gagne celui de l'extension de Barcelone ; en 1906, André Bérard gagne le concours pour la ville nouvelle de Guayaquil en Equateur ; en 1910, Prost et Auburtin se classent premier et second au concours d'Anvers ; Agache, lui, se distingue avec celui de la nouvelle capitale australienne de Canberra, en 1912.

Deux manifestes, tant théoriques que pratiques, viennent compléter cette liste : le projet de Centre international de Hébrard en 1912-1913 et la Cité industrielle de Tony Garnier (publié en 1917), développement des deux premières planches de 1901 et des illustrations exposées en 1904 à l'Académie.

Ces architectes vont contribuer, par leurs expériences pratiques et leurs réflexions théoriques, à enrichir le débat naissant sur l'urbanisme en France. On les retrouve en 1911 à l'occasion de la création de la Société Française des Architectes Urbanistes par les animateurs de la Section d'hygiène du Musée Social⁴¹⁰. Les travaux synthétiques de ces architectes, associés à d'autres techniciens, hygiénistes et ingénieurs, mettent en lumière une nouvelle problématique de l'aménagement du territoire ; ils fondent alors l'urbanisme comme discipline autonome.

Sans catégoriser ces projets, on peut en proposer un classement sommaire afin d'en distinguer les thèmes porteurs et de les situer les uns par rapport aux autres. Nous suivons donc, dans cette brève présentation, la logique d'un mouvement d'ouverture de la ville au territoire, c'est-à-dire sa transformation en métropole.

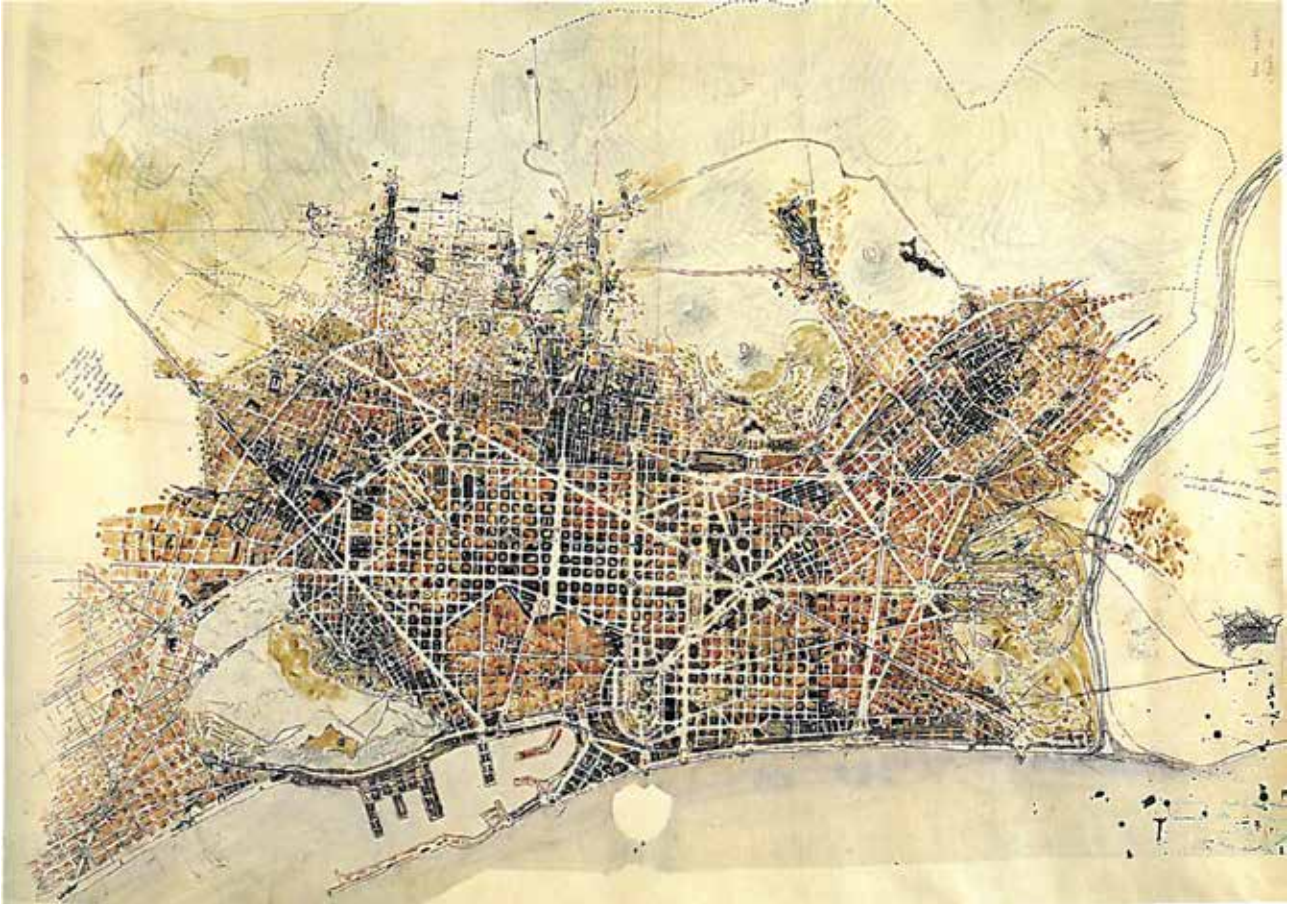
Le concours d'Anvers se place encore dans la problématique d'une ville qui souhaite s'ouvrir et se développer au-delà de ses remparts. Barcelone a déjà commencé

⁴¹⁰ La S.F.A.U. est fondée en 1911 par Agache, Bérard, Forestier, Parenty, Prost et Redont, elle compte parmi ses membres Auburtin, Jaussely, De Souza, Rey et Hénard ; en 1913 elle devient S.F.U.

une telle opération avec le plan de Cerdà. Le concours catalan pose plutôt la question de l'intégration de la trame de Cerdà dans une logique plus globale, issue du développement de la ville et de son besoin d'extension. La dimension de la ville devient territoriale, et sa problématique, métropolitaine. Le concours de Canberra pose en revanche le problème de la création d'une ville de toutes pièces. Quant aux projets de *Cité mondiale* ou de *Cité industrielle*, ce sont des manifestes purs : sans commande explicite, ils proposent chacun une vision nouvelle et utopique de la ville liée à un facteur déterminant, politique ou industriel. Ces deux projets annoncent les grands rêves du siècle à venir : la paix mondiale, et une croyance aveugle dans le progrès comme source de bonheur social.

L'ouvrage de Robert de Souza, *L'avenir de nos villes, études pratiques d'esthétique urbaine*⁴¹¹ (1913), apporte un témoignage précieux pour l'étude de trois des projets cités : celui de Guayaquil de Bérard, la réponse de Prost au concours d'Anvers et le plan d'extension de Barcelone par Jaussely. De Souza prend exemple sur ces projets pour illustrer de manière pratique une démarche urbanistique que son ouvrage tente de définir de la manière la plus exhaustive possible. Ce livre sera une référence en la matière ; au même titre que celui d'Agache, Auburtin, Redont, il est l'un des témoins des débats se tenant à la S.F.U. avant le vote de la loi Cornudet en 1919.

⁴¹¹ Souza Robert de, *Nice, capitale d'hiver*, op. cit.



72 Léon Jaussely, Plan d'aménagement et d'extension de Barcelone, 1904, Fonds Jaussely, AA/CAPA/AA XXe (*La ville, art et architecture en Europe*, 1994, p. 123).



73 Carricature de Léon Jaussely, "Agence Jaussely (à Barcelone)", Archives de l'Académie de France à Rome.

Le plan d'extension de Barcelone de Léon Jaussely (1904-1905)

L'analyse de la réponse de Jaussely soulève plusieurs points. Premièrement, la méthodologie qu'il met en place (et que l'on retrouvera sans cesse dans son travail) : cette méthode d'approche des problèmes urbains tend à donner un appui scientifique à la démarche de projet global sur la ville, c'est-à-dire la démarche d'urbaniste. Ensuite, la réflexion d'une stratégie globale sur la ville, à l'échelle métropolitaine, suppose d'articuler en pratique les résultats de la réflexion précédente sur les réseaux (voirie, transport, assainissement, etc.) et les organes vitaux de la ville (habitation, industrie, parcs, équipements, etc.). Enfin, le troisième point relève plutôt de l'art urbain, dans la définition spatiale des éléments clefs de la ville : gares, places, rues, entrées de parcs, etc.

L'apport du travail de Papillault est fondamental. Ce dernier s'appuie sur différents textes de Jaussely afin de préciser sa démarche d'urbaniste. Pour sa part, Jaussely fait la synthèse des réflexions méthodologiques de Cerdà et des Allemands (Stübben et Sitte) : il a découvert les idées de Cerdà lors de sa participation au concours de Barcelone et connaissait les ouvrages allemands. En effet, comme pour ses camarades pensionnaires, le passage à la Villa Médicis a contribué à combler la lacune des Français dans ce domaine⁴¹², comme le montre le témoignage postérieur de Prost : « Il fallait donc, pour solliciter le concours de techniciens étrangers, qu'il existât dans d'autres pays toute une technique de l'aménagement de villes dont nous français ignorions complètement l'existence⁴¹³. » Pawlowski et Rovigatti remarquent à ce sujet, dans leurs recherches sur la cité industrielle de Garnier, que les années 1902-1903 ont vu la publication en français des ouvrages de Howard et de Sitte, ainsi que la parution du premier fascicule d'Hénard⁴¹⁴. On peut penser que Jaussely connaissait ces textes et ceux de Stübben, alors diffusés à Paris par le canal des revues éditées par la Société française des H.B.M. et le Musée Social.

Comme le précise Vaxelaire, c'est à partir de la création de la Revue française des H.B.M. en 1890 que les idées de Stübben furent diffusées en France⁴¹⁵. En tant que correspondant allemand de la revue, il y fera paraître nombre de ses articles. La

⁴¹² Louis Hauteceur en fait l'hypothèse, son témoignage est de premier plan quand on sait qu'il y fut lui-même pensionnaire et ami de Jaussely et Hébrard : « Des théoriciens commencèrent à consacrer des ouvrages à la forme et aux fonctions urbaines : Stübben en 1880, C. Sitte en 1889, V. Below en 1898, Funk Brentano en 1901, P. Baumeister en 1902. Leurs idées n'étaient pas inconnues des pensionnaires de l'Académie de France à Rome. », dans Hauteceur Louis, « Henri Prost à la Villa Médicis », *op. cit.*, p. 22.

⁴¹³ Prost Henri, *La villa Médicis et l'urbanisme*, *op. cit.*, p. 4-5.

⁴¹⁴ Pawlowski Krzysztof, *Tony Garnier*, *op. cit.*, p. 56 ; Rovigatti Maria, *Tony Garnier, architetture per la città industriale*, *op. cit.*, p. 33.

⁴¹⁵ Vaxelaire André, « De l'usine urbaine à la cité scientifiquement aménagée », in Epron Jean-Pierre (dir.), *Lusine et la ville, 1836-1986, 150 ans d'urbanisme*, *op. cit.*, p. 32.

Belgique sera cependant son principal accueil francophone, grâce à Buls, bourgmestre de Bruxelles avec qui le théoricien et praticien allemand aura de nombreux échanges croisés⁴¹⁶. Buls, auteur de *L'esthétique des villes*⁴¹⁷ (1893), traduira la conférence de Stübben donnée à l'exposition universelle de Chicago sous le titre *La construction des villes*⁴¹⁸, contribuant à élargir sa réputation hors d'Allemagne. Guadet, qui visite l'exposition Colombienne en compagnie de Hermant à l'occasion du Congrès international des architectes⁴¹⁹, aurait-il eu connaissance des travaux allemands à cette occasion ?

D'autres questions restent en suspens. Jaussely aurait-il assisté en 1903, avant son départ à Rome, au cours d'histoire de Paris que commençait à donner Marcel Poète à la Bibliothèque de la Ville de Paris ? Au sujet de la Villa Médicis, Rovigatti rapporte qu'il n'en reste pas de traces à la bibliothèque⁴²⁰. Nous avons vérifié le registre, qui n'indique rien sur les prêts des ouvrages cités sur cette période.

Avant d'aborder le projet de Barcelone, il faut donc rappeler brièvement l'apport méthodologique des premiers théoriciens allemands dans le domaine de l'urbanisme. Le travail analytique de Rémy Papillault cite les sept points proposés par Baumeister pour l'extension des villes : études statistiques sur la population et le trafic, plan d'extension définissant les rues et alignements, réglementation, régulation des limites de la ville (par rapports aux communes avoisinantes), rôle de la commune pour éviter la spéculation (agent financier ; aide aux logements ; maîtrise d'ouvrage ; édifices publics, viabilisation, places)⁴²¹.

Sitte s'attache surtout au pittoresque et à l'esthétique : estimation de l'accroissement de la population, histoire de la ville, développement du commerce et de l'industrie, circonstances locales. Dans son manuel technique volumineux, Stübben propose un programme pour le tracé des villes : le maillage des voies, le mode d'occupation du sol, les plans de zone, la forme et la taille des îlots, le dimensionnement hiérarchisé des voies⁴²², les transports en commun.

⁴¹⁶ Voir Smets Marcel, *Charles Buls, les principes de l'art urbain*, Liège, Pierre Mardaga, 1995, 305 p. ; notamment le passage concernant « Les échanges privilégiés avec l'Allemagne », pp. 148-156.

⁴¹⁷ Buls Charles, *Esthétique des villes*, Bruxelles, Bruylant-Christophe & Cie, 1893, 41 p., 1894 2^e ed. révisée, 47 p.

⁴¹⁸ Stübben Joseph, *La construction des villes. Rapport de J. Stübben présenté au Congrès international des Ingénieurs de Chicago en 1893*, op. cit.

⁴¹⁹ Voir Gournay Isabelle, « Retours d'Amérique (1918-1960), Les voyages de trois générations d'architectes français », dans Cohen Jean-Louis et Damisch Hubert (dir.), *Américanisme et modernité. L'idéal américain dans l'architecture*, Paris, France, Flammarion : EHESS, 1993, p. 295-316.

⁴²⁰ Rovigatti Maria, *Tony Garnier, architettura per la città industriale*, op. cit., p. 38, note 45.

⁴²¹ Baumeister Reinhard, *Stadterweiterungen*, Ernst U. Korn, Berlin, 1876.

⁴²² La lecture de l'édition de 1924 de *Der Städtebau* nous permet de recenser quelques 140 coupes de voies.

De Souza, dans son chapitre consacré au plan Jaussely pour Barcelone, semble confirmer l'influence des maîtres allemands : « Rien ne fut oublié par l'auteur des directions que nous devons aujourd'hui à des maîtres comme MM. Eugène Hénard, Camillo Sitte, Stübben, etc.⁴²³ »

La présence du plan de Barcelone de Jaussely dans la troisième édition de *Der Städtebau*, en 1924⁴²⁴, apparaît comme une sorte de reconnaissance *a posteriori* par le maître allemand. Il est clair que Jaussely a aussi été influencé par les travaux de Cerdà, comme en témoignent ses déclarations postérieures à l'occasion de ses cours à l'École des Hautes Études Urbaines : « Cerdà avait été pris par des idées générales de l'urbanisme, et avait écrit un ouvrage intéressant qui n'a qu'un défaut : le manque de documentation. Sa documentation est encore plus pauvre que celle que nous pouvons avoir. Mais la façon dont le livre est arrangé en fait une œuvre que n'ont égalé ni Stübben, ni Unwin⁴²⁵ ». En 1920, dans son cours inaugural, il recommande la lecture de Sitte, Stübben et Cerdà tout en remarquant que l'ouvrage de l'ingénieur espagnol est très ancien mais « particulièrement bien conçu⁴²⁶ ».

L'apport théorique de Cerdà, sur lequel il n'est pas besoin de revenir, s'articule en deux parties : les équipements du sol de la ville (voirie, transport, assainissement, système d'îlots, etc.) et l'approche statistique des problèmes démographiques. Pour la première partie, le lecteur se reportera au premier chapitre. Sur le deuxième point, Cerdà cherche dans l'apport mathématique les fondements scientifiques de l'urbanisme, ce qu'il confirme en justifiant l'utilisation des statistiques :

« Par ce moyen tous les problèmes seront posés en termes mathématiques et il ne sera donc plus possible d'invoquer contre nous les caprices de l'imagination. Il faudra alors bien admettre que toutes les estimations sont fondées sur la logique irrécusable des chiffres⁴²⁷ ».

Ainsi cet instrument doit servir à coller au plus près des aspirations de la population, dans une problématique sociale affirmée :

« Dans un traité d'urbanisation [...] on a besoin de connaître sous tous leurs aspects, à travers leur fonctionnement et leurs revendications et désirs, même les plus intimes, les classes sociales qui constituent la population de celle-ci, si l'on veut améliorer matériellement la manière de vivre de l'ensemble de la société urbaine⁴²⁸. »

Il est certain que Jaussely a trouvé là des propos qui rejoignent les ambitions so-

⁴²³ Souza Robert de, *Nice, capitale d'hiver*, op. cit., p. 417.

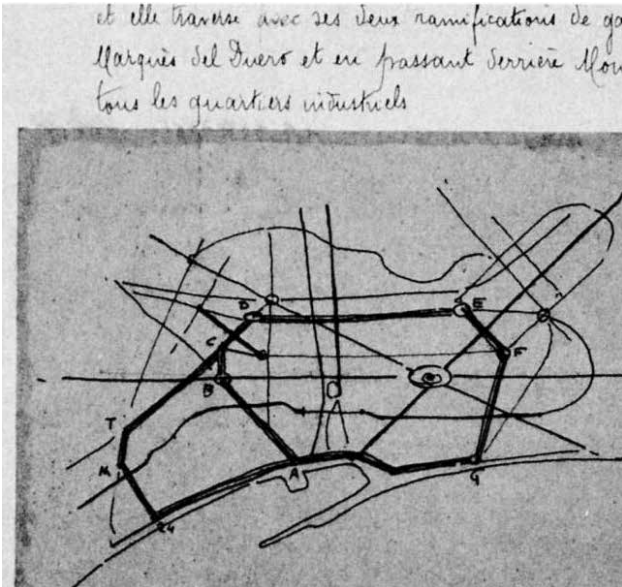
⁴²⁴ Stübben Joseph, *Der Städtebau*, Stuttgart, Kröner, 1907, p. 578 de l'édition de 1924.

⁴²⁵ Jaussely Léon, « L'art urbain », n° 1, École des Hautes Études Urbaines, Paris, 20 mars 1920 ; cité par Papillault Rémi, *L'urbanisme comme science ou le dernier rêve de Léon Jaussely*, op. cit., p. 9.

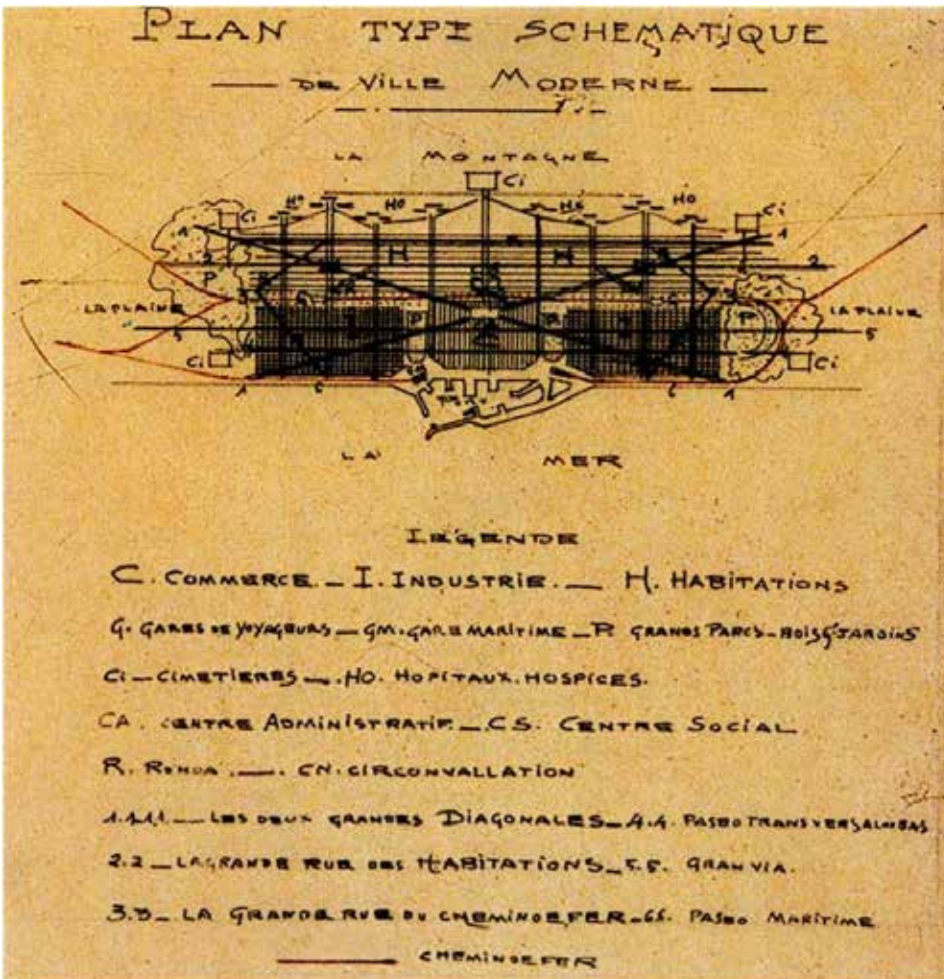
⁴²⁶ *Ibid.*

⁴²⁷ Cerdà Ildefonso, *La théorie générale de l'urbanisation*, op. cit., p. 184.

⁴²⁸ *Ibid.*, p. 197.



74 Léon Jaussely, Léon Jaussely, Plan d'aménagement et d'extension de Barcelone, vers 1905 (*Inicis de la urbanística municipal de Barcelona*, 1985, p. 212).



75 Léon Jaussely, Plan d'aménagement et d'extension de Barcelone, "Plan type schématique de ville moderne", vers 1905 (*Inicis de la urbanística municipal de Barcelona*, 1985, p. 220).

ciales affichées dans sa réponse au concours Chenavard en 1902, où il parlait déjà de « libération de l'esprit par l'éducation sociale ». En juin 1905, alors qu'il vient de gagner le concours de Barcelone, il explique « la théorie écrite » de son plan : « confiance dans l'évolution humanitaire, recherche du bien-être général⁴²⁹ ». Pour Stübben, « l'urbanisme prépare le terrain de la communauté sur lequel se développera l'activité constructive du particulier⁴³⁰ » ; chez Cerdà, le but est aussi de contribuer à favoriser le développement de l'homme « ainsi qu'à accroître le bien-être individuel et le bonheur collectif ».

Pour le concours de Barcelone, la ville fournit une enquête publique détaillée, réalisée par la Chambre de commerce et les syndicats des propriétaires et des locataires. Ce dossier contient des renseignements généraux sur la ville ainsi que l'avis des habitants. Cette étude complexe des composantes humaines et industrielles de la ville sert de fondement au plan de zonage général et très diversifié de Jaussely.

Papillault rapporte que le Français prend le dessus sur les Espagnols par son approche globale et organisée des problèmes de circulation et de maîtrise du sol – approche qui n'exclut pas, bien sûr, un talent de composition urbaine affirmé chez le français depuis les concours de l'EBA. Jaussely prend chaque composante du plan général pour en effectuer l'analyse graphique, vérifiant l'impact de chacune d'elles à l'échelle de la ville. Ainsi, il instrumente la pratique statistique de Cerdà pour la cartographier et nourrir la composition graphique du plan général. Plus tard, il expliquera ce principe : « Or toute la ville peut être rendue d'une manière expressive par les moyens graphiques, et presque entièrement sur une série de quelques plans exacts et à la même échelle [...]. Cette méthode donne les bases mathématiques à l'étude du phénomène urbain⁴³¹. »

Mais il faut comprendre en premier lieu la configuration de la ville, entre mer et montagne. On retrouve ainsi une situation que l'on commence à bien connaître, pour l'avoir rencontrée dans les concours de l'EBA et dans le paysage des villes antiques. La ville-port serait une sorte de Spalato ou de Sélinonte, la colline de Monjuïc regardant la ville se développer autour des anciens *barrios*, à travers la trame de Cerdà vers le théâtre des montagnes et du Tibidabo. Son croquis d'« étude des voies importantes de circulation » met en place les grandes lignes d'un réseau d'infrastructures dans lequel il va répartir les grandes parties vitales de la ville.

⁴²⁹ Extraits d'une communication de Jaussely dans un banquet donné en sa faveur à Toulouse, dans la dépêche du midi, 19 juin 1905, cité par Papillault Rémi, *L'urbanisme comme science ou le dernier rêve de Léon Jaussely*, *op. cit.*, p. 11.

⁴³⁰ Stübben cité par Papillault, *Ibid.*

⁴³¹ Jaussely Léon, « Chronique d'urbanisme », *La vie urbaine*, Paris, 1919, pp. 181-203, cité par Papillault, *Ibid.*, p. 17.

Robert de Souza souligne l'attention portée par Jaussely aux « trois parties fondamentales du territoire » que sont « le rivage, la plaine, la montagne ». Porté par ces guides morphologiques et aidé par les schémas théoriques de Hénard, il trace un « plan type schématique de ville moderne ». Cette opération d'extrapolation symétrique du contexte de Barcelone s'inscrit dans la lignée directe des « schémas théoriques comparatifs des plans des grandes capitales » dessinés par Hénard en 1904⁴³². Ces dessins d'analyse comparative des types de réseaux viaires issus de contextes différents (Moscou, Paris, Londres, Berlin) avaient servi de base théorique à Hénard afin de proposer un « schéma de Paris avec les nouvelles rayonnantes », point de départ d'une réflexion sur les grandes voies de la capitale aboutissant à un « Plan général des transformations de Paris ». Jaussely dira de cette démarche: « Avant de chercher sur le plan de Paris, il a cherché un diagramme de voies nécessaires, des lignes générales continues, puis il a cherché sur le plan à appliquer son diagramme⁴³³ ».

Les étapes de la démarche de Hénard, reprises par Jaussely et analysées par de Souza⁴³⁴, montrent la mise en place d'un instrument qui permet de prendre du recul, en isolant l'objet de son contexte immédiat. Cette opération permet de raisonner sur un fonctionnement général que l'on peut ensuite réadapter aux conditions particulières du site. Le plan schématique sert à montrer une direction théorique vers laquelle l'organisation des infrastructures peut tendre, c'est un « plan-type idéal » qui articule la notion de réseau à celle de projet. Il ne s'agit pas, souligne Papillault, d'adapter le plan type schématique une fois établi aux conditions topographiques du lieu; mais, comme le montre Jaussely, de transcender graphiquement les conditions initiales du lieu qui induisent les grandes lignes du schéma.

Après son « étude des voies importantes », puis le « plan type d'une ville moderne », Jaussely opère donc « l'adaptation du plan type aux conditions topographiques » entre la colline de Monjuic et le vallon du Rio Besos. Mais ces conditions sont intrinsèques aux lignes des schémas de départ. Le réseau alors défini n'a plus qu'à retrouver la réalité du terrain et dessiner les grandes lignes de la composition d'ensemble.

L'esquisse du plan d'aménagement de Barcelone dressé en 1904 met en œuvre cette démarche. Le coin inférieur droit du dessin fait apparaître un petit plan schématique de Barcelone qui a certainement servi de guide à la composition d'en-

⁴³² Hénard Eugène, *Etudes sur les transformations de Paris (1982)*, op. cit., p. 177-234, chapitre VI « La circulation dans les villes modernes. L'automobilisme et les voies rayonnantes de Paris ».

⁴³³ « Town planning », cours de Jaussely à l'ENSBA, 1923-24, notes de Pineau étudiant, cité par Papillault Rémi, *Urbanisme comme science ou le dernier rêve de Léon Jaussely*, op. cit., p. 19.

⁴³⁴ Voir le passage concernant les deux croquis schématiques, Souza Robert de, *Nice, capitale d'hiver*, op. cit., p. 413-414.

semble. Jaussely confirme cette démarche dans ses notes publiées par de Souza, où il évoque le tracé des voies formant le squelette d'un plan de ville qui doit se lire clairement⁴³⁵.

Pour la composition générale, Jaussely se fonde sur son schéma d'abstraction théorique pour ouvrir la trame de Cerdà vers le territoire, en créant des voies continues qui « d'un point quelconque permettent d'aller au centre ou à une extrémité quelconque⁴³⁶. »

De Souza remarque que les diagonales du plan de Jaussely « mettent toutes les zones en communication d'un bout à l'autre de la ville ». Ces diagonales relient des points stratégiques du paysage urbain suivant deux axes : le premier orienté est-ouest, prolonge la « *diagonal* », reliant San Pedro Martir à la mer, là où le parc des sports vient terminer la ville sur le Rio Besos. L'autre diagonale, la « Meridiana », relie selon un axe nord-sud le parc de l'Exposition de 1887, nœud d'articulation de la vieille ville avec le port, au vallon du Rio Besos, porte nord de la ville vers les montagnes. Ces deux artères se croisent en une vaste place monumentale, complexe administratif et nouveau « cœur de la ville », selon de Souza. Un système de « *Rondas* », les avenue-promenades, relie la couronne des quartiers périphériques à la ville tout en articulant les franges de la trame de Cerdà aux faubourgs et aux conditions topographiques des collines et vallons.

Ce système d'urbanisation contournant la ville à l'ouest, que Jaussely dessine plus en détail au 1/2000^e⁴³⁷, annonce le Cinturon II mis en place dans les années 1990 et servant à collecter le trafic des autoroutes latérales qui convergent vers Barcelone⁴³⁸. La boucle se referme côté mer par une avenue (24-A-G sur le diagramme) qui intègre une voie ferrée : elle reprend toutes les perpendiculaires à la mer, jusqu'au Rio Besos. On peut penser que cette voie pose déjà, sur cette frange du rivage, des questions qui ne seront résolues que par les infrastructures d'installation du village des Jeux olympiques de 1992⁴³⁹.

⁴³⁵ *Ibid.*, p. 417.

⁴³⁶ Relevé par R. Papillault sur un croquis d'étude pour le plan de Barcelone, Fonds Jaussely, AA/CAPA/AA XXe.

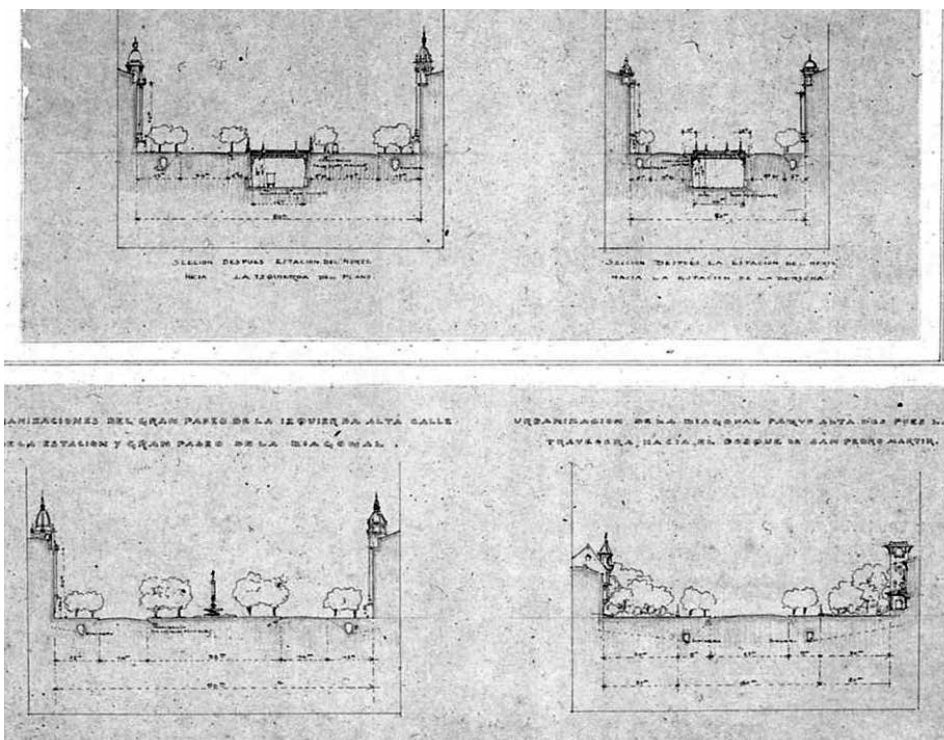
⁴³⁷ Voir les « plano de reforma de las zonas de interior de los ensanches nuevos », dans Ajuntament de Barcelona, *Inicis de la urbanística municipal de Barcelona*, op. cit., p. 225-227.

⁴³⁸ A ce sujet voir le dossier consacré aux travaux de Barcelone par Mangin David, dans *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 260, décembre 1988, pp. 1-31 ; ainsi que les articles consacrés au Cinturon II dans le numéro sur les infrastructures de la revue catalane *Quaderns* intitulé « Images enllaçades », n° 193, mars-avril 1992.

⁴³⁹ A ce sujet voir l'ouvrage collectif de Martorel, Bohigas, Mackay, Puigdomenech, *La Villa Olimpica. Barcelona 92. Arquitectura. Parques. Puerto deportivo*, Gustavo Gili, Barcelone, 1991 ; notamment le chapitre « Las infraestructuras de escala metropolitana », pp. 61-69 ; le sol des aménagements de la frange du littoral se soulève pour passer au-dessus des voies de chemin de fer et des collecteurs d'assainissement et finir pratiquement en balcon sur la mer, tout en intégrant le « cinturon littoral » dans un système ouverts de parcs, voir le chapitre « Los parques y otros espacios publicos », pp. 71-111, et dans ce chapitre les coupes de ces parcs p. 82 et 89.



76 Léon Jaussely, Plan d'aménagement et d'extension de Barcelone, "Plan du tramway et du réseau ferré", vers 1905 (*Inicis de la urbanística municipal de Barcelona*, 1985, p. 213).



77 Léon Jaussely, Plan d'aménagement et d'extension de Barcelone, coupes de voies dont certaines avec l'insertion des voies ferrées, vers 1905 (*Inicis de la urbanística municipal de Barcelona*, 1985, p. 221).

Mais revenons au projet de Jaussely afin d'évoquer la variété du réseau viaire mis en place par celui-ci sur le quadrillage de Cerdà. Sur les trois profils initiaux du plan Cerdà, il installe 176 nouveaux types de profils, afin de faire varier l'aspect rectiligne imposé aux voies. Trois à cinq « profils transversaux différents, dépendant tantôt des chaussées, des trottoirs, des plantations, des élargissements ou même des rétrécissements de la voie » viennent enrichir les longues voies existantes⁴⁴⁰. Là encore, le manuel de Stübben, avec ses 140 profils de voies différents, semble avoir nourri le travail de Jaussely sur les voies publiques.

Jaussely enrichit cette composition générale par une série de planches thématiques tracées à la même échelle (1/10 000^e)⁴⁴¹. Il met en place une instrumentation graphique des problèmes urbains (humains, techniques, commerciaux, etc.) qu'il explicitera dans ses cours d'art urbain⁴⁴². Selon lui, « la superposition de plans traitant de ces diverses questions montre quelquefois des révélations⁴⁴³ ». Ce sont les tranches d'une stratification du sol urbain constituant la nouvelle structure de la ville, qui a pour thèmes : le réseau de tramway et chemin de fer, la carte des densités de population, le système de parcs (parcs, bois et jardins), le plan d'affectation du sol (17 zones différentes de construction), le plan d'assainissement de la ville, ainsi que quatre planches montrant le phasage des transformations. Une deuxième série de planches permet d'esquisser le détail des quartiers au 1/5 000^e.

La première planche thématique concerne le réseau de transport ferré. Elle répond à une situation cloisonnée dont de Souza explique que la « tyrannie barra les centres urbains principaux et paralyse aujourd'hui toutes les directions⁴⁴⁴ ». Jaussely met en place un réseau en boucle qui comporte deux types de viabilisation : les voies d'intérêt général, complétées par celles desservant les quartiers. Le plan indique aussi les liens entre le système viaire, le réseau ferré (souterrain ou de surface) et les équipements publics. Il reprendra cette démarche en 1910 pour le concours de Berlin et en 1919 pour celui du Grand Paris. La mise en boucle continue du réseau ferré est présente aussi sous forme de schémas dans le manuel de Stübben⁴⁴⁵.

⁴⁴⁰ Notes de Jaussely sur le projet publiées par Souza Robert de, *Nice, capitale d'hiver*, op. cit., p. 418-419.

⁴⁴¹ Publiées dans le catalogue Ajuntament de Barcelona, *Inicis de la urbanística municipal de Barcelona*, op. cit. ; les planches de Jaussely sont reproduites pages 212 à 314, histoire et analyse du projet pages 86 à 100.

⁴⁴² Jaussely, *L'art urbain*, cours n°1, 4 et 5, EHEU, Paris, 1920 ; cité par Papillault Rémi, *L'urbanisme comme science ou le dernier rêve de Léon Jaussely*, op. cit., p. 17.

⁴⁴³ *Ibid.*

⁴⁴⁴ Souza Robert de, *Nice, capitale d'hiver*, op. cit., p. 410-412.

⁴⁴⁵ Stübben Joseph, *Der Städtebau*, op. cit., p. 250-253, édition de 1907.

En regardant le détail du plan de Jaussely, on voit qu'en suivant les indications de son schéma théorique, il intègre ce réseau en boucle au niveau régional. Dans la continuité de la «viabilité universelle» de Cerdà, il raccorde les systèmes viaire et ferré, aux portes vers l'extérieur que sont les vallées de Lobregat et du Besos. Il connecte les voies existantes dans un nouveau réseau en créant des voies de raccordement et de nouvelles gares, qui sont les nœuds du réseau. Il crée aussi de nouvelles stations inspirées du métro parisien.

L'influence parisienne est visible dans son dessin de gare centrale qui ressemble étrangement à la gare de Lyon. L'analogie se retrouve dans le réseau de transport électrique aérien, qui reprend le vocabulaire du métro aérien parisien dans ses stations surélevées et ses viaducs métalliques. Dans ce plan, les rayons de courbures, larges pour le chemin de fer, plus serrés pour le tramway, dictent certains tracés de voies et donc certaines formes d'îlots. Ce ne sont pas, contrairement à une impression première, les tics d'une composition «Beaux-Arts»; il s'agit plutôt du résultat de la prise en compte réaliste de certains problèmes techniques concernant la voirie, que leur maîtrise permet d'intégrer dans une volonté de projet global. On se souvient à ce sujet de l'avertissement lancé par Guadet dans son cours à propos des incidences de la technique sur le paysage des villes (voir chapitre II).

Une autre particularité remarquable de ce travail réside dans les coupes montrant l'implantation des voies ferrées en tranchée ouverte dans des rues de largeurs différentes (80 et 50 m). En effet, pour travailler la complémentarité des réseaux ferrés et viaires, Jaussely doit résoudre la cohabitation de ces deux systèmes de transport aux fonctionnements apparemment perméables. La problématique de cette approche et les solutions qu'il esquisse en font un précurseur de la question.

En effet, comme Hénard avait pu le pressentir à propos de Paris, Jaussely intègre cette problématique dans une dimension métropolitaine. La ville s'ouvre, elle englobe des réseaux d'infrastructures lourdes, hier ferrés, aujourd'hui automobiles, qui se trouvaient jusque là en dehors de la ville. Ces réseaux inter-urbains sont devenus métropolitains: ils doivent donc intégrer à la fois les dimensions locales et régionales, voire territoriales. Soria avait déjà basé son principe de cité linéaire sur une nouvelle ouverture de ce type. Les coupes de Jaussely montrent son intention de faire cohabiter les deux dimensions, alors que Hénard les superpose dans sa Rue future⁴⁴⁶.

Peut-on voir dans ces deux types de solutions les futurs axes de développement théoriques et pratiques de la réflexion sur l'intégration des réseaux d'infrastructures dans l'espace urbains?

⁴⁴⁶ Chapitre «Les villes de l'avenir», Hénard Eugène, *Etudes sur les transformations de Paris (1982)*, op. cit., p. 347-360.

Le plan des densités de population représente une analyse graphique des données démographiques de la ville. Ce plan servira de base stratégique pour l'extension de la ville, le plan des zones de construction en procédera. Jaussely complétera cette analyse par l'étude comparative des espaces verts de la ville avec le tissu urbain, dont il emprunte à Hénard la méthode et les dessins schématiques de Paris et Londres, publiés en 1903⁴⁴⁷. Jaussely achèvera son étude de densité de population grâce aux données sur les espaces verts ; le ratio entre ces deux chiffres lui permet de définir plusieurs types de zones d'habitations, que l'on retrouve dans son plan de « zonage ». Jaussely superpose ainsi à la trame de Cerdà, peu généreuse en parcs, un « système de parcs », un « treillis de jardins et d'avenue promenades » comme l'appelle de Souza⁴⁴⁸, qui s'appuie sur les infrastructures viaires pour relier les parcs et jardins publics ainsi que les structures pavillonnaires des extensions hospitalières. Le chapitre premier a traité le rapport des avenues-promenades au paysage ; on ne reviendra pas sur la question. Néanmoins, les dispositions asymétriques des coupes à flanc de pente rappellent encore Alphand et Stübben, dont les ouvrages comptent un certain nombre d'exemples de ce type⁴⁴⁹. Suivant l'exemple du maître allemand, Jaussely note que « les profils asymétriques [...] sont souvent très pratiques en laissant mieux disposer de l'orientation ». De Souza remarque que sur « la promenade haute [...] les beaux points de vue y sont accusés par des parties en terrasses longues et des places ; les piétons circulent sur les côtés en talus plantés d'arbres ». On reconnaît à travers cette description les dispositions effectivement mises en œuvre dans l'installation de la cité linéaire à Madrid, dont la partie nord est souvent en balcon sur la ville⁴⁵⁰.

Le « système de parcs » de Jaussely est clairement lisible dans un plan appelé « schéma de zone » daté de 1907. Sur un fond de taches de couleurs primaires se détachent les filets verts des avenues promenades qui cherchent à relier les parcs. Trois grands parcs sont créés. Le plus important se place dans l'axe de l'avenue centrale. Il termine la ville au Rio Besos en reliant les grandes artères D-E et A-G. Il intègre par une grande courbe la liaison des gares ferroviaires, dans un tracé certainement inspiré des solutions parisiennes pour les parcs périphériques intégrant le chemin de fer de petite ceinture chez Alphand (Buttes-Chaumont, Parc Monsouris). Dans l'axe de l'avenue du parc, l'espace central reprend dans sa composition le plan de l'exposition universelle de 1867, dont on a vu qu'il avait aussi influencé le projet de

⁴⁴⁷ Voir le chapitre III « les grands espaces libres. Les Parcs et jardins de Paris et Londres », *Ibid.*, p. 55-90.

⁴⁴⁸ Souza Robert de, *Nice, capitale d'hiver, op. cit.*, p. 415.

⁴⁴⁹ Voir la planche sur le square Victor à la fin de l'ouvrage d'Alphand, chez Stübben (édition 1924) c'est plus explicite : en dehors des nombreuses coupes sur des quais, pp. 105-110, la plus significative est la « Ringstrasse » de Mailland, p. 111, l'aménagement des talus en jardin est illustré en plan et coupe par le « Boulevard Jeanne d'Arc » de Rouen, p. 114, ainsi que la coupe d'une voie de Hambourg, p. 374.

⁴⁵⁰ Vérifié par nous-même lors d'un relevé sur place en juillet 1995.

Jardin d'acclimatation de Garnier au concours Labarre de 1896. Au nord, un second parc vient gravir la colline : dans son installation topographique, ce « Parque Montant » est proche du parc Güell, cité-jardin alors en construction⁴⁵¹. Un parc est prévu au pied de la colline de Monjuic dans un site qui accueillera l'exposition de 1929. Les planches au 1/2000^e, esquissant les aménagements dans la nouvelle zone d'extension de la ville, montrent une quantité de jardins et squares, dans la lignée directe des travaux d'Alphand à Paris.

Pour le « plan caractérisant les diverses zones de construction », Papillault confirme l'importance de l'apport de la réflexion de Jaussely. En effet, « les autres projets du concours se limitaient à la définition des voies d'extension » ; le principe de zone qu'applique Jaussely est nouveau dans l'histoire urbaine de Barcelone.

L'architecte français explique cette complémentarité :

« Le tracé d'un plan de ville n'est plus, en effet, considéré comme un simple acte de voirie, il obéit à bien d'autres ambitions⁴⁵² ». En effet, le « bien-être » social est subordonné au fonctionnement général des infrastructures équipant un tissu différencié et organisé regroupant les habitations, activités et services de la ville. Dans une analogie avec le corps humain, il insiste sur la complémentarité des deux systèmes : « l'activité économique crée l'armature, la charpente nécessaire sur laquelle on viendra insérer tous les muscles qui formeront par la suite le plan de la ville. » Dans son texte sur le plan d'extension de Barcelone, Jaussely présente les grandes catégories d'éléments composant son plan :

« Pour répondre à de grands groupements de foule, il faut de grandes places, à des besoins de communication rapides de larges voies, à des maisons hautes des grandes rues, à de grandes agglomérations des solutions pour l'hygiène traité amplement et de plus grands services publics⁴⁵³. »

Nous retrouvons donc dans le réseau de voies et places ces grandes catégories d'occupation du sol, dans la légende du « plan caractérisant les diverses zones de construction » : habitations (classés en plusieurs types suivant leur densité, habitat collectif et pavillonnaire), activités commerciales (commerces et marchés), industrie, espaces libres (divers types de parcs, cimetières et places -dessinées en plan mais exclues de la légende), édifices publics et services municipaux (hôpitaux, hospices, écoles d'agriculture, enseignement, etc.), gares et stations. Dans ses notes publiées par de Souza, il précise cette classification, qu'il appelle « zones et classes de construction » et non « zonage » :

1) zones de l'intérieur (vieille ville entre les anciens remparts).

⁴⁵¹ Les travaux commencent en 1900, deux maisons seulement seront construites dans ce parc résidentiel dont les travaux continueront jusqu'en 1914.

⁴⁵² Papillault Rémi, *Urbanisme comme science ou le dernier rêve de Léon Jaussely*, op. cit., p. 36.

⁴⁵³ Extrait de l'article de Laprade, dans la revue *Urbanisme*, février 1933 ; cité par *Ibid.*, p. 37.

2) zones d'agrandissement (avec parties commerciales aux maisons hautes et continues, et parties plutôt d'habitations aux maisons plus diversement espacées et moins élevées)

3) zones industrielles

4) zones rurales.

Il complète cette classification par un sous-système dans ces zones qui « seront régies par des modes d'édification différents qui se groupent sous trois systèmes: le système fermé, le système semi-ouvert, le système ouvert. [...] Ces divers systèmes ont donné lieu à 15 classes différentes de constructions avec règlements appropriés⁴⁵⁴. »

On peut penser que ces réflexions sur l'ouverture des îlots ont été inspirées en partie par le travail de Cerdà, comme en témoignent les croquis de Jaussely, ainsi que certains propos de De Souza :

« il y eut cependant une conception très intéressante dans le plan Cerdà : celle des îlots mêmes. Les constructions ne peuvent en occuper que les bords, et, primitivement, chacun des coins de l'îlot devait rester ouvert ; la libre circulation de l'air y aurait balayé les miasmes entre les façades postérieures des habitations, il aurait dégagé aussi sur la mer de vastes perspectives ; mais l'intérêt trop étroit des propriétaires triompha presque partout du règlement. Il reste que chaque centre de l'îlot est un grand jardin privé, entre les maisons fermées⁴⁵⁵. »

Ces diverses réflexions sur les îlots sont illustrées par les croquis de Jaussely montrant le rapport entre forme, ouverture, densité et position dans la ville :

« Une proportion décroissante sera observée du centre vers la périphérie relativement à la superficie occupée par les constructions ; non seulement les îlots diminueront d'importance mais aussi la hauteur des maisons par rapport à la largeur des surfaces bâties⁴⁵⁶. »

Le plan du réseau d'assainissement, sur lequel Jaussely dessine les égouts créés en relation avec le nouveau réseau viaire, montre qu'il ne néglige pas cette question, traitée en détail par Alphand⁴⁵⁷ et Stübben⁴⁵⁸. On a vu au chapitre précédant son intérêt pour les questions d'assainissement dans son relevé postérieur sur le Forum de Pompéi. Cet intérêt se retrouvera en 1915 dans l'ouvrage d'Agache, Auburtin

⁴⁵⁴ Souza Robert de, *Nice, capitale d'hiver*, op. cit., p. 419-420.

⁴⁵⁵ *Ibid.*, p. 412.

⁴⁵⁶ *Ibid.*, p. 417.

⁴⁵⁷ Alphand Adolphe, *Les promenades de Paris*, op. cit. ; voir la planche « Type des égouts » contenant douze coupes types de solutions parisiennes, soulignons que les réseaux souterrains (assainissement, eau, gaz), ainsi que le drainage superficiel, sont représentés sur chaque profil de voie.

⁴⁵⁸ Stübben Joseph, *Der Städtebau*, op. cit., voir l'implantation schématique des réseaux souterrains, dans la continuité d'Alphand, p. 348 (trois solutions parisiennes citées en exemples fig. 667-669) et p. 355, très belle coupe du sous-sol londonien p. 349, édition de 1924.



78 Léon Jaussely, Plan d'aménagement et d'extension de Barcelone, plan du secteur central avec la grande place, vers 1905 (*Inicis de la urbanística municipal de Barcelona*, 1985, p. 217).



79 Léon Jaussely, Plan d'aménagement et d'extension de Barcelone, vue aérienne de la place centrale, 1904, Fonds Jaussely, AA/CAPA/AA XXe (*La ville, art et architecture en Europe*, 1994, p. 170).

et Redont, auquel il collabore, lorsqu'il demande des plans de sous-sol de voirie comme pièce complémentaire aux « documents à recueillir » pour établir le programme préalable aux plans directeurs⁴⁵⁹. Enfin, les quatre planches de phasage des travaux montrent la prise en compte du facteur temps dans la mise en place du projet d'extension de la ville. Elles annoncent elles-aussi un thème que l'on retrouvera plus tard, notamment dans la « coupe évolutive » de Prost pour son plan d'aménagement de la côte d'azur varoise⁴⁶⁰.

Pour finir cette analyse, on étudiera les espaces urbains projetés par Jaussely. L'architecte dessine en perspective une série d'espaces publics, grandes places et dégagements devant les parcs et les nouveaux équipements. Il met ici en œuvre ce qu'il avait esquissé lors des deux concours de places publiques à l'EBA, que l'on a pu observer aussi chez Hébrard⁴⁶¹. Le nouveau pôle se situe sur un axe perpendiculaire au rivage, entre la mer et la colline reliant en baïonnette le parc de l'exposition de 1887 à la nouvelle gare centrale. Cet axe large regroupe les principaux édifices publics autour de plusieurs grandes places : une place des Beaux-Arts, la place « Glorias », le square central, sorte de grand cirque moderne se développant sur une longueur de cinq îlots ; il se poursuit avec la place de l'Anunziamento ; plus loin dans l'axe, en dépassant la Sagrada Familia alors en construction, on débouche sur la place de la nouvelle grande station principale. Au sud de celle-ci se trouve un grand centre social, organisé lui aussi autour d'une place.

Jaussely montre ce nouveau centre de la ville dans une perspective aérienne faussée, où il regroupe, dans un raccourci spatial, l'ensemble de ces monuments et espaces autour du grand square. Dans le fond, on aperçoit une avenue promenade qui contourne la colline. L'espace central de cette composition est donc le grand square, résurgence de la ville antique : c'est une évocation du cirque de Rome, qui rassemble en périphérie les édifices publics tout comme le Forum. Peut-être cette influence antique est-elle à l'origine du nom du projet : en appelant son plan d'extension « Romulus⁴⁶² », Jaussely se réfère au mythe de la fondation de Rome afin d'affirmer la continuité historique et la vocation fondatrice de son plan.

⁴⁵⁹ Voir le premier chapitre, Agache Donat-Alfred, Auburtin J.-Marcel, Redont Edouard et Risler Georges, *Comment reconstruire nos cités détruites*, op. cit., p. 14-15.

⁴⁶⁰ Hodebert Laurent, « Le plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, 1923, Henri Prost, La « Ville-Parc » », op. cit.

⁴⁶¹ Voir son projet d'un *Palais de l'automobile* pour le prix Chenavard en 1904, la référence de cet autodrome au cirque romain est explicite.

⁴⁶² On se souvient qu'en 1898, Bénard avait appelé « Roma » son plan pour le concours de Berkeley, voir chapitre II.

Parmi ce grand groupe d'espaces publics, dans lesquels on pourrait aussi ranger les avenues-promenade, il en est un que l'on retiendra plus particulièrement : l'Avenue du Parc, qui relie la grande place « Glorias », dans l'axe de l'avenue Cortes, au parc des sports. Dessinée sur le principe du boulevard à redans de Hénard, ici élargi⁴⁶³, sa largeur de 75 mètres en fait une avenue du type de celle des Champs-Élysées (80 m). Quatre lignes d'arbres flanqués de jardins latéraux dans les redans (8 m) lui donnent le statut d'avenue-promenade. Ce long jardin linéaire rejoignant le parc pourrait alors s'apparenter à l'avenue de l'Impératrice à Paris ; dans un dessin ultérieur, Jausseley a transformé les redans de Hénard pour adopter un système de jardins linéaires latéraux⁴⁶⁴. Son dimensionnement, et la présence de contre-allées, la rapprochent directement de la rue principale de la cité linéaire de Soria. Toutes deux intègrent le tramway : Jausseley dans les contre-allées, Soria en terre-plein central. On note également chez Stübben un certain nombre d'exemples de coupes de voies similaires, pour leur système de contre-allées, qui ont pu fonctionner comme modèles⁴⁶⁵. Il semblerait donc que Jausseley, opérant la synthèse entre le boulevard à redans de Hénard et l'avenue-promenade parisienne (Avenue du bois de Boulogne ou Champs-Élysées), ait contribué à mettre au point un nouveau type d'avenue-promenade urbaine. Ce type d'avenue courte à l'échelle d'un quartier, qui part d'une place et vient ouvrir axialement le tissu urbain vers un monument ou un parc, ne se retrouve-t-il pas chez Auburtin ou chez Gréber, dans leurs propositions pour Anvers et Philadelphie ? La synthèse de Jausseley, qui regroupe des problématiques architecturales, spatiales et paysagères, n'est-elle pas l'expression de l'« architecture des voies publiques » voulue par Guadet dans son cours de théorie ? Là encore, les éléments de cette genèse sont présents chez Stübben : la réédition de 1924 de son manuel regroupe à la fois les exemples parisiens⁴⁶⁶ présentés par l'ou-

⁴⁶³ Voir le chapitre II, « Les alignements brisés. La question des fortifications et le boulevard de Grande ceinture », in Hénard Eugène, *Études sur les transformations de Paris (1982)*, op. cit., p. 23-54 ; la coupe de Hénard, page 34, montre une largeur entre pignons de 36 m., celle de Jausseley une largeur quasi double : 75 m.

⁴⁶⁴ Voir le « Plano de la zona de Ensanche con sus modificaciones » au 1/5000e, in Ajuntament de Barcelona, *Inicis de la urbanística municipal de Barcelona*, op. cit., p. 228-229.

⁴⁶⁵ Voir J. Stübben, op. cit., pp. 134-205, les figures suivantes : fig. 134, « Unter den Linden », Berlin, 60-62 m., fig. 155, « Ringstrasse », Vienne, 57 m., fig. 157, « Andraffy-Strasse », Budapest, 45,50 m., fig. 167, « Hauptingstrasse », Anvers, 60 m., fig. 169, « Boulevard de Waterloo », Bruxelles, 54 m., fig. 183, « Boulevard d'Italie », Paris, 70 m., fig. 184, « Avenue des Champs-Élysées », Paris, 80 m., fig. 185, « Boulevard de la Fontaine », Nîmes, 64 m., fig. 186, « Avenue Fenchères », Nîmes, 64 m., fig. 187, « Avenue du Prado », Marseille, 67 m., fig. 205, « The mall », Londres, 61 m. avec parcs latéraux ; nous n'avons pu consulter que l'édition de 1924, il serait bon de vérifier dans l'édition initiale de 1890.

⁴⁶⁶ On trouve deux plans de l'Avenue du bois de Boulogne (anciennement Avenue de l'Impératrice) pages 276 et 463, une coupe des Champs-Élysées p. 184, d'autres avenues promenades sont présentées : une allée du parc de Versailles en coupe p. 312, la « Aachener Strasse » à Cologne plan et coupe p. 333, la « Poppelsdorfer Allee » à Bonn en coupe p. 275, etc.

vrage d'Alphand⁴⁶⁷, le plan de Jaussely pour Barcelone et les évolutions ultérieures de l'avenue-promenade appelée aussi *parkway*⁴⁶⁸ (*parkweg* dans le texte).

La réflexion pratique de Jaussely, appuyant sa composition générale sur une synthèse des dernières avancées théoriques sur l'urbanisme, constitue donc une avancée remarquable, qui a valeur de modèle pour de Souza. Pour celui-ci, cette « œuvre grandiose » est « le type même du plan d'embellissement et d'extension complet ; et il devrait provoquer l'émulation de la ville de Nice plus qu'aucune autre par la similitude des situations⁴⁶⁹ ».

Prost raconte le retour de Jaussely à la Villa Médicis en 1904. « [Il] arriva à la Villa avec d'énormes rouleaux de papier dans ses bagages et animé d'une extraordinaire ardeur. Il se mit immédiatement au travail, voici pourquoi ; en passant à Toulouse, son pays natal, il avait appris que la municipalité de Barcelone ouvrait un concours international de l'extension de l'agglomération⁴⁷⁰. »

Prost commente cette initiative, qui annonce ses propres futures expériences au Maroc :

« Ce fut une véritable révélation. Alors qu'en France, les villes contemporaines poussaient comme de mauvais champignons, usines, villas, habitations étant mélangées, une ville espagnole sollicitait le concours de techniciens étrangers afin de dresser un plan directeur assurant une extension logiquement préparée tant pour le plaisir de vivre que pour assurer le développement du commerce et de l'industrie⁴⁷¹. »

⁴⁶⁷ Alphand Adolphe, *Les promenades de Paris*, *op. cit.*, voir les planches d'illustration des Champs-Élysées et de l'Avenue de l'Impératrice en fin d'ouvrage.

⁴⁶⁸ Un extrait du plan de Auburtin pour le concours d'Anvers de 1910 est présenté p. 579, le « parkway » de Philadelphie commandé par la ville à Gréber en 1917 et publié par lui-même dans son ouvrage de 1920, est présenté p. 501. Pour la question du Parkway de Gréber à Philadelphie on se reportera aux articles de Lortie André, « Détours par les États-Unis », *op. cit.*, p. 13-24, et le chapitre « La ville métropole : entre image et organisation », in Lortie André (dir.), *Paris s'exporte. Modèle d'architecture ou architectures modèles*, Paris, Pavillon de l'Arsenal, Picard, 1995, p. 49-55.

⁴⁶⁹ Souza Robert de, *Nice, capitale d'hiver*, *op. cit.*, p. 422.

⁴⁷⁰ Prost Henri, *La villa Médicis et l'urbanisme*, *op. cit.*, p. 4-5.

⁴⁷¹ *Ibid.*

Le projet d'agrandissement de la ville d'Anvers de Henri Prost (1910)

Le concours public international pour « l'aménagement des terrains devenant disponibles par suite du démantèlement de l'enceinte fortifiée d'Anvers » est lancé à partir de mai 1910, et prend fin au 1^{er} octobre 1910⁴⁷². Son objectif est « d'obtenir les meilleurs projets d'appropriation des terrains constituant [...] l'enceinte fortifiée d'Anvers ». Il s'inscrit dans la lignée des concours de Vienne, Stockholm, Berlin, et d'autres villes allemandes comme Cologne, Dresde, afin, comme le précise le texte de présentation du projet, de « créer un précédent dans le pays⁴⁷³ ». Les organisateurs ont fait appel à la collaboration de spécialiste, comme Buls, Hénard, et Stübgen, tous trois présents au jury, pour s'attirer les protagonistes des différentes écoles des « villes d'Europe et même d'Amérique ». Ils souhaitent ainsi donner un rayonnement au concours, afin de le positionner dans les grandes compétitions internationales de cette science nouvelle : un urbanisme naissant qui ne porte pas encore ce nom, mais fait clairement référence au « Stadtebau » allemand, à « L'art de bâtir les villes » en Autriche et à « l'esthétique des villes » de Belgique⁴⁷⁴.

Il ne s'agit pas seulement de démanteler le système défensif des enceintes (bastions, murs, fossés, etc.) et d'aménager les terrains libérés, mais aussi et surtout de permettre à la ville de se projeter vers le futur et de profiter de sa position stratégique de port de la mer du Nord. Le texte rappelle que « le problème de l'extension d'Anvers dépend avant tout de sa destinée⁴⁷⁵ ». La situation géographique de la ville, avec ses faubourgs, est définie par la rive droite de l'Escaut. Elle s'est développée de manière concentrique au bord du fleuve, comme une ville commerciale en pleine croissance. Son activité portuaire, qui « dessert tout l'hinterland européen », occupe une infrastructure qui s'étend tout le long du fleuve, tandis que le transport terrestre de charroi est une activité, pour laquelle « la voirie [...] joue un rôle des plus importants⁴⁷⁶ ».

Le dossier du concours contient le programme et une série de documents graphiques concernant « le plan détaillé de la ville » au 1/5 000^e, comprenant les limites des emprises à traiter, des informations sur les transformations des installations du chemin de fer, telles que la commission d'études désire les voir réalisées ;

⁴⁷² *Memorandum du concours pour l'aménagement des terrains devenant disponibles par suite du démantèlement de l'enceinte fortifiée d'Anvers*, Anvers, Belgique, Ministère de l'Agriculture et des travaux Publics, Commission d'études pour l'aménagement de l'agglomération anversoise, 1911, Fonds Prost, *loc. cit.*, cote 343 AA 3/7.

⁴⁷³ *Ibid.*, p. 94.

⁴⁷⁴ *Ibid.*

⁴⁷⁵ *Ibid.*, p. 97, chapitre « Données topographiques et statistiques sur l'agglomération Anversoise ».

⁴⁷⁶ *Ibid.*

des feuillets indiquant avec précision la topographie des terrains de l'enceinte au 1/2 000^e; un plan des communes limitrophes avec les emprises concernées au 1/5 000^e; et, enfin, des plans ou notices concernant tous les projets arrêtés par les autorités compétentes⁴⁷⁷.

L'article 4 du programme du concours prévoit la suppression ou la conservation d'un certain nombre de bâtiments militaires existants. La possibilité de l'une ou l'autre décision est laissée au libre choix des concurrents, en fonction de la compatibilité avec leur conception d'aménagement des terrains. Liberté leur est aussi laissée de fournir deux projets distincts, réalisant les deux hypothèses. La question de la conservation est intéressante, nous y reviendrons avec la réponse de Prost.

Le programme définit dans l'article 5 les « bases du projet ». Il comporte les conditions principales requises. Elles concernent des infrastructures devant organiser les aménagements sur l'emprise des enceintes, autour d'un « boulevard circulaire aménagé » qui doit intégrer divers types de circulations : des voitures, des automobiles, des piétons, des cavaliers, des cyclistes et des tramways, ainsi qu'un chemin de fer métropolitain et la suppression des passages à niveaux. Le projet doit assurer la connexion de toutes les rues principales venant de l'intérieur de la ville avec le boulevard, mais aussi prévoir au-delà de ce boulevard le prolongement des grandes artères vers la zone d'extension. Mais les objectifs comportent également la construction d'édifices publics ayant un caractère monumental, parmi lesquels : des églises, un conservatoire de musique et une académie des beaux-arts ; un Palais de l'industrie, du commerce et de la navigation ; une maison communale et un hall de concert. Cette liste est complétée par deux hôpitaux, une prison, un bassin de natation et, pour l'habitat, des Cités-jardins, des maisons ouvrières et des blocs à bâtir.

Ces éléments sont complétés par des espaces publics : parcs avec étangs, squares et plaines de jeux ; des emplacements pour des statues et fontaines, mais aussi, à la fin de la séquence du boulevard, la mise en place « d'un belvédère-promenade, en hauteur, donnant une vue panoramique sur l'Escaut et accessible aux voitures et aux automobiles ». Ce dispositif, on le verra, joue une place importante dans le projet de Prost.

Les concurrents doivent remettre le projet d'ensemble au 1/2 000^e, en tenant compte des transformations des chemins de fer et de la voirie en général, telles qu'elles auront été indiquées ; des profils en travers du boulevard et des rues princi-

⁴⁷⁷ *Ibid.*, p. 84, article 3.

pales au 1/250^e; ils doivent rendre le plan de détail de deux croisements du boulevard avec des artères principales au 1/500^e; et fournir, enfin, des coupes en travers et en élévation du belvédère et des voies d'accès au 1/250^e. Un rapport explicatif doit accompagner le projet.

Parmi les attendus du rendu, figure la représentation sur tous les plans des éléments suivants: «les trottoirs, les voies carrossables, les allées pour cavaliers, pour cyclistes, pour automobiles, les promenoirs, les voies du tram, les rangées d'arbres». Ces indications montrent bien que l'espace du sol du projet doit être précis quant au partage des usages qui l'occupent et le traversent, définissant ainsi l'espace public urbain de la ville.

Le jury est composé de huit membres, dont deux parisiens: Bouvard, directeur des services d'architecture et des promenades et plantations, et Hénard, architecte de la Ville. Deux autres éminents spécialistes des questions urbaines sont aussi présents: Buls, ancien bourgmestre de Bruxelles, et le célèbre Stübben, ingénieur à Berlin. Hénard et Stübben sont tous deux auteurs d'ouvrages de toute première importance sur les transformations des villes.

Le sol informé dans le programme du concours

Dans la notice explicative des indications figurées sur les plans remis aux concurrents, un certain nombre d'informations concernent des tracés de voirie, alignements et tracés divers. Elles renseignent des éléments validés par la Commission concernant les transformations accomplies ou en cours d'exécution⁴⁷⁸. Ainsi, dans les documents, le sol est informé de «l'aspect nouveau que présentera [...] la topographie de l'agglomération anversoise, même en dehors des endroits intéressant directement le concours».

Le périmètre d'intervention est figuré «en traits pleins bleus» sur le plan de la ville d'Anvers, ainsi que des agglomérations de Deurne et de Berschem. Les «traits pleins rouges» figurent des élargissements, des alignements nouveaux ou artères nouvelles validés par les autorités: il est demandé aux concurrents de ne pas y apporter de modifications. Par contre, d'autres indications peuvent être corrigées, notamment certaines adaptations et tracés d'ouvertures dans les enceintes.

Des bâtiments militaires ont été repérés, conformément aux indications de l'article 4. Certains terrains, figurés en jaune, peuvent recevoir une autre destination que

⁴⁷⁸ *Ibid.*, p. 87-88.

celle qu'ils ont alors. Des liserés verts indiquent les propriétés acquises par l'administration communale d'Anvers pour être transformées prochainement en parc public. Une surface de terrain teintée en bleu pâle indique l'emplacement réservé à la gare de voyageurs au sud de la ville. Il est précisé que la gare actuelle de marchandise peut être déplacée, et les voies pour voyageurs surélevées et transformées. La délimitation de la « plaine des manœuvres » et du « polygone du génie » sont aussi reportées sur les plans.

Les indications topographiques sont figurées par des chiffres. Ceux qui sont soulignés indiquent la largeur des rues et des chemins existants. Le tissu urbain d'Anvers est figuré avec précision par « les parties bâties et non-bâties de chaque bloc de maison ». Celles-ci ne doivent être reproduites aux feuilles du concours que d'une façon sommaire, afin de mettre l'accent sur les éléments proposés aux nouvelles constructions par les concurrents.

Le détail des ouvrages et infrastructures

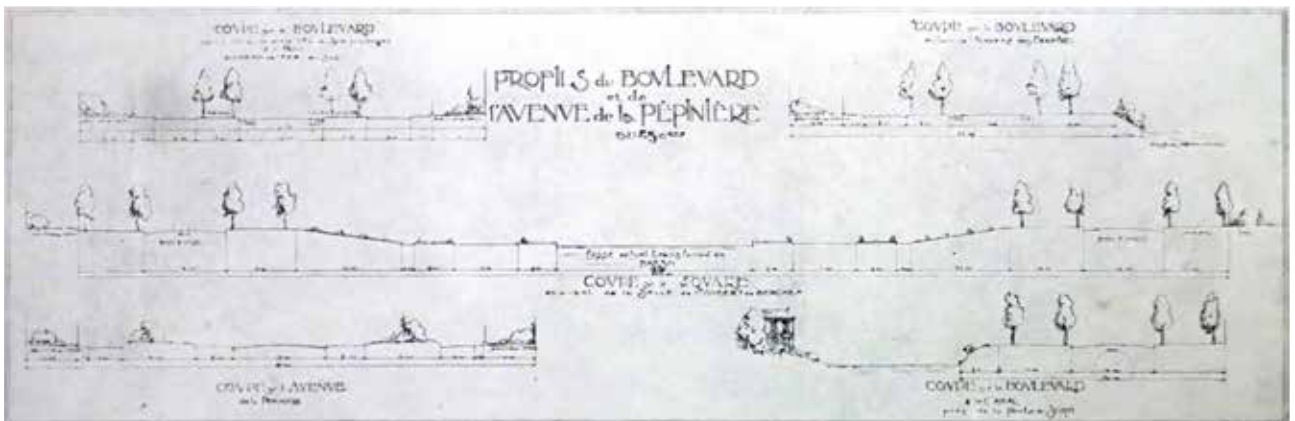
Les ouvrages et infrastructures prévus sont indiqués avec précision. Sans entrer dans le détail de leur localisation, voyons plutôt la nature des indications qui les concernent.

La route de Breda est élargie de 22 à 30 mètres. Deux nouveaux boulevards la rejoignant atteignent la même largeur. De nouvelles rues et places publiques sont proposées. Des viaducs et ponts militaires sont élargis, de nombreuses rues sont élargies ou prolongées dans des dimensions allant de 15 mètres, à 18, 22, 25, 30, 40 et jusqu'à 50 mètres pour la route de Malines sur la commune de Berchem. Certaines voies sont bordées de « jardinets » d'une profondeur de 4 à 6 et 7,5 mètres. Certains de ces travaux sont en cours d'exécution au moment du concours.

Les transformations des installations du réseau de chemin de fer sont prévues sur plusieurs sites : la gare du sud, les lignes d'Anvers-centre vers Bruxelles et Gladbach, la gare de Borgerhout et la gare des 1000 wagons. Les indications plus précises concernent d'abord la suppression de la gare de marchandises de Borgerhout, à libérer pour le trafic international de voyageurs vers la Hollande. Cette transformation permet de faire passer l'avenue Plantin sous les voies ferrées et de la prolonger vers l'extérieur. Les concurrents sont informés des cotes de niveau précises des voies ferrées afin d'intégrer ces données dans leurs plans. Des précisions du même ordre sont données concernant la gare de Berchem, avec le nivellement des voies ferrées et les principes de raccordements au sol naturel. Des passages inférieurs sont prévus sous les voies de chemin de fer afin de supprimer les passages à niveaux.



80 Henri Prost, Plan d'agrandissement de la ville d'Anvers par l'aménagement de la zone militaire, Plan général, 1910 (*Memorandum du concours d'Anvers*, 1911, fig. 2, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XXe, 343 AA 3/7).



81 Henri Prost, Plan d'agrandissement de la ville d'Anvers, Profils du boulevard et de l'avenue de la pépinière, 1910 (*Memorandum du concours d'Anvers*, 1911, fig. 19, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XXe, 343 AA 3/7).

Données topographiques et statistiques

La particularité de la ville d'Anvers est d'être installée en plaine: le niveau du sol varie entre + 3,5 et + 11 mètres. Le niveau moyen atteint la cote + 6,5 et le fleuve Escaut subit une marée d'amplitude de 4,3 mètres. Cette situation affecte l'écoulement des eaux pluviales et ménagères de l'agglomération.

À la date du concours, vers la fin de 1909, la population dite de «l'ancienne agglomération» *intra muros*, qui regroupe les villes d'Anvers, de Borgerhout et de Berchem, est d'environ 400 000 habitants. Celle des communes englobées dans la future agglomération est d'environ 100 000 habitants.

La superficie des trois villes *intra muros* atteint 1 532 ha, et celle de l'extension est de 5 846 ha, portant ainsi la surface totale à 7 378 ha, ce qui représente une augmentation de presque cinq fois la dimension de la ville initiale. L'opération la porte presque à celle de Paris *intra muros* (7.800 ha). La superficie de l'enceinte déclassée en mars 1906 est d'environ 400 ha, plus une centaine d'hectares de fossés.

Parcs et espaces libres

L'agglomération à la date du concours comporte les parcs suivants: Herenthals (14 ha), Pépinière (4,5 ha), le jardin zoologique (8,5 ha) et l'Harmonie (1,75 ha), soit un total de 29 ha environ. Le Mémoire y ajoute la superficie des grandes artères pour une surface d'environ 30 ha, soit un total d'«espaces libres» qui s'élève à 60 ha environ et représente 1/80^e de la surface totale. Cette situation est jugée «peu avantageuse pour un grand centre comme Anvers⁴⁷⁹».

Afin d'améliorer la situation, l'administration a acquis trois domaines en vue d'y constituer un parc public de 100 ha. L'action est complétée par l'acquisition par le gouvernement de «la plaine des manœuvres», terrain qui, une fois obsolète pour l'usage militaire, sera partagé: la moitié servira d'extension aux espaces libres et le reste sera approprié et revendu pour être loti. Les autorités anversoises suivent ainsi l'exemple parisien, la capitale française ayant annexé les Bois de Vincennes et de Boulogne pour compenser le déficit parisien en parcs publics.

⁴⁷⁹ *Ibid.*, p. 100, chapitre «Données topographiques et statistiques sur l'agglomération Anversoise».



FIG. 10

Zicht op de kerk der Borsbeeksche poort (2^e blad)
 Vue sur l'église de la porte de Borsbeek (2^e feuille)

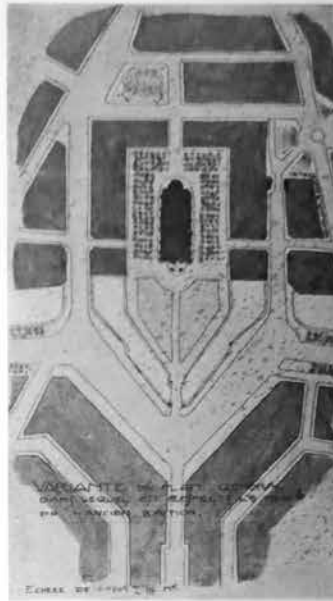


FIG. 11

Vestingsvoorsprong van Borsbeek, andere schikking
 (2^e blad)
 Saillant de Borsbeek, variante (2^e feuille)



FIG. 12

Zicht op den vestingsvoorsprong der Borsbeeksche poort (2^e blad)
 Perspective du saillant de Borsbeek (2^e feuille)

- 82 Henri Prost, Plan d'agrandissement de la ville d'Anvers, Le saillant de Borsbeek, plan et perspectives, 1910
 (Memorandum du concours d'Anvers, 1911, fig. 10-11-12, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XXe, 343 AA 3/7).

Le projet de Prost

Selon Marrast, Prost participe au concours international ouvert par la ville d'Anvers « pour se distraire, échapper à l'obsession, se donner de l'air », alors qu'il est en train de finir ses dessins de restitution de Sainte-Sophie⁴⁸⁰.

Le jury s'est réuni du 17 au 19 octobre 1910, il prend connaissance du programme et visite le site le premier jour. Les deux autres jours sont consacrés à l'examen et au classement des projets. Le projet de Prost, intitulé « Anneau d'or », est classé premier à l'unanimité du jury, bien qu'il relève des imperfections, notamment « en ce qui concerne les dimensions excessives de certaines places publiques et les défauts des lotissements », tout en soulignant « la beauté des lignes principales et de l'ensemble du projet⁴⁸¹ ».

Prost organise son projet dans une grande composition souple, en proposant d'assurer « une large part de terrain à la création de grands espaces découverts, de parcs, de squares, formant ainsi un grand réservoir d'air entre la ville ancienne et la future ville moderne⁴⁸². » Il se place ainsi dans la continuité des réflexions contemporaines sur les fortifications de Paris.

Un autre aspect important de son projet est la position attentive et respectueuse envers les éléments paysagers ou construits existants, qu'il capte pour les intégrer au nouveau paysage urbain qu'il propose. Ainsi, il profite de la présence du large fossé d'eau qui entoure la ville, et qui par endroits « donne à tout le paysage qui l'entoure une jolie couleur ». Il le conserve sur presque tout son parcours en le faisant participer au tracé du boulevard circulaire et à ce nouveau paysage. Il écrit : « Le large boulevard circulaire qui est l'objet de ce concours suivrait les sinuosités de ce canal qui, bordé de villas, de jardins et de monuments divers, donnerait ces beaux effets qu'on admire dans les villes du Nord. Au lieu d'un boulevard monotone compris entre deux rangées de maisons, nous obtiendrions des vues pittoresques et imprévues qu'un boulevard seul ne saurait donner⁴⁸³. » Il décide aussi de conserver la plupart des constructions militaires qui se trouvaient le long des fortifications (l'arsenal, les portes, les casernes, etc.) et dont la conservation avait été présentée comme possible.

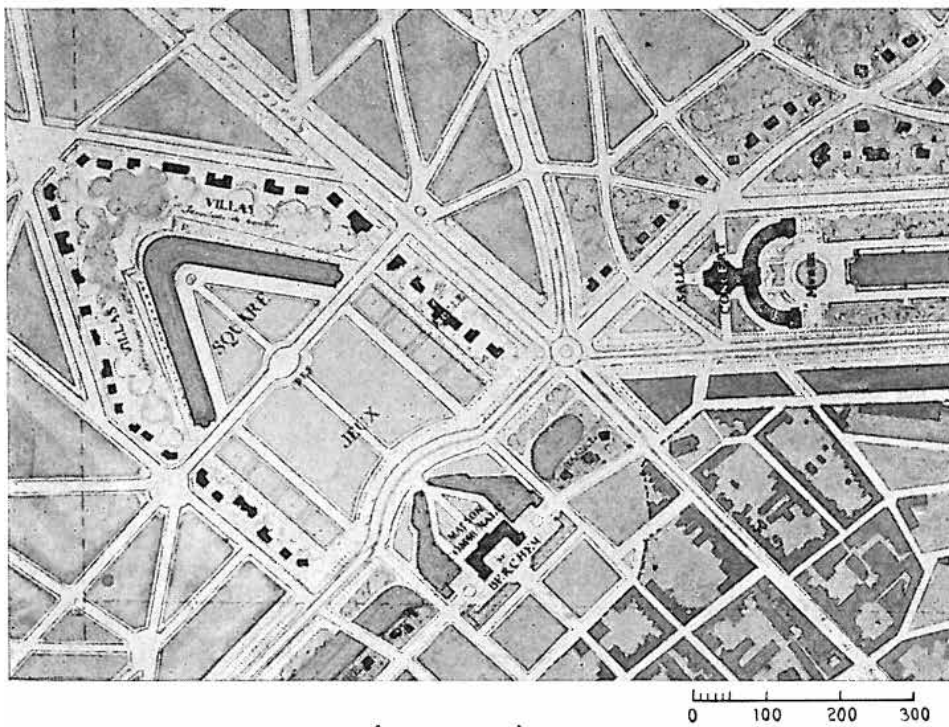
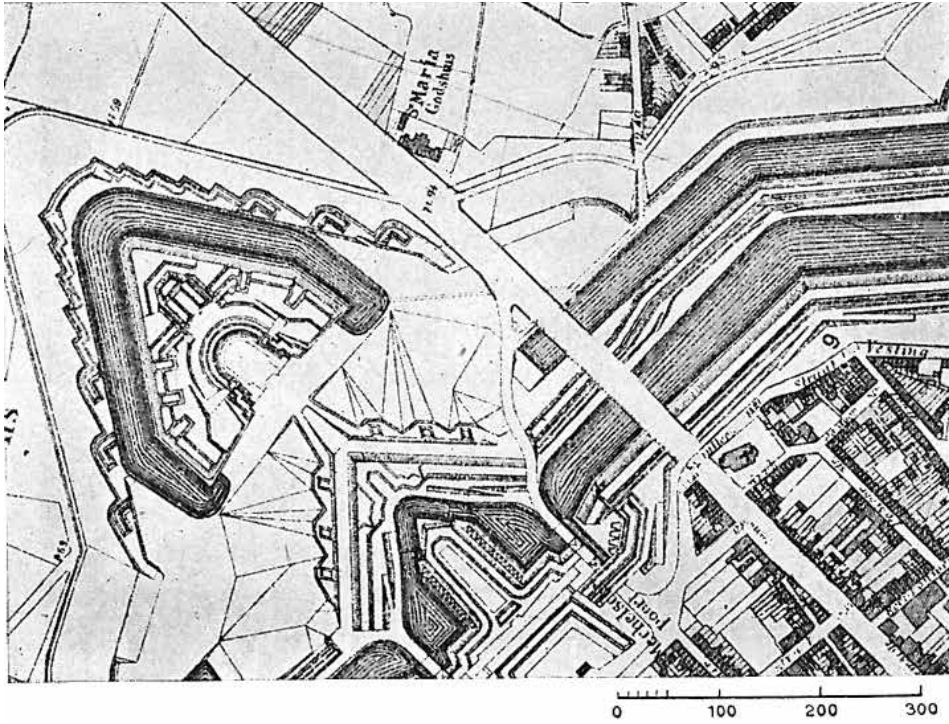
Dans l'idée que l'on pourrait objecter à la conservation de ce canal des anciennes

⁴⁸⁰ Marrast Joseph, « Maroc », in *L'Œuvre de Henri Prost: Architecture et urbanisme*, Paris, France, Académie d'architecture, 1960, p. 51.

⁴⁸¹ « Rapport du jury », in *Memorandum du concours d'Anvers, op. cit.*, p. 92.

⁴⁸² Prost Henri, « Anneau d'Or. Rapport de Monsieur Henri Prost », in *Ibid.*, p. 109.

⁴⁸³ *Ibid.*



L'EXTENSION D'ANVERS

Transformation d'un bastion de l'enceinte à Berchem.

Par Henri Prost.

- 83 Henri Prost, Plan d'agrandissement de la ville d'Anvers, Transformation d'un bastion de l'enceinte à Berchem, 1910 (*Nice, capitale d'hiver*, 1913, p. 26).

fortifications, « au point de vue de l'hygiène et au point de vue financier », Prost développe un argumentaire qui témoigne de son intérêt à travailler dans et sur l'épaisseur du sol existant, dans le respect de ses caractères et d'une économie générale de moyens au service du projet de transformation des fortifications. Comme si les questions parisiennes avaient fonctionné en contre-exemple de la situation d'Anvers.

Il règle rapidement la question de l'hygiène à partir des renseignements officiels fournis par les autorités militaires, concluant que « le voisinage de l'eau des fortifications n'est pas nuisible à la santé et à l'hygiène ». C'est donc sur les questions financières qu'il convient de s'attarder. Prost indique que, si la conservation des fossés semble à première vue priver la ville d'une surface de terrain dont la vente produirait certainement une somme importante, « ceci n'est qu'apparent ». En effet, il étudie finement les questions topographiques pour conclure que le remblaiement des terrains insalubres supposerait d'aller chercher des terres très loin, avec un coût du transport élevé. Il propose donc d'utiliser plutôt la terre des talus, un appoint « considérable tout trouvé et facile à transporter ». Le calcul effectué, il conclut qu'à surface égale, il faudra beaucoup plus de terre pour combler les fossés que pour assainir les terrains concernés. Ainsi, « ce sont ces questions d'hygiène et de santé publique qui, jointes à la beauté de la future ville nous ont décidé à conserver le cours d'eau constitué par les fossés des fortifications » ; « sur presque toute l'étendue de l'enceinte, sauf dans des parties que nous signalons plus loin, le talus des fortifications serait abattu et les terres transportées sur les terrains insalubres⁴⁸⁴ ».

Ce choix lui permet de profiter du fossé pour l'inscrire comme élément qualifiant du projet. Celui-ci « prendrait alors l'aspect d'un canal dont il faudrait décorer les rives par des plantations ». Cet élément est donc associé sur la plus grande partie de son parcours au tracé du boulevard longeant l'une des rives du canal, soit directement sur le bord, soit en restant séparé de celui-ci par des plantations. Prost en fait un élément central du plan, une sorte de parc linéaire dans lequel « on pourrait disposer des bancs, des exèdres, etc., permettant de se reposer en regardant de beaux points de vue ». En face de ce linéaire de parc, la rive opposée serait occupée par des habitations dont les terrains borderaient directement le canal. Il profite du plan d'eau pour y disposer par endroits quelques-uns des monuments demandés, de sorte que leur silhouette architecturale dominant cet « ensemble pittoresque de boulevard, jardins, villas, habitations, etc. soit doublé par le reflet des eaux ».

484 *Ibid.*, p. 110.

Robert de Souza et le projet de Prost

Dans son ouvrage *Nice, capitale d'hiver*, le journaliste et activiste Robert de Souza consacre un chapitre entier au « Concours d'Anvers⁴⁸⁵ », juste avant celui consacré au « Nouveau plan de Barcelone⁴⁸⁶ » de Jaussely (pourtant antérieur à celui d'Anvers).

Le premier commentaire de l'auteur sur le projet de Prost concerne l'attention que porte son projet aux éléments préexistants. Il s'inscrit dans une situation marquée par les traces des aménagements militaires, bâtiments et système de fortifications avec remparts et fossé en eau, qu'il s'agit de dépasser dans le plan d'extension.

De Souza en fait l'éloge, estimant que le plan de Prost a « une originalité foncière dont auraient bien pu s'inspirer dans leur démantèlement nos petites villes du Nord : celle de laisser les lignes du passé commander le progrès de l'avenir⁴⁸⁷ ». Il indique que quelques villes allemandes l'avaient déjà pratiquée, mais d'une manière « incertaine et accidentelle, jamais avec autant d'invention et de rigueur ». Après ce commentaire général, il souligne le travail de Prost avec le sol et son attention toute particulière au fossé qui suit les fortifications. Il décrit alors le tracé du boulevard, alors que le programme n'avait rien spécifié sur son emplacement :

« Notre architecte commença ainsi par garder le fossé sur presque tout son parcours, et son boulevard n'en corrigea point les brisures. Parfois des jardins séparent le canal des habitations, d'autres fois les maisons se mirent au bord de l'eau que du côté opposé la chaussée longe, et des trottoirs plantés d'arbres. Puis, de même que certains ouvrages militaires étaient conservés, les portes, l'arsenal, le dessin des bastions ne fut point effacé. Leur dégagement prêta à l'édification de monuments publics, hôtels de ville, églises, et leur forme saillante à des figures linéaires enfermant des miroirs d'eau⁴⁸⁸. »

De Souza appuie son argumentation sur cette démarche d'inscription du projet sur les traces par la publication d'un extrait du plan d'extension, qui concerne la « Transformation d'un bastion de l'enceinte à Berchem ». L'extrait est montré en regard de l'état existant à l'époque. On voit alors clairement comment l'architecte dessine son projet sur les traces des bastions de la fortification.

En 1953, Lacoste décrit également la démarche de Prost et sa connaissance du sol :

« Il a pour sonder un terrain un flair qui tient du prodige ; il a arpenté les talus,

⁴⁸⁵ Chapitre « Le concours d'Anvers », in Souza Robert de, *Nice, capitale d'hiver*, op. cit., p. 399-407.

⁴⁸⁶ « Nouveau plan de Barcelone », in *Ibid.*, p. 408-423.

⁴⁸⁷ *Ibid.*, p. 406.

⁴⁸⁸ *Ibid.*, p. 406-407.



Avant



Prost



Actuel

84 Anvers: Grille diachronique (avant, Prost, actuel) sur le cadrage de la séquence de paysages urbain composée à partir des planches de l'atlas. Plans, photographie aérienne et redessins.
 À gauche les documents d'origine, à droite les redessins. En haut l'état en 1903 avant le projet de Prost, au milieu le plan de Prost de 1910, en bas l'état actuel en 2015-2017. Pour les légendes voir le volume de l'atlas. Notons que le plan de Prost n'a pas été mis en œuvre, mais que quelques tracés subsistent, voir détails dans l'atlas.

interrogé les militaires qui partaient, les civils qui les remplaceraient, les échevins à qui appartient la décision et les petites gens qu'on ne consulte guère. Il possède cet art qui consiste à savoir écouter, à vouloir comprendre, découvrir et mettre en valeur l'originalité d'autrui. Il connaît son Anvers comme Vauban connaissait son Ath par cœur, son Namur et son Charleroi⁴⁸⁹. »

Avec le projet d'Anvers, Prost intègre le Musée Social

Porté par son succès à ce concours européen, Prost entre au Musée social, où il participe pour la première fois en juin 1912. Lors de la séance du 22 juin, la *Section d'hygiène urbaine et rurale* lui adresse ses félicitations, sorte de consécration d'une carrière naissante⁴⁹⁰. C'est le début d'une participation nourrie, rythmée par sa présence à une vingtaine de séances entre 1911 et 1935, et par la présentation de ses projets nationaux ou à l'étranger. Il donnera en février 1913 une communication sur le projet d'Anvers, lors d'une séance où Delure présente les plans d'extension de Casablanca et de Rabat⁴⁹¹, un territoire qu'il va rejoindre fin 1913.

⁴⁸⁹ Henry Lacoste, cité in Royer Jean, « Henri Prost urbaniste », *Urbanisme*, n° 88, 1965, p. 8.

⁴⁹⁰ Voir le compte rendu de la séance du 22 juin 1911, rapporté par Anne Cormier, dans Cormier Anne, *Extension-limites-espaces libres, les travaux de la Section d'hygiène urbaine et rurale du Musée Social*, Paris, mémoire de CEA « Architecture urbaine », sous la direction de Jean-Louis Cohen, Ecole d'architecture Paris-Villemin, 1987, p. 90.

⁴⁹¹ Séance du 13 février 1913, in *Ibid.*, p. 92.

Conclusion

L'analyse des démarches et des projets de Jaussely et de Prost met en évidence des thèmes récurrents, qui servent de modèle pour comprendre les autres projets cités. Elle permet d'enrichir les trois axes évoqués au début du paragraphe précédent. Reprenons dans l'ordre ces points qui situent les problèmes d'infrastructure dans le cadre d'intervention général sur la ville.

L'organisation de la ville

Grâce aux instruments d'abstraction graphiques et mathématiques, cette démarche de réflexion générale sur l'organisation du fait urbain permet de développer une stratégie d'orientation globale pour sa structure et pour la disposition de ses composants essentiels. Elle s'opère dans le respect du paysage et de l'histoire du lieu, en s'appuyant sur :

- a- Les infrastructures, les édifices et services publics, les parcs et espaces libres publics.
- b- L'analyse des fonctions urbaines, et leur séparation qui conduit à découper la ville en zones d'affectation différentes.
- c- La notion d'efficacité technique, liée au progrès industriel (taylorisation).

Les infrastructures d'équipement du sol urbain

Les différentes strates des réseaux d'infrastructures s'enrichissent mutuellement pour constituer le socle et l'armature de la composition générale du plan. Les orientations sont fixées par la stratégie générale (point précédent). Les catégories principales en sont les suivantes⁴⁹² :

- a- Le réseau viaire de surface, hiérarchisé (multiplicité des profils transversaux, cf. Stübgen) et équipé en mobilier et plantation (cf. les planches d'Alphand) ;
- b- Les réseaux de transports (chemin de fer, tramway, métropolitain, canal), en surface ou en sous-sol ;
- c- Le transport d'énergie et l'assainissement, essentiellement en sous-sol ;
- d- Le *système de parcs*⁴⁹³ : il consiste à mettre en réseau les espaces libres publics, intérieurs ou extérieurs à la ville ; il permet l'intégration des caractéristiques paysagères du site dans les grandes lignes de la composition générale ;
- e- Les espaces libres prévisionnels : ils permettent une extension future maîtrisée

⁴⁹² Ces catégories ont été constituées sur la base de la définition de Pierre Merlin, in Choay Françoise et Merlin Pierre (dir.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, op. cit.

⁴⁹³ Voir l'évolution de cette notion depuis Hénard jusqu'à Forestier, chapitre « La projection de la ville sur le territoire et l'ouverture au paysage », pp. 98-106.

de la ville et/ou de ses composants essentiels (habitat, hôpitaux, industrie, etc.);
 f - Les « bâtiments-infrastructures » : ce sont des points nodaux des différents réseaux, fonctionnant comme des pôles d'échanges entre ces réseaux et leurs différents plans (gares, ports, aéroports, etc.).

Les dispositifs de la spatialité urbaine

Ils donnent une nouvelle dimension aux idées de Sitte et Guadet sur les espaces libres. Ces nouveaux lieux d'ouverture du tissu urbain répondent à la fois à des problématiques architecturales et paysagères. L'espace n'y est plus centré ou axé sur un seul monument, mais il met en scène un ensemble de plusieurs édifices, ou un paysage, dans une relation spatiale dynamique (parcours, emboîtement d'échelles) héritée des principes de Guadet et de la lecture de villes antiques. Ils sont de deux types :

a- Place ou enchaînement de places :

Elles mettent en scène, à travers une nouvelle vision de la société, des centres civiques ou des édifices publics qui représentent principalement le pouvoir politique, mais aussi la culture et la science. Ce dispositif est le plus souvent central dans la composition générale.

b- Les avenues promenades :

Ce dispositif associe de larges voies à des jardins linéaires latéraux. Inscrites dans la lignée des avenues parisiennes, elles sont urbaines ou métropolitaines et ouvrent la ville sur le paysage ; elles peuvent fonctionner comme un enchaînement de places en reliant les lieux stratégiques du rapport de la ville au paysage (parcs, sites remarquables), et sont l'armature des systèmes de parcs.

Nous supposons que ces différents points sont le fondement même de la démarche d'urbaniste telle qu'elle se met en place en France au début du siècle dernier. C'est pourquoi il est indispensable de vérifier si les projets que l'on se propose d'étudier répondent ou non à ces critères. D'ores et déjà, il semble possible de répondre par l'affirmative. Un examen rapide des principaux projets à étudier conforte en effet notre thèse ; il n'est cependant pas inutile de faire quelques rapprochements avant de clore le chapitre. Sans entrer dans les détails, nous allons donc porter des regards croisés sur le projet de Prost pour Anvers, et les deux manifestes de Garnier et Hébrard. Pour la Cité industrielle, on se reportera à la publication des planches de Garnier en 1917, avec le court texte de l'architecte qui introduit sa démarche⁴⁹⁴. Pour le projet de Centre international de Hébrard, nous nous référerons à l'ouvrage

⁴⁹⁴ Garnier Tony, *Une cité industrielle*, op. cit.

de Gresleri et Matteoni⁴⁹⁵.

Pour le premier point, à l'exception du concours d'Anvers qui ne propose pas de stratégie à l'échelle de la ville entière, les deux autres projets répondent d'une démarche similaire à celle de Jaussely quant à leur organisation générale. Le manque de sources ne permet pas de conclure quant à l'utilisation d'un instrument d'abstraction pour l'organisation générale. Mais tous deux réunissent les éléments d'une composition basée sur un schéma simple d'infrastructures urbaines en relation avec le territoire. S'ils séparent les composantes essentielles de la ville en réponse à des objectifs différents (industriel ou politique), la notion d'efficacité de la structure ne fait pas de doute chez Garnier, et semble se confirmer dans la fonctionnalité du projet de Hébrard. Ce dernier, comme son compatriote, concentre les industries en un seul lieu, sur le canal, autour d'une gare située au milieu du bassin des entrepôts. Le projet de Prost intègre, à une échelle moindre, plusieurs types de quartiers ; son « anneau d'or » se développe autour des anciennes fortifications et intègre les parcs et édifices publics, comme le demandait le programme.

Si dans ces trois projets, les infrastructures urbaines ne sont pas différenciées comme dans la démarche de Jaussely, elles y comportent presque toutes les différents éléments que l'on a cités. Un réseau viaire, hiérarchisé et planté, constitue l'armature de tous les projets. Chez Prost, l'anneau d'or s'organise autour d'un boulevard empruntant son profil transversal aux Champs-Élysées, et vient assurer la connexion du réseau viaire de la ville existante avec celui des nouveaux quartiers dessinés par l'architecte. Prost adopte le principe du « carrefour à giration » de Hénard pour les intersections entre le nouveau boulevard et les principales avenues⁴⁹⁶. Le plan de Hébrard montre un réseau hiérarchisé et complexe comportant un grand nombre de voies différentes. Quant à Garnier, il met en place un réseau simple « de rues parallèles et perpendiculaires » s'articulant sur trois types de voies⁴⁹⁷. Chez Hébrard, le réseau de transport est figuré par une planche qui

⁴⁹⁵ Sur le projet de Hébrard voir les chapitres « La capitale del mondo », pp. 21-45, et « L'idea di città e la memoria dell'antico », pp. 47-63, in Gresleri Giuliano et Matteoni Dario, *La città mondiale: Andersen, Hébrard, Otlet, Le Corbusier*, Venezia, Italie, Marsilio, 1982, 260 p., voir aussi l'article de G. Gresleri, dans Dethier Jean et Guiheux Alain (dir.), *La ville, art et architecture en Europe*, op. cit., p. 164-165, et enfin l'article Wang Rémi Wei-Chou, « Ernest Hébrard et la création d'un centre mondial de communication. A la recherche d'un modèle d'urbanisme. », *Croisements*, n° 2, 2012, pp. 12-38.

⁴⁹⁶ Citons le rapport de Prost : « Les places que nous avons conçues à la rencontre du boulevard et des principales avenues seraient établies selon le système des places à circulation giratoire de M. Hénard », « Rapport de M. Henri Prost », in Marrast Joseph (dir.), *L'Œuvre de Henri Prost*, op. cit., p. 218.

⁴⁹⁷ Il explique son choix : « La ville comprend un réseau de rues parallèles et perpendiculaires. La rue la plus importante a son origine à la station de la voie ferrée, et va de l'Est à l'Ouest. Les rues Nord-Sud ont 20 mètres de large et sont plantées des deux cotés ; les rues Ouest-est ont 13 mètres ou 19 mètres de large, celles de 19 mètres sont plantées seulement sur leur coté Sud, celles de 13 mètres non plantés du tout. », in Garnier Tony, *Une cité industrielle*, op. cit.

montre le schéma du système des transports composé de trois réseaux : ce sont les « voies ferrées », les « communications métropolitaines », et les « communications locales du centre international⁴⁹⁸ ». Le réseau de transport des trois projets comprend le chemin de fer et le tramway. Notons, chez Hébrard et Garnier, la présence de gares qui fonctionnent comme des interfaces entre le réseau souterrain et celui de surface⁴⁹⁹. Prost, qui n'a pas à projeter de gare ferroviaire, utilise son Belvédère comme « une gare maritime où l'embarquement et le débarquement des trains se feraient à couvert⁵⁰⁰ ».

Chez Garnier, la question de l'assainissement est représentée sous forme d'un plan du « système d'évacuation des eaux usées et de pluies » d'un quartier d'habitation (pl. 148), accompagné d'une planche de « détail de l'évacuation [...] au droit d'une habitation » (pl. 149). Cette dernière s'inscrit dans la continuité des planches d'Alphand et de Stübben illustrant les implantations de réseaux souterrains. Le projet de Hébrard comporte un schéma des réseaux en sous-sol, qui comprend un réseau de chauffage urbain, avec « vapeur haute pression » et « vapeur d'échappement », ainsi qu'un réseau d'« eau chaude⁵⁰¹ ». La question de l'énergie est aussi présente dans le projet de Cité industrielle, comme en témoigne le barrage situé dans une vallée en arrière-plan⁵⁰². Le système de parcs est présent dans les trois projets : chez Garnier, une surface libre et uniforme permet de traverser à pied les quartiers ; Prost les intègre dans une couronne verte accompagnant le fossé existant, et ce système est repris par Hébrard. Comme Jaussely à Barcelone, ce dernier réunit les activités sportives dans un immense parc ouvert sur la mer, dans une référence explicite au projet de Burnham et Bennett pour Chicago (1907-1909) qui trouvait lui-même son origine dans les modèles français⁵⁰³. Un examen approfondi des plans devrait permettre de vérifier si ce système de parcs intègre l'échelle des quar-

498 Voir le « Plan schématique de la ville » montrant en couleur les trois réseaux de communications souterraines, in Andersen Hendrik Christian et Hébrard Ernest Michel, *Création d'un centre mondial de communication*, Paris, impr. de P. Renouard, 1913, p. 82.

499 Voir la gare de Garnier en plan et en coupe pl. 60 à 62, in Garnier Tony, *Une cité industrielle, op. cit.*, et la tour du progrès de Hébrard, in Andersen Hendrik Christian et Hébrard Ernest Michel, *Création d'un centre mondial de communication, op. cit.*, p. 69-76, plus particulièrement la coupe verticale qui montre la superposition des réseaux de transport dans le socle de la tour, p. 75.

500 Cette proposition est très similaire aux dispositions du concours pour une *Gare maritime*, concours Labarre à l'EBA en 1891, on se souvient aussi du projet lauréat de Prost pour une Gare centrale de voyageurs pour une capitale, prix de reconnaissance des architectes américains de 1898, voir chapitre II-6-a « Les sujets situés dans la ville, industrie et infrastructure, les programmes de gare et d'imprimerie ».

501 Andersen Hendrik Christian et Hébrard Ernest Michel, *Création d'un centre mondial de communication, op. cit.*, p. 83.

502 Tony Garnier est clair à ce sujet « Le lit du torrent est barré ; une usine hydro-électrique distribue la force, la lumière, le chauffage aux usines et à toute la ville », in Garnier Tony, *Une cité industrielle, op. cit.*

503 Voir l'article de J. Zukowsky, in Dethier Jean et Guiheux Alain (dir.), *La ville, art et architecture en Europe, op. cit.*, p. 174-175.

tiers (squares), mais on peut déjà noter chez Garnier cette échelle intermédiaire dans les solutions de « jardin public » de cœur d'îlots⁵⁰⁴ ou bien la « rue spéciale et traitée en jardin » au centre des écoles⁵⁰⁵. La gestion de ces espaces libres permet aux architectes de prévoir des réserves de terrains pour l'extension de la ville ou de ses éléments (hôpitaux, universités, habitations, etc.).

Les dispositifs de la spatialité urbaine, de caractères différents, sont présents dans les trois projets. Ce sont même des éléments fondamentaux de la composition, souvent au centre ou recherchant une position centrale. Chez Prost, le Belvédère vient terminer le boulevard circulaire sur l'Escaut, au-dessus du quai de la station. Sa vocation, affirmée dès le programme, est d'ouvrir la ville sur le paysage⁵⁰⁶. Dans le plan d'Anvers, il utilise aussi de grandes places pour articuler sa couronne aux portes de la ville. L'ensemble du dispositif est montré dans une « vue à vol d'oiseau [...] de la porte de Kiel à celle de Malines⁵⁰⁷ ». Chez Hébrard, l'axe central, lui aussi montré en perspective aérienne, regroupe – comme l'esplanade centrale du plan de Washington – les principaux édifices autour de l'avenue des nations, vers le stade et la mer⁵⁰⁸. Garnier dispose les services administratifs de sa cité au sud sur « une terrasse plantée permettant la vue de la plaine, du fleuve et des montagnes de l'autre rive ». Cette disposition qui place la ville en balcon sur le paysage n'est-elle pas, elle aussi, inspirée par le belvédère du Pincio à Rome dont il a dessiné le panorama (voir chapitre précédent) ? Les stades des deux cités de Garnier et Hébrard sont aussi des références à la Rome antique, à travers le modèle du cirque.

Cette approche rapide des premiers projets-manifestes, sur le modèle de la démarche de Jaussely à Barcelone, a permis de vérifier la concordance générale des thèmes des projets avec ceux énoncés par la grille d'analyse. On a pu aussi vérifier la continuité de certaines notions avec le concours de Berkeley, notions énoncées par le programme de Guadet – le rapport entre infrastructure et bâti, les réserves prévisionnelles, la composition d'ensemble – et mises en site et en espace par le projet de Bénard (l'implantation des infrastructures, la place et l'enchaînement des places, la référence à l'Antiquité, l'avenue centrale).

504 Voir la perspective de cette rue-jardin, in Garnier Tony, *Une cité industrielle, op. cit.*, pl. 73.

505 Voir la perspective du jardin, in *Ibid.*, pl. 39.

506 Le programme demande « L'établissement d'un belvédère-promenade, en hauteur, donnant une vue panoramique sur l'Escaut et accessible aux voitures et automobiles », in Marrast Joseph (dir.), *L'Œuvre de Henri Prost, op. cit.*, p. 212.

507 *Ibid.*, p. 42-43.

508 Voir le plan et la perspective aérienne de cet ensemble, Andersen Hendrik Christian et Hébrard Ernest Michel, *Création d'un centre mondial de communication, op. cit.*, p. 1-2.

Conclusion

Peut-on, au terme de cette partie, conclure à un moment clef de la naissance de l'urbanisme ou de la démarche de projet de sol urbain ? Cela se passe-t-il à l'École des Beaux-Arts, à la Villa Médicis, ou lors de premières expériences projectuelles lors des concours internationaux ? Un projet particulier peut-il être révélateur de cette naissance ? On cite souvent le projet de Jaussely pour une « Place dans une métropole d'un grand État démocratique », au concours Chenavard de 1900, comme une étape importante d'un point de vue théorique et spatial. C'est négliger l'apport du projet de Bénard pour le concours de l'université de Berkeley en 1898, qui avec le travail de Guadet sur le programme, peut marquer la naissance de la « composition urbaine ». On voit que les choses ne sont pas si simples et qu'il est nécessaire de récapituler les acquis des architectes durant leurs différentes phases d'apprentissage. En effet, un cycle particulier se constitue autour d'un ensemble d'événements, théoriques ou pratiques, qui permet de tisser la trame d'un parcours didactique fait de synthèses et de cristallisations. Ces événements ont été suffisamment explicités précédemment. À ce stade, ce sont plutôt les fruits du lent processus de la constitution d'une culture et d'un savoir-faire qui nous intéressent. Tentons de reconstituer les étapes du mouvement, qui semble révolutionnaire, de la naissance de l'urbanisme de projet en France⁵⁰⁹.

⁵⁰⁹ Cette spécification d'urbanisme « de projet », nous paraît essentielle tant le terme urbanisme est aujourd'hui polysémique et renvoi à des pratiques et des champs professionnels variés, englobant la géographie, le législatif, le paysage et l'architecture.

La genèse d'une culture

Le Dictionnaire Robert définit la culture comme « le développement de certaines facultés de l'esprit par des exercices intellectuels appropriés. Par extension: ensemble des connaissances acquises qui permettent de développer le sens critique, le goût, le jugement. » Dans le cas des architectes étudiés, la genèse de cette culture s'opère en deux phases distinctes, le passage à l'École des Beaux-Arts puis la découverte des villes de l'Antiquité. Ces phases ont bien sûr été nourries d'autres considérations extérieures à l'Académie.

Pour ce qui est de l'École des Beaux-Arts, cette culture s'acquiert par l'apprentissage d'une faculté à composer de grands ensembles, grâce aux exercices des concours. Les exercices didactiques de composition, dynamisés par Guadet, aident à aborder les problèmes urbains grâce à un travail d'emboîtement des échelles qui peut se transposer à la ville. Les élèves sont donc prêts à regarder la ville comme composée d'un ensemble d'éléments architecturaux (monuments, places, gares, usines, etc.) mis en relation grâce au développement de nouveaux réseaux de transports (le métropolitain et le tramway venant s'ajouter au réseau ferroviaire) et d'équipements innovants (éclairage, assainissement, téléphone). On a vu comment certains éléments de ces réseaux font l'objet de sujets de concours ou sont présents dans les programmes. Les architectes se préparent à investir le champ urbain.

Une autre notion abordée est celle de la « vision », comme le montre le témoignage de Pontremoli. On pourrait la définir comme la projection mentale d'un espace ou la construction d'un paysage mental: c'est un travail de l'imagination à partir de connaissances ou souvenir de paysages réels et vécus. Les « visions » pittoresques des sites, retranscrites par Guadet dans les programmes de concours, resurgissent dans les mises en site des terrains et des projets. En premier lieu dans les représentations géométrales des projets (plan-coupe-élévation), puis dans les perspectives aériennes. Celles-ci permettent de prendre un certain recul sur la ville, d'élargir le cadre d'approche afin d'appréhender une « vision » globale de la ville et de son paysage. Cette capacité est dynamisée par Choisy qui « invente » un nouveau mode d'appréhension du cadre bâti, construisant un autre système de relation entre le plan, la coupe et l'élévation.

La notion d'unité, enfin, est issue de l'enseignement académique dans la relation du traitement du tout à la partie. Cette idée, très importante aussi pour Alphand, est présente à la fois dans la première partie de son ouvrage sur le rapport du jardin au paysage et dans son traitement très unitaire des espaces publics parisiens. Il y a un « langage Alphand », que l'on retrouve dans les projets à toutes les échelles: parcs, squares, ligne de mobilier, traitement des voies et de leurs plantations. L'ouvrage publié en 1867-1873 ne devait pas être inconnu aux élèves de l'école; on a pu constater son influence sur les architectes. Concomitamment, la notion de

continuité est aussi abordée : la continuité dans l'enchaînement des espaces et dans la mise en relation des différents éléments de la ville par les réseaux de transports. Guadet introduit dans la composition une autre notion capitale pour les infrastructures : celle de projet. Que ce soit dans son cours ou dans les programmes de concours, il permet ainsi aux élèves de prendre conscience que les architectes peuvent investir ce champ. En intégrant les problèmes d'infrastructure dans les sujets de concours, il oblige les élèves à les prendre en compte, à les tenir pour des données fondamentales du projet.

La seconde étape consiste avant tout à prendre conscience d'une réalité dans le contact avec le paysage et les villes et dans la connaissance des structures des villes antiques. Là encore, le témoignage de Pontremoli vérifie cette hypothèse. On assiste à une nouvelle ouverture du cadre d'approche. La pratique du relevé permet de comprendre l'importance du rapport au site dans l'implantation première des villes, et par conséquent la prégnance de la mise en place des infrastructures de la ville sur un cadre géomorphologique réel. Il s'agit des infrastructures viaires, dont la lecture est proche de la démarche d'abstraction du schéma théorique, et des terrassements, véritables socles construits des édifices qui contiennent les réseaux d'eau et d'assainissement. Cette démarche est mise en espace dans le paysage par la représentation en perspective aérienne.

On assiste aussi à la découverte de la morphologie urbaine : dans un tissu urbain dense, le réseau viaire met en relation les monuments et les grands espaces publics. Cette lecture morphologique apporte une dimension sociale au travail de relevé par le biais de l'architecture domestique et des édifices publics. Elle offre une nouvelle lecture de la ville antique, rendue vivante par des scènes animées de personnages.

Il faut ajouter que la ville antique est ouverte sur le ciel et le paysage. Les architectes se placent ici dans la continuité des discours d'Alphand et de Sitte, qui recherchent cette ouverture. Beaucoup d'éléments la montrent en effet : les espaces de la vie publiques (Forum, agora), les bâtiments ouverts (théâtres et amphithéâtre, cirques) ou les habitations (patio, cours). Ils jouiront d'une grande influence sur les futurs dispositifs spatiaux, que l'on retrouve par la suite dans les projets des urbanistes français.

Ce travail sur les traces de l'histoire, leur lecture et leur mise en lumière dans les reconstitutions fait apparaître la notion de préservation et de mémoire. Elle permet d'intégrer l'histoire et son patrimoine dans une dynamique tournée vers l'avenir. Cette notion est présente à la fois dans les discours théoriques et dans les premiers « projets-manifestes ».

Les autres faits culturels importants sont dus aux évolutions de la société française. Le microcosme intellectuel parisien joue un rôle de catalyseur. Ce sont d'abord les progrès techniques et industriels, dont Paris se fait l'écho lors des Expositions

universelles de 1878, 1889 et 1900. La capitale subit d'importantes modifications de ses réseaux avec l'arrivée de l'éclairage et la fin des travaux d'haussmannisation. Signalons aussi le chantier du métropolitain, dont le premier tronçon est mis en service en 1900. L'École des Beaux-Arts répercutera certaines de ces avancées techniques dans les sujets de concours.

Les travaux des géographes français (Jean Brunhes, Vidal de la Blache), qui passent de la géographie humaine à la géographie urbaine, contribueront à prendre en compte la dimension régionale dans les problématiques urbaines. Ils complètent ainsi les notions régionales de Cerdà et Soria.

L'influence du courant du « socialisme municipal » reste à préciser, mais on peut en voir les premiers effets concrets chez Garnier et Jaussely.

La genèse d'un savoir opérationnel

Les succès français aux premiers concours d'urbanisme auront mis en évidence un savoir-faire typique de ce groupe d'architectes. Le Robert définit le savoir-faire comme étant « 1) l'habileté à faire réussir ce qu'on entreprend, à résoudre les problèmes pratiques; compétences, expérience dans l'exercice d'une activité artistique ou intellectuelle. 2) L'ensemble des connaissances, expériences et techniques accumulées par une personne ou une société, que l'on peut mettre à disposition d'autrui, à titre onéreux ou gratuit. » Il s'agit ici de mettre en évidence les points particuliers de ce savoir-faire, dont certains rejoignent ceux cités précédemment. On organisera notre propos suivant les mêmes phases.

A l'École des Beaux-Arts, à travers les projets de concours et la méthode de composition, c'est la pratique des emboîtements d'échelle qui s'exerce. C'est un système inclusif, qui n'oublie ni n'exclut aucune étape. Cette grammaire urbaine est fondée sur la connaissance du vocabulaire des éléments constitutifs de la ville par le manuel de Guadet (édifices) et l'ouvrage d'Alphand (espaces libres et voirie). Les concours permettent de s'exercer à la représentation en plan d'un espace urbain imaginaire, qui se met en place grâce à la manipulation de ces éléments basiques. Les terrains imaginaires de Guadet permettent l'expérience théorique de l'implantation des infrastructures dans des situations urbaines (îlots) ou sur des sites en pente (relation au paysage). Cette opération se fait néanmoins dans un travail réaliste sur la coupe, en simultané avec le plan (relation chère à Guadet). Elle permet d'installer le projet sur le site et dans le paysage à travers la manipulation des éléments de base du vocabulaire infrastructurel, dont certains sont d'ailleurs empruntés à l'architecture. La notion de projet permet dans ce cas de travailler le traitement architectural et spatial de ces lieux, sans le réduire à un décor ou un maquillage.

Enfin, d'autres sujets de concours font travailler les élèves sur des programmes complexes qui gèrent l'interface entre les réseaux d'infrastructures et l'espace urbain. Là encore, le travail sur la coupe permet d'assurer la continuité entre les différents plans.

Le contact avec les villes antiques vient compléter cette formation par l'apprentissage du dessin de la géomorphologie du site. Le dessin rend compte du relief en plan, coupe et perspective. Ce travail graphique rejoint la dimension cartographique de la géographie.

Le travail de fouille, dans l'épaisseur du sol, engage une prise de contact physique avec le socle des villes antiques. Le dessin de relevé ou de reconstitution permet aux pensionnaires de manipuler les éléments concrets ayant servi à l'implantation de la ville sur un site. Le terrassement s'opère à rebours dans une recherche du site originel. Dans la prise de conscience de la réalité des lieux, cette opération complète de manière pratique les exercices d'implantation effectués lors des concours

aux Beaux-Arts.

Le dessin des infrastructures rejoint ou nourrit les considérations théoriques du premier chapitre de cette étude. Conjugée avec l'élévation du point de vue de la perspective, la représentation de ces lignes simples permet d'approcher l'abstraction, ce qui anticipe le schéma théorique dans sa capacité à intégrer la dimension paysagère (cf. Jaussely et Forestier). Les pensionnaires se font la main sur les voies, les trottoirs, les terrasses et autres éléments, ils ont la possibilité d'enrichir et de voir en situation réelle (ou du moins reconstruite) les éléments de leur vocabulaire théorique appris à l'École des Beaux-Arts.

Le dessin des espaces publics « ouverts » des villes antiques leur permet d'analyser les relations spatiales entre les différents édifices, dans des situations qui n'ont plus rien à voir avec les conventions académiques des concours. L'étude des creux et des plis du tissu urbain antique est bien plus riche que les considérations d'un Sitte. Entre situations régulières et irrégulières, une gamme nouvelle s'offre aux futurs urbanistes.

On a pu apprécier, dans les projets de Jaussely et de ses compatriotes, comment s'articulent les résultats de cette culture et de ce savoir-faire sur trois points. Les résultats des réflexions sur l'organisation de la ville favoriseront la mise en place d'une stratégie sur les infrastructures urbaines à travers le développement des réseaux. Cette attitude regroupe les champs de l'architecture, de la technique et du paysage, qui sont au fondement de la démarche d'urbaniste.

Il ne s'agit pas ici de reprendre l'analyse de cette démarche. On a cependant pu constater, au fil de ce travail de synthèse, le chemin parcouru par ces architectes depuis leur entrée à l'EBA.

La structure révolutionnaire

Ce nouveau regard sur la ville, un changement de perspective au deux sens du terme, est concrétisé par un « changement de paradigme » (Kuhn, *La structure des révolutions scientifiques*, 1962). On s'appuiera sur le raisonnement de Kuhn pour mettre en avant « la structure révolutionnaire » de l'évolution qui a conduit les architectes vers l'urbanisme⁵¹⁰.

Grâce aux éléments présentés dans les différentes conclusions de cette partie, on peut reconnaître les facteurs ou les signes d'une structure révolutionnaire. On assiste à un changement de paradigme par la transformation du cadre traditionnel à travers l'influence de nombreux facteurs; l'ouverture de la ville, l'émergence de nouvelles problématiques métropolitaines vont accélérer encore le mouvement. Les jeunes élèves sont réceptifs à ces stimuli, qu'ils répercutent dans leurs travaux et plus tard dans leurs discours. Ainsi, par exemple, la vision large de la ville et de son territoire, déjà énoncée par les ingénieurs géographes du siècle des Lumières, est révélée par la nouvelle nature des envois, dont le but est souvent mal compris par l'Académie. Le nouveau cadre est plus large que l'ancien. Le système de composition appris à l'EBA est en effet inclusif, il permet d'intégrer les éléments de la ville classique dans une nouvelle dynamique. L'ouverture spatiale correspond à celle du champ de conscience; comme on l'a vu, la démarche synthétique des architectes français permet de mettre en cohérence les savoirs existants sur la ville avec les nouvelles idées sociales ou géographiques, vers une nouvelle dimension utopique que l'on retrouve chez Garnier et Hébrard. Le projet du Lyonnais a d'ailleurs été reçu avec froideur et hostilité par l'Académie. Tout comme pour les travaux de Prost ou Bigot, l'Académie est déconcertée par ces nouvelles visions qui élargissent le champ architectural. Elle ne peut accepter ce revirement contraire à son esprit conservateur. C'est certainement Guadet, révolutionnaire aussi en son temps, qui aura permis ce changement en donnant un nouveau cadre au projet, et de nouveaux champs à l'architecture par le biais des infrastructures. Cette transformation aura sans doute été favorisée par la situation d'éloignement de la Villa Médicis. C'est là que se jouent les principales prises de conscience, les architectes une fois libérés des attaches et éloignés des pressions académiques. Pontremoli, prêt à accepter ce nouveau cadre, n'a pas fait le pas; il le reconnaît ensuite, quand il regrette de n'avoir pas suivi Lyautey au Maroc. On peut penser que le terrain professionnel n'était alors pas prêt au changement; c'est avec la présence groupée de quelques grandes personnalités à la Villa Médicis que se fera la prise de conscience. Garnier, Bigot, Jaussely, Prost, Hébrard cristalliseront un mouvement qui s'éteindra après leur passage. Prost a témoigné du caractère spécifique de cette atmosphère.

⁵¹⁰ Voir l'introduction « Un rôle pour l'histoire », in Kuhn Thomas, *La structure des révolutions scientifiques*, op. cit., p. 15-27.

Si les premiers travaux de ces architectes ont quelque écho dans les milieux intellectuels éclairés parisiens, l'Académie ne peut reconnaître leurs vraies valeurs innovantes. Ce n'est qu'*a posteriori* que se fera une reconnaissance peu enthousiaste. La maquette de Bigot est reconnue après son exposition à Rome; l'Académie accorde un congé à Jaussely après qu'il a remporté le concours de Barcelone.

L'École des Beaux-Arts ne peut accueillir cette révolution, qui se concrétisera surtout à travers le Musée Social et sa section d'hygiène urbaine et rurale, berceau de la Société Française des Architectes Urbanistes. Les applications pratiques se feront d'abord en dehors du cadre national français. L'enseignement de l'urbanisme, de ses principes théoriques et pratiques, ne se fera jamais à l'école des Beaux-Arts – une question qui reste à étudier.

Partie 2

Les projets : séquences de paysage urbain et armatures territoriales

Méthode analytique et comparative d'un échantillon

Définition des objets

Les séquences de paysage urbain

La méthode que nous proposons est d'analyser un secteur spécifique des projets, au cœur de la démarche de l'urbaniste, afin ne pas balayer l'ensemble de chaque plan d'une manière exhaustive, mais pour en saisir un « moment » particulier, une qualité spatiale spécifique sur la base de critères que nous avons pu observer dans un premier temps comme récurrents : la relation à la morphologie des sites et au paysage, la relation du site de projet au sol topographique, les tracés de voies et le découpage des îlots, la position de bâtiments publics ou religieux, etc., autant d'éléments que nous pensons pouvoir fonctionner comme les premiers indicateurs déterminant de la « méthode » Prost concernant la fabrique du projet de sol.

Ces critères sont confirmés par certains documents de Prost, notamment la cohérence des représentations des plans des villes nouvelles du Maroc les publications des années 1920 - 1930, ainsi que dans l'ouvrage « L'œuvre de Henri Prost ». Certains écrits concernant ces villes sont également très instructif sur la structuration spatiale et fonctionnelle du cœur des extensions. Notons les propos sur Rabat dans lesquels Prost indique clairement que « Les services administratifs centraux sont tous disposés sur une artère essentielle de la ville », et que l'on y trouve aussi « la gare et l'hôtel des postes », ainsi que « les banques et les principales maisons de commerce¹ ». C'est donc autour de cette « voie si caractéristique » structurante que s'organise les principaux équipements et service de la ville, entre « ville indigène » et « résidence Générale ». Nous chercherons à qualifier ce mode d'organisation spatiale et à vérifier s'il est opératoire sur les autres éléments de notre échantillon. Notons que Prost confirme pour les villes nouvelles marocaines, le groupement des « édifices publics » et le mode de qualification de l'espace urbain qui les structure : « Les services publics de toute les villes nouvelles ont été réunis, pour chacune d'elles dans un même quartier, soit autour d'une place, soit le long d'une avenue ou dans un jardin et cela pour les mêmes raisons d'économies de temps énoncées précédemment qui ont présidé à l'élaboration du Plan général des Services Centraux de la Résidence générale de Rabat². » Ces principes, combinés au zonage, constituent la méthode de Prost, il écrit « Ces principes généraux qui ont été la base de la création des Villes Nouvelles de Rabat, Meknès, Fez et Marrakech, se sont heurtés à des difficultés de réalisation inextricables à Casablanca³. »

1 Prost Henri, *L'urbanisme au Maroc, Notice pour le congrès de Strasbourg*, 1923, p. 8, Note dactylographiée, Fonds Prost, AA/PACA/AA XXe, 343 AA 3/3.

2 *Ibid.*, p. 19.

3 *Ibid.*, p. 10.

Nous proposons d'analyser un échantillon de projets que nous estimons représentatifs de son travail, depuis le plan d'Anvers, jusqu'à Istanbul. Nous allons en expliciter ici les raisons, le détail des projets étant examiné dans les chapitres suivants. Une première analyse morphologique des plans et des sites de projet nous a permis de confirmer ces choix et d'opérer certains cadrages représentatifs. Ces études de cas fonctionnent comme une série de micro monographies, au final nous verrons si cette méthode produit des enseignements sur la manière dont Prost conçoit les projets à cette échelle. Ce chapitre est consacré essentiellement à une description diachronique des projets sélectionnés, en commençant par la situation géographique et urbaine au moment où Prost est appelé à penser l'aménagement de ces villes, ensuite nous analyserons le plan qu'il produit et enfin nous verrons ce qu'il subsiste aujourd'hui comme trace de cette intervention dans les sites. Les faits et éléments qui conditionnent ces « plans d'aménagement », tels que la relation avec le pouvoir commanditaire, le contexte pluridisciplinaire et la méthode de travail collective, ainsi que les relations aux pouvoirs locaux (communaux), seront analysés dans la partie suivante, au chapitre intitulé « Les conditions du projet de sol, disciplines, pouvoir et acteurs ».

Revenons à nos objets, une analyse rapide à partir des photographies aériennes verticales actuelles nous montre déjà que les traces des projets de Prost sont encore présentes dans ces sites, cette question sera examinée plus en détail par le travail d'analyse graphique diachronique comparative.

La mise au point des cadrages sera explicité dans le volume d'atlas cartographique, mais nous pouvons dire dès à présent que les aller-retour des tests cartographiques ont permis d'établir deux échelles d'analyse des projets, un cadrage de 5 x 5 km à l'échelle du 1/25.000^e et un cadrage de 2,5 x 2,5 km au 1/12.500^e.

Le projet d'Anvers de 1910 n'a pas été étudié dans le détail jusqu'à présent, les sources sur lesquelles nous nous appuyons sont, dans l'ordre chronologique: le rapport du concours⁴, le texte de Robert De Souza dans son ouvrage sur Nice⁵ et l'ouvrage publié par l'Académie d'Architecture⁶. Ce projet marque le passage de Prost, de la période de formation à celle de professionnel reconnu, et comme il en est lauréat, ce projet lance sa carrière en France. Il est à noter que ce plan s'organise sur une relation forte aux éléments préexistants sur le sol, à la structure de la

4 Prost Henri, « Anneau d'Or », in *Memorandum du concours pour l'aménagement des terrains devenant disponibles par suite du démantèlement de l'enceinte fortifiée d'Anvers*, Anvers, Ministère de l'Agriculture et des travaux Publics, Commission d'études pour l'aménagement de l'agglomération anversoise, 1911, p. 109-116.

5 Souza Robert de, *Nice, capitale d'hiver: regards sur l'urbanisme niçois, 1860-1914*, Nice, France, Serre, 2001, 216 p.

6 *L'Œuvre de Henri Prost : Architecture et urbanisme*, Paris, Académie d'architecture, 1960, 245 p.

ville et à la géographie dans son rapport à la rivière de l'Escaut. Ce premier projet personnel esquisse l'armature d'une séquence spatiale urbaine dans la façon dont il déroule le boulevard circulaire autour des fortifications de la ville, en articulant différentes portions de ce déroulé, comme de multiples séquences. Elles sont d'ailleurs visibles sous forme de quatre cadrages reportés sur le « Plan général » dans la publication du rapport du concours⁷ et font l'objet de quatre feuilles spécifiques⁸. La prise en compte de l'existant, certainement une des raisons de son succès, est particulièrement intéressante avant qu'il ne se lance dans l'aventure marocaine. Le travail sur le sol, dans une configuration topographique plane, oriente vers la création d'une micro topographie du sol du projet qui est aussi à noter dans le cadre de notre hypothèse de « l'architecture du sol urbain ».

Le terrain marocain ne peut pas échapper à notre sélection, en effet c'est sur ce territoire, sur les traces de Forestier et suivant les directives de Lyautey, que Prost va se former à la fabrication des villes nouvelles, de 1914 à 1922, en développant une méthode de projet qui est assez claire et exemplaire puisqu'elle servira de modèle en France, par la diffusion de cette expérience notamment au travers du Musée Social et dans la revue urbanisme.

Concernant Casablanca, les sources sont celles des textes historiques témoignages des acteurs de cette grande entreprise (Forestier, Lyautey, Prost, Marrast, Laprade), l'ouvrage de l'Académie d'Architecture, et plus récemment l'ouvrage de Jean-Louis Cohen et Monique Eleb⁹, tant du point de vue de l'urbanisme que de l'architecture. C'est donc un cas d'étude très documenté, un projet central dans l'œuvre de Prost. Mais les raisons géographiques sont aussi marquantes : l'oued Bou Skroua qui borde la Médina et l'ouverture sur l'océan atlantique, horizon et porte de l'Amérique. C'est aussi le lieu de débarquement de Prost au Maroc, cette ville qui en deviendra la capitale économique. Ce plan est à la fois expérimental pour l'urbanisme français (remembrement et association de propriétaires, zoning), avant d'en devenir un exemple en Métropole, formant une figure modèle de l'école française dans la continuité des débats du Musée Social (articles, expositions, etc.). Il s'agit ici aussi d'un exemple de prise en compte d'une situation existante chaotique dont Prost a dû démêler les fils pour mettre au point un plan très ouvert.

7 Prost Henri, « Anneau d'Or », *op. cit.* fig. 2.

8 *Ibid.* fig. 3 « Parc des cités ouvrières » sur la porte d'Hérenthals, fig. 5 entre la Porte de Borgerhout et celle de Berchem, fig. 6 centrée sur le « nouveau parc » et l'esplanade sur la porte de Wilryck, fig. 7 la gare du sud et le belvédère.

9 Cohen Jean-Louis et Eleb Monique, *Casablanca. Mythes et figures d'une aventure urbaine*, Paris, Hazan, 1998, 478 p.

À Rabat, les sources primaires sont complétées par le travail de Mounia Bennani sur le système des jardins¹⁰. Le contexte géographique est ici marqué par la présence de l'oued Bou Regreg et l'océan atlantique, ces deux éléments orientant la mise en place du plan. Le travail de Prost se situe directement dans la continuité de l'étude de Forestier qui l'a précédé au Maroc, ainsi les préexistences sont importantes non seulement d'un point de vue morphologique et paysager (le Chella, les murailles d'enceintes, la médina, la falaise donnant sur l'oued, etc.), mais aussi par le travail de défrichage qu'a pu faire Forestier sur le site et que Prost va prolonger et amender dans son plan¹¹. De plus, comme cette ville va devenir la capitale administrative du pays, la question de l'inscription du pouvoir central impacte fortement les dispositions du plan (résidence du gouverneur et autres ministères).

Pour la ville d'Alger, ce sont les travaux de Jean-Louis Cohen¹² et Zohra Hakimi¹³ qui forment la partie importante des connaissances. Là encore le sol géographique joue un rôle important, de par la configuration de la baie d'Alger et son cirque collinaire tourné vers la mer. C'est aussi la capitale du pays et le travail de Prost s'inscrit dans les relations entre le pouvoir central de la France Métropolitaine et les colonies concernant les lois sur les Plan d'Aménagement d'Extension et d'Embellissement de 1919-1924 et celles sur les Plans Régionaux de 1935.

A la fin de sa carrière Prost retrouve la Méditerranée en 1935 lors de son travail pour la ville d'Istanbul, les travaux de Pierre Pinon et Cànâ Bilsel seront utiles¹⁴. Il est important que s'attarde sur ce plan, non seulement parce qu'il s'agit d'une ville métropole, mais aussi parce que le projet de transformation marque une étape finale importante dans la carrière de l'urbaniste au vu du temps et de l'énergie qu'il a consacré à ce projet jusqu'en 1951. La situation géographique, sur les rives

10 Bennani Mounia, « Marcel Zaborski, 1884-1980 », in *Créateurs de jardins et de paysages en France du XVI au XXI siècle*, Actes Sud / ENSP, Arles, Versailles, 2002, vol.2/2, p. 193-194; Bennani Mounia, *Le système des parcs et jardins publics du début du protectorat français au Maroc. Rabat, le prototype de la ville-paysage idéale (1912-1930)*, thèse de doctorat de géographie mention « architecture et paysage », coencadrée par Augustin Berque et Pierre Donadieu, Paris, École des hautes études en sciences sociales, 2006, 563 p.; Bennani Mounia, « Le rôle fondateur du paysage dans la création des villes coloniales marocaines. Rabat et Marrakech, deux exemples de villes-jardins », *Projet de paysage*, n°dossier thématique n°7, janvier 2012, URL: www.projetsdepaysage.fr.

11 Hodebert Laurent, « Les influences théoriques et pratiques du Système de parcs de Jean-Claude Nicolas Forestier sur le travail d'Henri Prost en France. Expériences croisées 1913-1934 », *LATCH, Cahiers thématiques*, no 13, février 2014, coll. « Paysage versus Architecture », pp. 85-95.

12 Cohen Jean-Louis, Oulebsir Nabila et Kanoun Youcef, *Alger. Paysage urbain et architectures, 1800-2000*, Besançon, Les Éd. de l'Imprimeur, 2003, 346 p.

13 Hakimi Zohra, *Alger, politiques urbaines, 1846-1958*, Saint-Denis, Éd. Bouchène, 2011, 258 p.

14 Pinon Pierre et Cànâ Bilsel Fatma, *From the Imperial Capital to the Republican Modern City. Henri Prost's planning of Istanbul (1936- 1951)*, İstanbul, Istanbul Research Institute, 2010, 380 p., textes traduits par Mathilde Pinon-Demircivi et retranscrits dans l'exposition virtuelle « Henri Prost et le plan directeur d'Istanbul 1936-1951 », CAPA, 2012.

du Bosphore, entre Europe et Asie, et l'histoire de cette ville en font un élément incontournable de notre recherche. Il nous est impossible d'analyser l'ensemble du plan, et ce n'est pas notre propos, ainsi nous en examinerons deux situations particulières.

Tout d'abord il s'agit du boulevard Atatürk, situé sur la rive européenne et qui est un des grands boulevard réalisé par Prost, il s'inscrit dans une situation topographique intéressante entre deux collines et au débouché sur la « Corne d'Or », et doit négocier avec un aqueduc existant et quelques monuments, ainsi que composer avec un tissu urbain qu'il devra remembrer¹⁵. Prost accompagne le boulevard d'un système d'espaces publics et d'un travail sur les franges dans une certaine épaisseur du tissu. Cette voie joue toujours aujourd'hui un rôle important dans la ville.

Un deuxième moment important du plan est situé de l'autre côté de la Corne d'Or, celui constitué par la place Taksim et le Parc n°2 (Ghezi)¹⁶. Ce cadrage se développe depuis la place Taksim en point haut, et inscrit le parc dans un vallon qui s'ouvre sur le Bosphore. Il constitue le deuxième grand parc prévu par Prost dans son plan, le Parc n°1 n'ayant pas été réalisé. L'actualité récente autour du projet de reconstruction de l'ancienne caserne sur le site et les manifestations de protestations qui ont suivi cette annonce en font un projet très intéressant à analyser.

Enfin, le Plan d'Aménagement de la côte d'azur varoise, objet d'échelle territoriale, développe dans un travail multiscalair une série de séquences autour des villages et bourgs existant que Prost vient articuler avec l'échelle du plan Directeur de l'ensemble du littoral¹⁷. Les sources des archives Départementales du Var viennent compléter celle du Fonds Prost. La situation topographique des villages est exceptionnelle, sur le littoral, à flanc de collines face à la mer méditerranée. Il s'agira de vérifier que Prost y met en œuvre la méthode de travail des « séquences de paysage urbain », dans un plan d'échelle départementale.

Les armatures territoriales

Cette dimension plus large concerne les projets d'échelle supra urbaine et supra communale, qui sont de l'ordre des projets dit « régionaux », intéressant le territoire à l'échelle d'un pays (Maroc), d'un département (littoral varois), d'une métropole (Istanbul) ou bien de plusieurs départements (région parisienne). La sélection est

¹⁵ *Ibid.*, p. 305-317.

¹⁶ *Ibid.*, p. 349-380.

¹⁷ Hodebert Laurent, « Le plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, 1923, Henri Prost, La « Ville-Parc » », *AMC*, n° 61, mai 1995, pp. 60-65.

plus évidente, cette catégorie étant surtout présente dans les plans d'aménagement de la côte varoise et de la région parisienne. Néanmoins il ne faut pas oublier l'apport de l'expérience marocaine dans l'œuvre de Prost, et l'intérêt de son travail sur Istanbul qui l'a fortement mobilisé à la fin de sa carrière.

L'expérience marocaine, qui se cristallise sur les plans des « villes nouvelles », ne doit pas nous faire oublier que l'organisation et la structuration du territoire se met en place sous le mandat de Lyautey. Et comme nous le signale Rémy Beaudouï : « La création du Comité Supérieur d'Aménagement de la Région parisienne (CSARP) en 1928 et la confection d'un Plan régional confié à Henri Prost prennent racine au début du XX^e siècle dans la question du contrôle de la croissance de l'agglomération parisienne [...]. Cette histoire institutionnelle ne peut ignorer l'apport que représente à la prise de conscience métropolitaine parisienne, les expériences françaises de l'Algérie et du protectorat marocain¹⁸. »

Nous faisons l'hypothèse que, plutôt qu'une dichotomie entre ville et territoire, l'expérience des villes marocaines, et particulièrement celle de Casablanca, propose au contraire une interaction transcalaire entre ville et territoire. Les routes qui proviennent de l'hinterland et relient les villes (Médinas), contribuent à la constitution du réseau des circulations, base de la forme urbaine, et l'extension du tracé des voies au-delà de ce que demande la situation momentanée du tissu urbain, « agglomère » le territoire à la structure urbaine en avançant son développement¹⁹.

Il est important de souligner que Prost a été un pionnier de l'urbanisme régional en France, avec un des premiers plan d'échelle départementale concernant 26 communes du littoral varois en 1923 et le premier plan inter-départemental de la « Région parisienne » de 1934.

Concernant la Côte varoise, nous avons déjà évoqué ce sujet dans le chapitre précédent et, en dehors des sources déjà évoquées, le travail que j'ai fait sur ce plan à l'occasion de mon mémoire de diplôme constitue une bonne base. Il est intéressant de noter la configuration du site littoral, une portion de côte en pente collinaire face à la mer méditerranée, très peu urbanisée, et dont le paysage constitue une composante quasi matricielle du plan. D'ailleurs le dossier de recueil de plans rendu par Prost en 1923, comporte la mention « PAYSAGE - ARCHITECTURE » sur

18 Baudouï Rémy, « Prolégomènes au Plan d'aménagement de la Région parisienne (PARP) : L'aménagement des agglomérations coloniales, de Rabat à Alger », *communication au colloque « Inventer le Grand Paris. Regards croisés sur Paris et les métropoles, 1919-1944 »*, décembre 2014, en attente de publication.

19 Queysanne Bruno, « Casablanca : la ville en avance sur elle-même », in *Pour une poétique du détour. Rencontre autour d'André Corboz*, Paris, Ed. de la Villette, « collection ENSA Grenoble », 2010, p. 159-167.

sa couverture²⁰, conférant ainsi à ce travail une dimension paysagère particulière. Ce plan est important pour le travail de structuration d'une armature territoriale qui a pour objectif de devenir celle des villes futures. Les dispositifs de voirie qu'il développe, et leurs déclinaisons en fonction des situations, sont d'un double intérêt : celui d'une gestion transcalaire et multiscalaire du plan et une stratégie qui se construit dans un rapport entre le particulier et le générique.

Pour le Plan d'Aménagement de la Région Parisienne, nous disposons des ressources de certains numéros de la revue *Urbanisme*, qui renseignent bien ce projet, en particulier un numéro spécial consacré à « L'aménagement de la Région Parisienne » en 1935²¹ et celui consacré à « L'urbanisme régional » en 1936²². Le contexte géographique et paysager est particulièrement intéressant avec les vallées de la Seine et de la Marne, ainsi que les grandes forêts et grands parcs des environs de Paris. Ce plan est le premier grand plan de la région parisienne élaboré dans la continuité de ceux de 1910 et 1919 ayant produit quelques résultats. Ici encore, Prost travaille sur les dispositifs de voirie, articulant le niveau local avec la grande échelle dans une attention au sol et au paysage particulièrement intéressante, aussi il y développe une recherche sur les autoroutes qui en fait un des premiers projets d'un architecte sur cet objet en France. Il nous semble que la richesse de ce plan n'a pas encore été explorée en profondeur.

Le terrain d'Istanbul, à la fin de sa carrière, constitue aussi un territoire de recherche sur les problématiques de la grande échelle, de la ville-métropole ou de la ville-territoire. Les travaux de Pinon, Bilsel, Akpınar sont importantes, et permettent de questionner la dimension du travail de Prost à cette échelle. Les problématiques des Jeux olympiques et des expositions universelles, placent cette ville sur la scène internationale, les projets d'infrastructures de dimension métropolitaine, comme les ponts, tunnel, métro et autoroute nous questionnent par leur possible impact territorial. Le dessin que Prost fait en 1946, pour un « plan décennal » doit être interrogé dans sa dimension territoriale, il s'agit d'un plan « des grands axes routiers et autoroutiers comprenant l'autoroute Europe-Asie et la liaison entre Pera et Beyoglu en direction de la mer noire.²³ » En 1957 Prost est invité à Istanbul par le Préfet de la ville, pour participer aux séances de la Commission d'Urbanisme, où

20 Dossier dit « Album Prost », Prost Henri, *Syndicat des Communes du Littoral pour la protection, l'aménagement et la mise en valeur de la Côte d'Azur Varoise. Architecture - Paysage*, 1923, documents annexés au projet d'Aménagement approuvé par l'assemblée générale à Toulon le 17 mars 1923, Archives Départementale du Var, 14 FI 1.

21 Royer Jean (éd.), « Le plan d'aménagement de la région parisienne », *Urbanisme*, n° 41, décembre 1935, pp. 1-92.

22 « L'urbanisme régional », *Urbanisme*, no 43, mars 1936, pp. 151-156.

23 Tirage du plan signé Henri Prost et Aron Angel, 29 janvier 1946, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 312.

il « proposa que l'aménagement d'Istanbul fut étendu à toute la région ; il préconisa que l'étude en soit faite dans le cadre de l'aménagement d'ensemble du territoire²⁴ ». Nous évoquerons rapidement ce cas sans rentrer dans le détail.

Le plan régional d'Alger, que Prost établit avec Maurice Rotival entre 1930 et 1935, nous paraît intéressant, cependant le manque d'information et de données graphiques sur ce plan ne nous permet pas de l'analyser avec le même niveau de détail que les autres, il ne fait donc pas partie de la sélection. Nous nous concentrerons alors sur les cas du littoral varois et de la région parisienne, dont la richesse des éléments documentaires disponibles nous permet de les analyser en détail.

²⁴ Marrast Joseph (dir.), *L'Œuvre de Henri Prost*, op. cit., p. 204.

Analyse graphique heuristique, méthodologie

La volonté de comprendre comment Prost travaille nous conduit à analyser cet échantillon de projet d'échelle urbaine et régionale. Il s'agit de confronter les documents originaux du Fonds Prost (croquis, dessins, photographies et textes) avec un corpus de re-dessin de ces projets, afin de mieux en comprendre la mécanique. Les conditions de commande et le mode de fonctionnement de Prost avec les commanditaires et son équipe de travail seront abordés dans la partie suivante. Ainsi les analyses de cette partie ne suivent pas un schéma historique chronologique typique d'un travail de monographie. Cette analyse doit permettre d'apporter des éléments sur le contexte historique et morphologique des situations dans lesquelles Prost intervient. Il est important de connaître la nature des morphologies urbaines et des tissus urbains qu'il va regarder, ainsi que les éléments de préexistence pris en compte, tant d'un point de vue architectural, qu'urbain et paysager. La question historique peut aussi jouer un rôle important dans le cadre d'une intervention sur une structure urbaine et paysagère ancienne. Les interventions en site urbain ou non aménagé ne sont pas de même nature. Le contexte paysager, de par sa nature géomorphologique, ainsi que les relations au grand paysage environnant, sont déterminant pour comprendre comment Prost se positionne par l'acte du projet.

Il est essentiel de savoir aussi dans quel cadre de commande Prost intervient, avec quel type de lettre de commande, dans quelles conditions, seul ou en équipe et sous quelle forme. Il faut aussi examiner son rapport au pouvoir, en effet cela est déterminant concernant la taille des projets identifiés et l'envergure des solutions qu'il propose. La durée de ses interventions semble déterminante au regard aussi de l'amplitude des sites et du nombre d'acteurs auquel il est confronté, que ce soient des hommes politiques, ou bien les techniciens et confrères qu'il est amené à côtoyer.

D'autre part, en dehors des conditions des projets, il est essentiel de regarder la manière dont il fabrique les projets. Nous chercherons à qualifier son rapport aux sites et la qualité de son imprégnation des situations urbaines et paysagères. Alors il nous importera de comprendre comment Prost travaille avec les sites, de quelle manière il s'appuie sur leurs caractères constitutifs et les intègre dans les projets. Nous identifierons les dispositifs qu'il utilise à cette fin, pour voir comment il les met en jeu dans les projets, à quelles échelles et si possible avec quels résultats. Il s'agit alors d'identifier les éléments et modèles du vocabulaire architectural, urbain et paysager qu'il manipule et de voir comment il les met en œuvre dans le processus de transformation que le projet articule avec l'existant. Le contexte historique de la constitution de la discipline de l'urbanisme nous donnera des clés de lecture indispensables à cette analyse. Nous chercherons ainsi à identifier les éléments récurrents et constitutifs de sa pratique d'urbaniste, principalement pour ce qui est de l'architecture du sol, intéressant donc les infrastructures, les espaces publics et

l'édification de bâtiments.

Le processus de re-dessin des projets de Prost nous aide dans un premier temps pour organiser les sources, profitant de la nécessité de préparer les fonds nécessaires au dessin. Le choix d'un protocole à destinée doublement comparative, diachronique et entre les projets, implique de confronter les projets sur des échelles et des cadrages comparables. Cette démarche heuristique, nous permet de faire émerger des composantes récurrentes et structurantes de projets de Prost. Premièrement c'est une aide à l'identification des éléments de préexistence dans les sites: tissu urbains, éléments de paysage, infrastructures, bâtiments remarquables, etc. C'est aussi une aide pour décomposer les projets en strates constitutives du sol urbain: topographie, éléments de paysage, infrastructures de voirie et de transport, nouveau édifices structurants (équipements publics ou bâtiments importants). Ceci doit pouvoir aussi mettre en évidence les logiques systémiques de la fabrique de l'architecture du sol. Et enfin la méthode a pour objectif d'identifier autant que possible les éléments des projets de Prost qui persistent encore aujourd'hui sur les sites. Tout cela doit nous servir à révéler clairement les éléments qui constituent la pratique spécifique de fabrique du projet de Prost.

D'autre part, dans un deuxième temps, le croisement thématique des projets doit nous permettre de vérifier la pertinence des catégories que nous proposerons et d'identifier les thèmes récurrents de la pratique de Prost sur les éléments énoncés précédemment: topographie, paysage, infrastructures, espaces publics, éléments bâtis, etc.

Analyse diachronie, les trois étapes : avant Prost, Prost, état « actuel »

Le processus comparatif diachronique s'articule sur trois périodes clés pour comprendre la démarche de projet de Prost. Tout d'abord par le dessin de la possible situation dans laquelle il est intervenu, en effet il s'agira dans cette première phase de dessin de travailler avec un document source qui montre un état avant-projet au plus proche de ce que Prost aura pu connaître au moment où il intervient. Il n'échappe à personne que si lui-même n'a pas dessiné cet état antérieur, nous nous appuyerons sur un document le plus fidèle possible qui nous permettra de montrer une situation vraisemblable. Car il est important de montrer sur quel socle Prost intervient, dans quelle situation préexistante, dans quel type de contexte urbain et paysager, dans quelle situation topographique, etc.

La deuxième étape concerne celle du plan mis au point par Prost, avec toujours le même problème de choisir le document qui nous permet de redessiner un instant T du projet qui nous paraît le plus représentatif de sa démarche. Là encore la sélection est une étape importante entre les différentes variantes du plan, les raisons du choix se feront soit par choix de date importante, comme la remise d'un plan d'aménagement par exemple, soit par la publication du plan pour des raisons informative dans les médias spécialisés comme les revues professionnelles, ou bien les choix que Prost a opérés dans la sélection des documents illustrant l'ouvrage posthume publié par l'Académie d'Architecture en 1960 mais sur lequel il a travaillé avec ses amis et anciens collaborateurs (Royer, Marrast, Hauteceur, etc.)²⁵.

Enfin la troisième étape importante est l'état actuel des sites sur lesquels Prost a travaillé, afin de pouvoir confronter les plans de Prost à l'état contemporain pour identifier les éléments de persistance de ces plans, afin d'évaluer ce qu'il en reste de nos jours.

Concernant ce mode de représentation diachronique, il est à noter que Joyant utilise ce procédé dans un article qu'il publie en 1922, dans *La Technique sanitaire et Municipale*²⁶. Dans lequel il montre trois plans de la ville de Casablanca en 1908, au début de la colonisation française avant Prost, en 1914²⁷, au moment où Prost arrive, et enfin en 1921²⁸, à la mise en place du plan Prost avec le tracé d'un certain nombre de voies nouvelles et de la voie de chemin de fer et ses embranchements ainsi que des infrastructures et édifices important dans l'organisation de la ville

²⁵ Voir les courriers de Prost à Marrast et Hauteceur, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA AA 5/17.

²⁶ Joyant Edmond, « L'urbanisme au Maroc », *La Technique Sanitaire et Municipale*, n° 4, avril 1922, pp. 88-103.

²⁷ *Ibid.*, p. 93, fig. 5-6.

²⁸ *Ibid.*, p. 94, fig. 7.

coloniale : le port, la gare, le terrain des futurs hôpitaux, le lycée, etc. Cependant la non covisibilité des trois plans ne permet pas dans cette publication d'en faire un comparatif visuel facile, car ils sont publiés sur les deux faces opposées d'une même page.

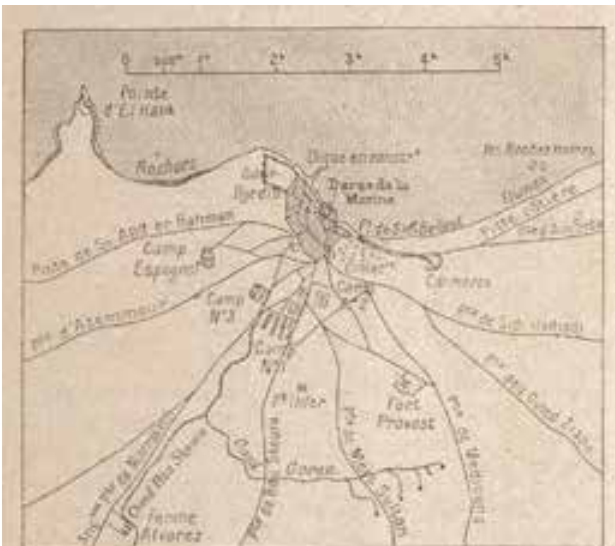


FIG. 5. — Plan de Casablanca en 1908.
(Cliché du Génie Civil.)
a, Porte de la Marine ; — b, Porte du Marché ; —
c, Porte du Marrakech ; — d, Rue du Comman-
dant-Provost.



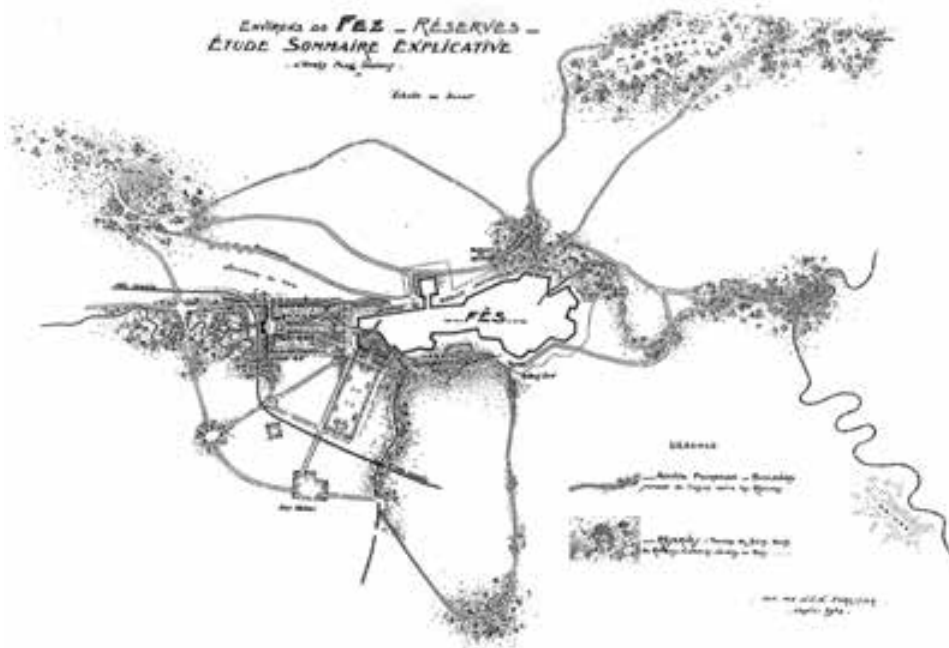
FIG. 6. — Plan de Casablanca en 1914.
(Cliché du Génie Civil.)
a, Darse et porte de la Marine ; — b, Place de
France ; — c, Porte de Marrakech ; — d, Quartier
de la Liberté ; — e, Quartier de la Foucière ; —
f, Arsenal et hôpital provisoire.



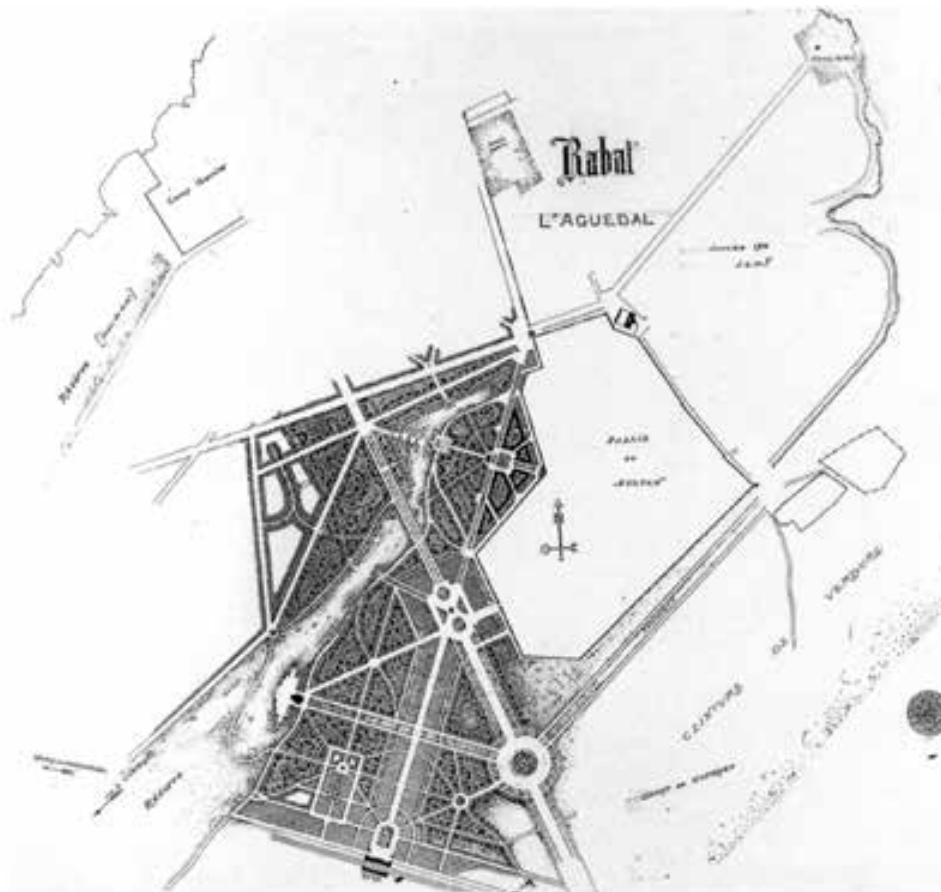
FIG. 7. — Plan de Casablanca en 1921.
(Cliché du Génie Civil.)
A, Boulevard circulaire ; — a, Boulevard Moulay-
Youssef ; — c, Rue de l'Industrie ; — b, Rue de la
Marine ; — k, Boulevard de Lorraine ; — v, Rue
de Libourne ; — g, Boulevard de la Gare ; —
h, Boulevard du 2^e Tirailleurs ; — t, Rue de
Marseille ; — j, Boulevard des Casernes ; —
s, Boulevard du 4^e Zouaves et avenue du Général-
d'Amade ; — l, Boulevard des Coloniaux ; —
m, Lycée ; — n, Entrepôts de l'Intendance et du
Génie.

1 Edmond Joyant, "L'urbanisme au Maroc", in *La Technique Sanitaire et Municipale*, n°4, avril 1922, p. 93-94.
Notons les cartes diachroniques de Casablanca en 1908, 1914 et 1921.

Séquences de paysage urbain



- 2 Jean-Claude-Nicolas Forestier, "Environ de Fès - Réserves - Étude sommaire explicative", avenues promenades et réserves, 1914, AA/CAPA/AA XX° (*Jean Claude Nicolas Forestier 1861-1930. Du jardin au paysage urbain*, 1994, p. 203).



- 3 Jean-Claude-Nicolas Forestier, Rabat, s. d., environ 1914, AA/CAPA/AA XX° (*Jean Claude Nicolas Forestier 1861-1930. Du jardin au paysage urbain*, 1994, p. 201).

1914, le Maroc : Casablanca et Rabat

En 1913 Le Général Lyautey sollicite Forestier auprès du Préfet de la Seine pour une mission de conseil sur le développement des grandes villes impériales marocaines. Sa mission dure six mois, et après une observation fine du terrain, il a l'occasion d'appliquer les principes de son système de parcs *in situ* sur les villes de Rabat, Fez, Meknès et Marrakech. Il les explicite dans un « Rapport des réserves à constituer au-dedans et aux abords des villes capitales du Maroc²⁹ ». Et, bien que sa mission soit ponctuelle, et que Laprade trouve ce rapport « curieux », arguant qu'il est « rempli de suggestions pour les jardins mais insuffisamment précis pour servir de base à l'aménagement de futures villes³⁰ », il est indéniable qu'il y impulse, à la demande de Lyautey, une démarche à la fois respectueuse des villes existantes et prescriptive pour les extensions futures. Forestier élabore des schémas d'aménagement par rapport aux conditions topographiques existantes, il capte les grandes vues sur le paysage des sites dans lesquels les villes s'inscrivent, repère les jardins existants à protéger et esquisse les jardins à créer aux abords extérieurs des villes ainsi que le principe d'implantation des principales avenues promenades. Il stipule bien que « c'est à l'aide de ces plans et des réserves considérées immédiatement intéressantes, soit par l'état de la végétation, soit par les aspects ou les vues à conserver [...], que l'on pourra établir définitivement un système de promenades publiques et de parcs dans chacune des villes³¹ ». Prost reconnaît plus tard, que dans ce travail préliminaire, Forestier « prépare la voie aux techniciens qui vont ensuite s'y rendre célèbres³² ».

Prost raconte avoir été interpellé par Risler en mars 1912 au jardin des Tuileries :

« Prost, il faut que vous partiez au Maroc :

J'ai vu le Général LYAUTEY que le Gouvernement va désigner sous peu de jours pour organiser le Protectorat du Maroc.

C'est un homme extraordinaire : il veut créer des villes nouvelles - vous qui connaissez bien les mœurs musulmanes, vous travaillerez là sans difficulté – Partez³³ ».

²⁹ Forestier Jean-Claude-Nicolas, « Rapport des réserves à constituer au-dedans et aux abords des villes capitales du Maroc. Remarques sur les jardins arabes et de l'utilité qu'il y aurait à en conserver les principaux caractères », in *Grandes villes et systèmes de parcs. Suivi de Deux mémoires sur les villes impériales du Maroc et sur Buenos Aires*, Paris, Norma éd., 1997, p. 159-225.

³⁰ Laprade Albert, « L'urbanisme en Afrique du nord », *L'architecture d'aujourd'hui*, vol. 10, n° 3, mars 1939, p. 67.

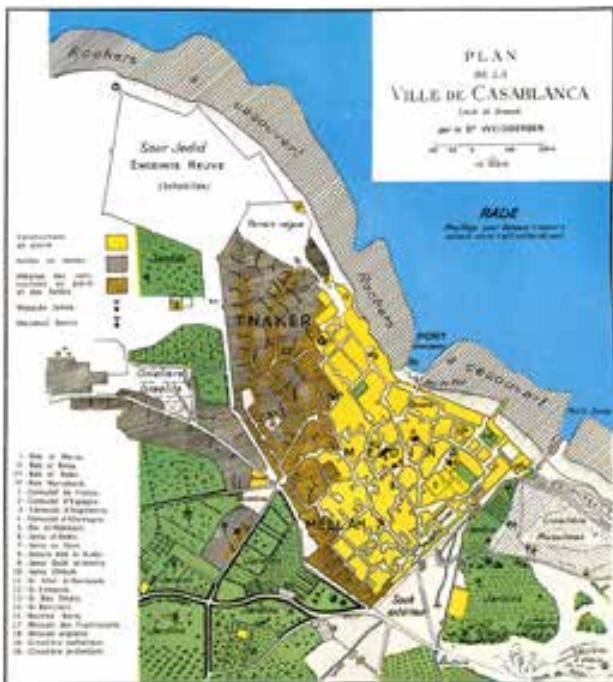
³¹ Forestier Jean-Claude-Nicolas, « Rapport des réserves à constituer au-dedans et aux abords des villes capitales du Maroc », *op. cit.*, p. 185.

³² Prost Henri, « Hommage à Forestier », *Urbanisme*, n° 3-4, 1952, pp. 74-75.

³³ Prost Henri, *La Villa Médicis et l'urbanisme. Communication à l'Académie des Beaux-Arts*, 1959, p. 10 bis, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 1/3.



4 Vue aérienne de Casablanca, 1906, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XXe, 343 AA 40/3.



5 Dr Félix Weisgerber, plan de la ville de Casablanca, 1900
(Casablanca. Mythes et figures d'une aventure urbaine, 1998, p. 25).

Mais pour Prost, à ce moment-là, la création des villes nouvelles marocaines lui parut alors être encore du « domaine des aventures³⁴. » En janvier 1913 la Section d'Hygiène Urbaine et rurale du Musée social déclare qu'elle « va proposer au général Lyautey de travailler avec Prost³⁵. » Finalement c'est Forestier qui, en novembre 1913 de retour de mission au Maroc, finira par le convaincre en lui exposant ce qu'il avait vu : « Un Général extraordinaire » en la personne de Lyautey, accompagné d'officiers « animés d'un entrain merveilleux », la création de « villes nouvelles », le tracé d'avenues à Rabat et Marrakech, d'autres à venir à Meknès et Fez. Forestier l'interpelle :

« Prost, il faut que vous partiez !!! Vous connaissez les Musulmans par suite de votre long séjour à Constantinople. Vos travaux d'Anvers vous ont mis en vedette. Le Général est à Paris, Hôtel d'Orsay ; j'ai annoncé votre retour. Venez demain, je vous présenterai³⁶. »

Il fut engagé en décembre 1913, au départ pour un contrat de trois mois renouvelable, il y restera une dizaine d'années. Laprade déclare que pour la mission du dessin des villes nouvelles, Prost « fut pour sa part un « right man » providentiel³⁷. » Son expérience marocaine l'amène à prolonger les esquisses de Forestier à Rabat, Fez et Marrakech, tout en inaugurant de nouveaux territoires de projet comme à Casablanca, il s'y forgera un savoir-faire fondateur pour sa future carrière.

1914, Casablanca

Henri Prost a 40 ans lorsqu'il débarque en janvier 1914 à Casablanca. On peut considérer qu'il est alors un jeune urbaniste, n'ayant pas encore eu l'occasion de se frotter à la réalité du métier. Joseph Marrast décrit son arrivée au Port de Casablanca, qui n'est alors qu'une petite anse, à l'époque on débarquait sans quai ni passerelle :

« C'est en janvier 1914 que Prost débarquait à Casablanca. Ce jour doit rester gravé dans la mémoire.

En franchissant sur les épaules d'un indigène, les quelques mètres d'eau séparant une barcasse du rivage et en atterrissant dans les empreintes des marins du *Galilée*, il ouvrait l'ère de l'urbanisme français contemporain³⁸. »

³⁴ *Ibid.*

³⁵ Voir le compte rendu de la séance du 16 janvier 1913, Cormier Anne, *Extension-limites-espaces libres, les travaux de la Section d'hygiène urbaine et rurale du Musée social*, Paris, mémoire de CEA « Architecture urbaine », sous la direction de Jean-Louis Cohen, Ecole d'architecture Paris-Villemin, 1987, p. 91.

³⁶ Prost Henri, *La villa Médicis et l'urbanisme*, op. cit., p. 11.

³⁷ Laprade Albert, *Lyautey urbaniste. Souvenirs d'un témoin*, Horizons de France, Paris, 1934, p. 9.

³⁸ Marrast Joseph, « Maroc », in *L'Œuvre de Henri Prost : Architecture et urbanisme*, Paris, Académie d'architecture, 1960, p. 52.

Un colonel lui présente la ville, depuis l'immeuble « Paris-Maroc » il « vit à ses pieds l'indescriptible chaos enserrant la Médina, puis au-delà, la rade dont il découvre d'un coup, la possibilité d'aménagement en grand port. Joindre la ville à la rade, ouvrir la porte océane, y conduire le boulevard du 4^e Zouaves, complétaient cette vision d'avenir, qu'il concrétisa ultérieurement dans un croquis³⁹. »

Joseph Marrast décrit la situation urbaine d'alors :

« En 1906, la ville indigène, de médiocre importance, végétait à l'intérieur de ses remparts. Aucune agglomération extérieure n'existait ; elle était entourée d'un bled aride, découpé par les pistes aboutissant au Grand Sokko où s'ouvrait Bab-El-Kebir, plus tard, Porte de l'Horloge, qui abritait un souk.

De 1907 à 1912, les Européens venus au Maroc, guidés par un avenir plein d'espérances, encouragés par les consuls de toutes nationalités dans le but de créer des droits et des intérêts à leurs gouvernements, achetèrent, et parfois prirent, des terrains au hasard, sans aucune préoccupation d'un tracé quelconque de ville.

Il en résulta qu'en 1914 la petite médina était noyée au milieu d'un mélange extraordinaire de constructions de tout genre : fondouks, cabanes en planches, villas, immeubles à cinq étages ; chaos indescriptible dépourvu, bien entendu, de toute viabilité⁴⁰. »

Ainsi est faite la structure de la ville au moment où Prost y débarque : une médina enfermée dans ses murs et entourée d'un bled aride, un chaos urbain du à une forte spéculation immobilière incontrôlée, des pistes qui convergent vers le grand Sokko, pas de gare et un embryon de port qui est encore la darse de la Marine. Devant la Médina l'oued Bouskoura ruisselle vers la mer et déborde souvent, pas d'infrastructures de voirie, ni d'assainissement. Il était donc indispensable d'équiper la ville, de l'organiser et la structurer, par le dessin d'un plan et par une réglementation urbaine adaptée à cette situation.

En 1922, Joyant, ingénieur qui avait rejoint Prost au Maroc, commente le plan de Casablanca avec Prost lors d'une séance de la SHUR au Musée social⁴¹. Il explique la situation topographique, par un « terrain qui monte de façon continue, peu mouvementé, avec une moyenne de 2% entre la plage et la crête », pour lui ce terrain « très maniable pour l'urbanisme » est cependant « très laid ». Il déplore l'absence de plantations et Prost indique qu'il n'y a pas de terre.

³⁹ Marrast Joseph, « Maroc », *op. cit.*

⁴⁰ *Ibid.*, p. 60-61.

⁴¹ Prost Henri et Joyant Edmond, *Communication de MM. Joyant et Prost sur les plans d'Aménagement et d'extension des villes au Maroc*, Musée social, 1922, Archives du Musée Social.

Le plan Prost pour Casablanca

Laprade nous indique que Prost remet ses premières esquisses de projet au maréchal en 1915, après une année de réflexion⁴². Lyautey fait activer le positionnement du port et de la gare et Prost conçoit, avec son équipe, un plan d'aménagement qui prend en compte les données du sol et du climat pour répartir à de chaque côté d'un axe central qui suit le tracé de l'oued, l'ossature viaire d'un plan qui doit négocier avec les bâtiments et les voies existantes. Laprade souligne que les opérations de remembrement, qui « répétée dans tous les quartiers, permit de donner à Casablanca sa large ossature de circulation du centre vers le port, vers la gare, vers les quartiers de plaisance, vers l'ouest et les magnifiques plages qui s'y font suite⁴³. » Nous trouvons donc à l'est le commerce et l'industrie et à l'ouest les quartiers résidentiels vers la mer, au centre de ce plan, des terrains et baraquements militaires seront déplacés pour faire place à la grande place centrale et aux futurs bâtiments des services administratifs. Laprade nous relate cet accord foncier « Le Résident, avec sa largeur d'esprit habituelle, fit abandonner à la ville les énormes terrains achetés en 1912 par l'administration française de la Guerre, lors du débarquement⁴⁴. » Joyant témoigne de cette modification « Prost démontra sans peine que ces constructions devaient être reportées à la périphérie de la ville, et que la vaste étendue des camps, appartenant à l'Etat [...] offrait une occasion unique de ménager au centre de la ville future un quartier de belle ordonnance et des espaces libres. », il souligne aussi que cette idée « servit de point de départ à la composition du plan⁴⁵ ».

Prost expérimente ainsi les principes d'un zonage fonctionnel, bien avant la métropole. Laprade rappelle que Prost a travaillé « En collaboration avec Guillaume de Tarde, directeur des services civils, un « as » lui aussi », et ainsi « il mit sur pied la législation la plus moderne qui existe encore à l'heure actuelle en matière d'urbanisme. Création de zones très nettes, zone des usines, zone du commerce, zone d'habitation, zone indigène⁴⁶ ».

⁴² Laprade Albert, *Lyautey urbaniste*, *op. cit.*, p. 9-10.

⁴³ *Ibid.*, p. 16.

⁴⁴ *Ibid.*

⁴⁵ Joyant Edmond, « L'urbanisme au Maroc », *op. cit.*, p. 94.

⁴⁶ Laprade Albert, *Lyautey urbaniste*, *op. cit.*, p. 14.



6 Henri Prost, "Plan d'extension de la ville de Casablanca", 1917 (France Maroc, n°8, 15 août 1917, p. 2-3).



7 Henri Prost, "Projet d'élargissement du boulevard du IVE Zouave par la démolition du mur d'enceinte", Casablanca, 1926 (Fonds Prost, AA/CAPA/AA XX°, 343 AA 110).

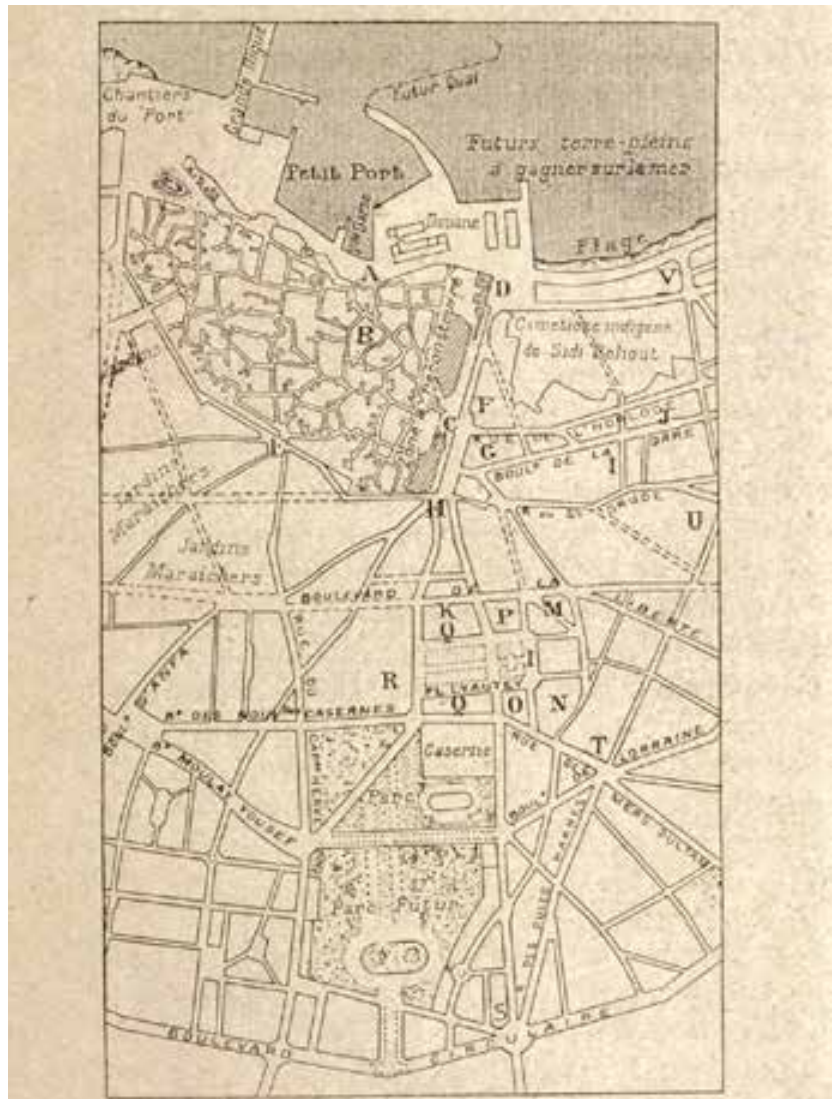


FIG. 8. — Plan du quartier central de Casablanca.
(Cliché du *Génie Civil*.)

Ville indigène : A, Porte de la Marine ; — a, Place du Commerce ; — c, Porte de l'Horloge, ou du Sokko ; — b-c, Rue du Commandant-Prevost ; — d, Mosquée Sidi-Beliout ; — e, Porte de Marrakech.
Place de France : f, Banque d'Etat ; — g, Hôtel Excelsior et agences des principales compagnies de navigation ; — h, Magasins de Paris-Maroc ; — c-d, Boulevard du 4 Zouaves ; — g-h, Place de France.
Boulevard de la Gare : i, Office économique et Chambre de Commerce ; — j, Marché municipal.
Place Lyautey : k, Poste ; — l, Palais de Justice ; — m, Cercle Militaire ; — n, Hôtel du général et bureaux de la subdivision militaire ; — o, Emplacement réservé pour l'Hôtel de Ville ; — p, Emplacement réservé pour le théâtre ; — q, Emplacements réservés pour les immeubles particuliers ; — r, Villa et bureaux du contrôleur en chef de la région ; — h-o-s, Avenue du Général-d'Amade ; — t-u, Rue de l'Industrie ; — u-v, Rue de la Marine.



- 9 Henri Prost, "Plan d'extension de la ville de Casablanca", 1917 (France Maroc, n°8, 15 août 1917, p. 2-3).
Cadrage sur la séquence centrale du plan, éch. 1/12 500°, détails voir atlas.

Notre travail d'analyse se base sur les matériaux graphiques dessinés par Prost et son équipe, les photographies conservées dans les archives et un travail de redessin des projets. Il est à noter que la photographie constitue un médium important dans le travail de Prost, qu'elles soient prises au sol ou du ciel, il les a utilisées autant comme aide à la conception que pour la communication des projets. A Casablanca c'est le photographe Marcel Flandrin, du service photographique de l'Armée, qui accompagne cette aventure urbaine entre 1921 et 1930 après sa démobilisation⁴⁷.

La séquence spatiale du centre de Casablanca

Prost organise donc l'interface entre la médina et la ville européenne par l'espace public, sur l'emplacement du grand Sokko il implante la Place de France (aujourd'hui Place des Nations Unies) au point de convergence des anciennes pistes et relie la ville à la mer et au port avec le Bd du 4^{ème} Zouave (Bd Houphouët Boigny). Ce boulevard reprend la coupe de principe du rapport de Forestier dessinée en 1914 avec une allée centrale plantée de deux lignes de palmiers et flanquée latéralement de deux voies de circulation longées par deux trottoirs plantés⁴⁸. La façade de la médina se retourne vers le bd avec une ligne de boutiques sous arcades qui accompagne la descente du bd vers le port, qui est, selon un dessin bien connu, « la Canebière de Casablanca⁴⁹ ».

A partir de la Place de France, c'est le boulevard de la Gare (Bd Mohamed V) qui file vers l'est, voie peu large, mais qui reprend le principe d'arcades en rez-de-chaussée illustré par Forestier et que Prost a utilisé aussi à Rabat. Cette voie fait partie des trois « grandes voies d'un intérêt général indiscutable » qui sont retenues par le Plan Prost pour être réalisées en urgence. Le tracé de cette voie a donné lieu à un processus de négociation expérimental avec les propriétaires des parcelles à traverser qui a été rendu possible grâce à la mise en place d'une législation spécifique inspirée des exemples de l'Europe du nord. Le dahir de 1917, institué avec l'aide du juriste Guillaume de Tarde, a permis le processus de remembrement par le biais d'une association de propriétaire dont l'objectif est de répartir les rétrocessions et les plus-values proportionnellement aux surfaces détenues par les

⁴⁷ Flandrin Marcelin, *Casablanca : de 1889 à nos jours. Album de photographies rétrospectives et modernes montrant le développement de la ville*, Rabat, Maroc, 1929, 103 p.; Réédition, Flandrin Marcelin, *Casablanca rétro*, Casablanca, Maroc, Editions SERAR, 1988, 102 p.; Bertoni Angelo, « Photographier la ville coloniale. Les transformations de Casablanca, entre cartes postales et inventaire photographique (1912-1929) », *Outre-Mers*, vol. T. 103, n° 388-389, 2015, coll. « Revue d'histoire », pp. 46-69.

⁴⁸ Voir aussi le croquis en perspective axonométrique « passage couvert en bordure des grandes voies », in Leclerc Bénédicte et Colloque international sur J. C. N. Forestier (éd.), *Jean Claude Nicolas Forestier : 1861-1930. Du jardin au paysage urbain*, Paris, Picard, 1994, p. 205.

⁴⁹ Selon Joseph Marrast, Lyautey aurait déclaré à propos de cette vue en perspective aérienne : « Prost dessine la Canebière de Casablanca », Marrast Joseph, « Maroc », *op. cit.*, p. 55.

propriétaires avant le tracé⁵⁰. L'ancien marché situé Place de France sera déplacé sur le boulevard à quelques centaines de mètres de son emplacement d'origine, une ligne de palmiers rappelle encore aujourd'hui la coupe d'origine de ce boulevard.

Depuis la Place de France, c'est l'avenue du Général d'Amade (Bd Hassan II) qui amène au sud vers le Bd de la liberté (Bd de Paris) et la grande place administrative (Place Mohamed V), point central de la séquence qui regroupait notamment l'hôtel de ville, le Palais de justice, le théâtre et l'hôtel des postes. Laprade évoque cette « place monumentale étudiée par Prost » et qui regroupe « tous les édifices administratifs de la cité ». Il parle d'un « modèle en tout point, clair, propre, pratique, que tout Français peut envier aux Casablancais », et qui donne à la ville « une allure grandiose de capitale⁵¹. » La composition de cette grande place se développe perpendiculairement au Bd qui la traverse en son tiers, la séparant ainsi en deux parties dont l'articulation rappelle celle de la place de la Concorde avec le jardin des tuileries à Paris. On notera à ce sujet que les grands bords latéraux de la partie ouest de la place qui reçoivent les bâtiments administratifs sont surélevés, à l'image des terrasses latérales du jardin des tuileries, telles que recomposées par Le Nôtre au 17^e siècle⁵². Cette grande place n'aurait pas pu s'inscrire au cœur du plan de Casablanca sans le déplacement des terrains et bâtiments militaires qui occupaient cet emplacement stratégique.

Continuant l'avenue du Général d'Amade vers le sud, c'est le « Parc Lyautey » (Parc de la ligue arabe) qui se développe tout contre la grande place, au sud des bâtiments administratifs. Dessiné en détail par Laprade entre 1916 et 1919, ce parc de 15 hectares est installé pratiquement sur l'ancien lit de l'oued « à l'emplacement des baraques en planches et des guitounes devait surgir bientôt le parc central avec ses vastes quinconces pour les foires et expositions, ses terrains de sports athlétiques pour les écoles, son grand terrain de football⁵³ ». Ce parc est le seul grand espace vert du centre-ville, il comporte de larges allées plantées, des terrains de sport et se trouve bordé par quelques équipements publics. Sa composition rappelle celle du jardin du Luxembourg à Paris, par le croisement de l'axe central et de l'axe latéral et les bâtiments situés en périphérie. Autre similitude, le développement de l'axe central qui sort du jardin pour se prolonger au sud par le bd Mohamed Abdou

⁵⁰ *Ibid.*, p. 70, et l'illustration de cette répartition p. 73; Garret Pascal, « Casablanca confrontée à l'Etat colonisateur, aux colons et aux élites locales : essai de micro histoire de la construction d'une ville moderne », in *La ville coloniale au XX^e siècle : d'un sujet d'action à un objet d'histoire*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2005, p. 27-39.

⁵¹ Laprade Albert, *Lyautey urbaniste*, *op. cit.*, p. 16.

⁵² Prost utilisera un principe de composition similaire pour la relation entre la Place Taksim et le jardin qui la jouxte à Istanbul.

⁵³ Laprade Albert, *Lyautey urbaniste*, *op. cit.*, p. 16.

largement planté, et qui, à Paris, se fait par l'avenue de l'observatoire⁵⁴. Il est intéressant de noter que dans Alphand une vue aérienne du « Jardin du Luxembourg », nous montre le prolongement de l'axe du jardin par l'avenue de l'observatoire⁵⁵.

À propos de la référence du jardin du Luxembourg pour le parc Lyautey, citons Guadet, pour qui le Luxembourg avec « la splendeur de ses compositions, mérite d'être cité comme le chef-d'œuvre des jardins de ville⁵⁶ ». Il aurait pu faire partie d'un système de parc reliant la forêt de Bouskoura au centre-ville, suivant le tracé de l'oued du même nom, et passant par le site de l'ancien aéroport d'Anfa, si ce tracé avait été préservé. En 1922 dans la présentation du projet au Musée Social à la SHUR, Joyant évoque « la vallée qui continue [...] avec des jardins maraîchers » et dit espérer que l' « on se gardera d'y construire », Prost répond que c'est prévu en jardin. Une discussion s'engage alors entre les deux hommes qui ne semblent pas d'accord sur cette partie du plan, Joyant pense qu'il faut éviter de bâtir, ce à quoi Prost répond qu'il y a un plan d'aménagement, Joyant pense que c'est fâcheux mais Prost indique qu'il est prévu « beaucoup d'espaces libres ». Cette échange entre les deux hommes nous semble significatif de la complexité de la situation à Casablanca, beaucoup de constructions ayant déjà pris place là où Prost aurait pu développer les principes d'un système de parcs. Alors, au lieu de filer vers le sud, c'est vers l'ouest et la mer que le parc se prolonge avec le Bd Moulay Youssef, magnifique avenue plantée de palmiers verticaux⁵⁷.

Concernant les « espaces libres », Prost écrit que « toutes nos villes sont bien pourvues [...], exception faite de Casablanca où le prix élevé des terrains et l'aridité du sol nous ont conduit à concentrer tous nos efforts sur un vaste parc prenant naissance au centre de la ville à proximité de la Place Administrative ». L'effort est donc mis sur le parc, nous pouvons cependant regretter que la vallée de la Bou Scoura n'ait pas été traitée en jardin linéaire.

À Casablanca, Prost nous fait la démonstration d'un grand savoir-faire spatial, riche de sa connaissance des villes modèles que sont Paris et Rome, qui se révèle dans la conception d'un plan inscrit dans les réalités topographiques et les préexistences foncières et bâties sur le sol de la ville.

⁵⁴ Le plan du jardin du Luxembourg « Chef d'œuvre des jardins de ville » selon Julien Guadet, professeur de théorie de Prost à l'École des Beaux-Arts de Paris, voir Guadet Julien, *Éléments et théorie de l'architecture. Cours professé à l'École Nationale des Beaux-Arts. Additions*, Paris, Librairie de la construction moderne, 1904, vol. 4/4, p. 196, tome 4.

⁵⁵ Alphand Adolphe, *Les Promenades de Paris. Histoire, description des embellissements, dépenses de création et d'entretien des Bois de Boulogne et de Vincennes. Champs-Élysées, parcs, squares, boulevards, places plantées. Étude sur l'art des jardins et arboretum*, Paris, Rothschild, 1867, p. 234, fig. 340.

⁵⁶ Guadet Julien, *Éléments et théorie de l'architecture. T4 Additions, op. cit.*, p. 165, tome 4, fig. 166.

⁵⁷ Voir Jean-Louis Cohen, le chapitre « Le boulevard Moulay Youssef de Prost : Casablanca, 1917-1930 », in Cohen Jean-Louis (dir.), Hodebert Laurent et Lortie André, *Le parkway, dispositif métropolitain*, Paris, Ecole d'Architecture Paris-Villemin, PIR-Ville CNRS, 1996, p. 71-74.



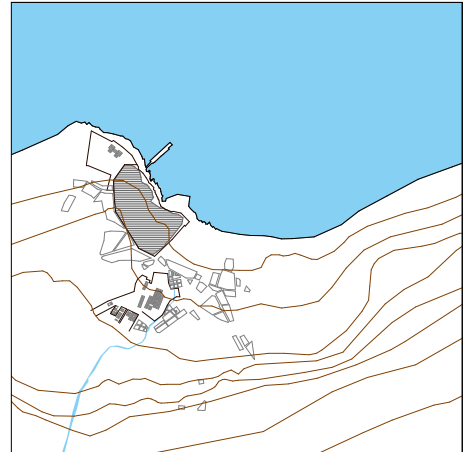
10 Henri Prost, "Esquisse de la grande place novembre 1914", Casablanca, 1914, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XX°, 343 AA 110.



11 Le parc Lyauté, vue aérienne générale, Casablanca (*L'oeuvre de Henri Prost*, 1960, p. 71).



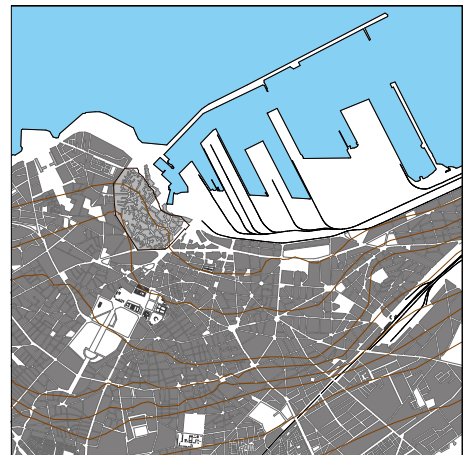
Avant



Prost



Actuel



- 12 Casablanca: Grille diachronique (avant, Prost, actuel) sur le cadrage de la séquence de paysage urbain composée à partir des planches de l'atlas au 1/25 000^e. Plans, photographie aérienne et redessins. À gauche les documents d'origine, à droite les redessins. En haut l'état en 1912 avant le projet de Prost, au milieu le plan de Prost de 1917, en bas l'état actuel en 2015-2017. Pour les légendes voir le volume de l'atlas. Notons la persistance des tracés du plan de Prost, voir détails dans l'atlas.



13 Vue aérienne de Rabat-Salé, 1916, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XX°, 343 AA 54.



14 Henri Prost, Plan de Rabat-Salé avant 1913, vers 1915 (*L'urbanisme aux colonies*, 1932, p. 62).



15 Henri Prost, Plan d'aménagement de la ville de Rabat, plan des espaces libres, vers 1915 (*L'urbanisme aux colonies*, 1932, p. 65).

1914, Rabat

Le développement de la ville de Rabat est dû à la difficulté pour les militaires de s'installer à Fès, pour des raisons politiques et géographiques, Joyant nous indique que « les relations entre la côte et Fès étaient impossibles, dès qu'il pleuvait les pistes devenaient impraticables⁵⁸ ». La situation de Rabat était plus favorable « sur la côte, dans un endroit accessible » et aussi « une des capitales chérifiennes⁵⁹ ».

La configuration géographique de la ville offre un relief ondulé longeant le littoral de l'océan atlantique au nord jusqu'à l'embouchure du fleuve Bou-Regreg à l'ouest et se ponctue d'une série de point hauts en belvédère sur le site. Prost et Joyant décrivent cette situation lors d'une présentation au Musée social :

La côte toute droite bordée de falaises calcaires de dix mètres de hauteur environ : le terrain s'élève vers une crête qui atteint 30 mètres puis redescend vers un sillon parallèle à la côte, et remonte en pente douce vers le sud. Le palais de la résidence installé sur cette pente, à la cote 70, domine les jardins et la ville nouvelle qui s'étalent à ses pieds ; de là on a une vue superbe sur la ville indigène entourée d'une ceinture de remparts qui se profile sur l'océan⁶⁰. »

Les prescriptions de Forestier portent, entre autres, sur la protection des jardins de la Menara, la réservation d'une promenade aux abords de la mer au nord de la ville, un quartier d'habitations bourgeoises desservi par une avenue en corniche bordée d'un jardin, un boulevard-promenade de tour de ville large d'une centaine de mètres et bordé par une bande de jardin et de plantations, la protection de la falaise donnant sur le Bou-Regreg et l'aménagement en son sommet d'une « avenue-terrasse qui en suivrait les contours jusqu'à la tour Hassan » qu'il propose de dégager.

Forestier dessine les deux premiers jardins publics, le jardin d'essai en 1916 et le jardin du belvédère qui le prolonge. L'influence de Forestier sur Prost est indéniable concernant la structure spatiale du plan de Rabat et notamment le « plan des espaces libres » qui s'inscrit dans les traces du travail du paysagiste⁶¹.

Le plan de Prost pour Rabat

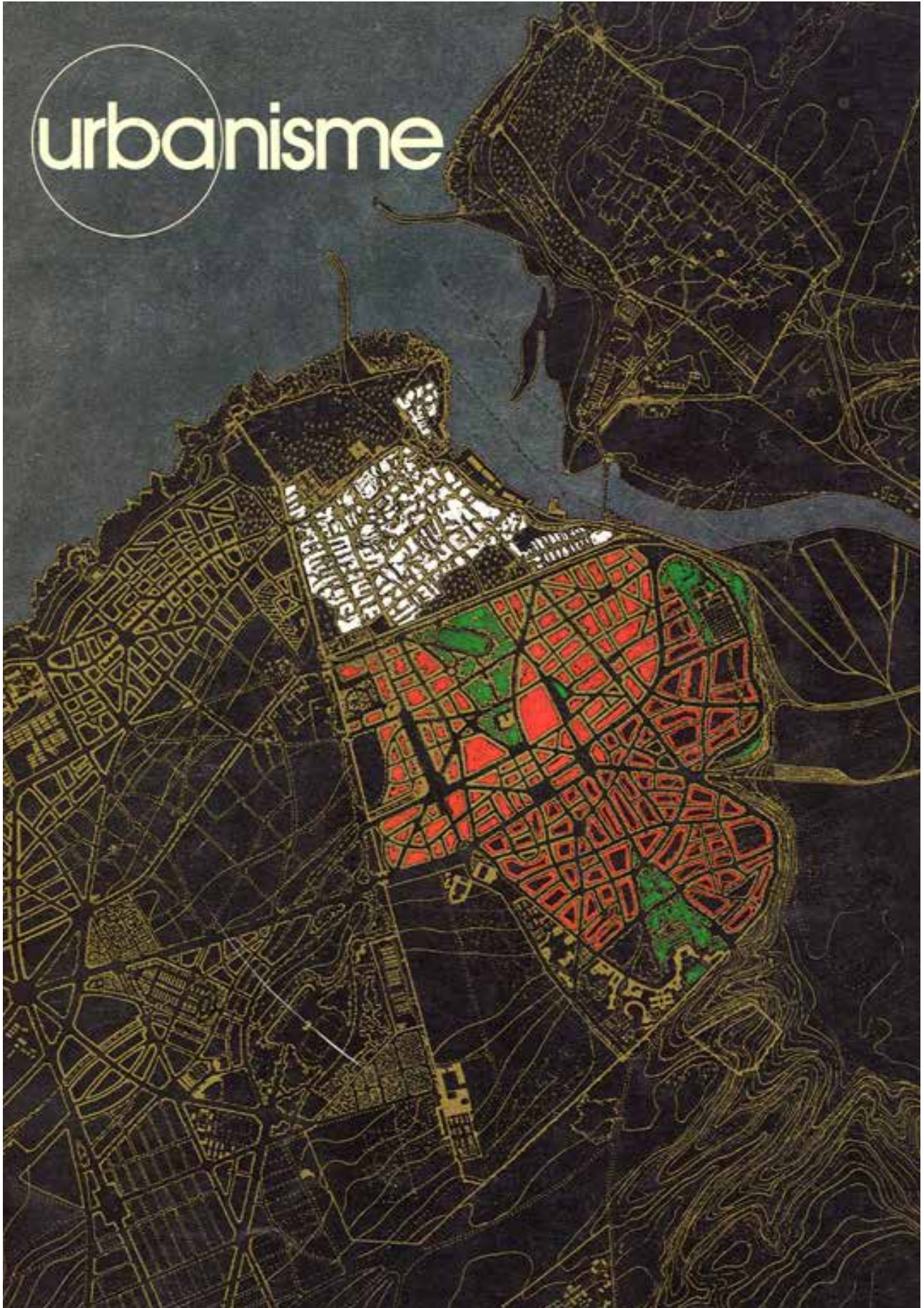
Prost dresse en 1915 un « plan des espaces libres » qui, non seulement emprunte cette dénomination aux travaux du Musée social, mais surtout qui intègre et élargit l'esquisse de Forestier pour en faire un plan exemplaire de l'application des prin-

⁵⁸ Prost Henri et Joyant Edmond, *Communication de MM. Joyant et Prost sur les plans d'Aménagement et d'extension des villes au Maroc*, *op. cit.*, p. 20.

⁵⁹ *Ibid.*, p. 21.

⁶⁰ *Ibid.*, p. 287.

⁶¹ Bennani Mounia, « Le rôle fondateur du paysage dans la création des villes coloniales marocaines. Rabat et Marrakech, deux exemples de villes-jardins », *op. cit.*



16 Henri Prost, plan d'aménagement de Rabat-Salé, 1917 (Urbanisme, n°193, décembre 1982).

cipes du paysagiste, mettant ainsi en place le système de parc de la future capitale du Maroc. Le plan d'aménagement de Rabat finalisé en 1916 reprend cette organisation générale, en disposant une série de jardins à l'intérieur et à l'extérieur des remparts sur des points de vue en hauteur ou dégagés sur le paysage⁶². Une série d'avenues promenades plantées articulent ces espaces à la médina et à la ville nouvelle, notamment l'avenue de Casablanca qui traverse le jardin d'essais pour rejoindre une porte dans les remparts, et le boulevard du Dar-El-Maghzen qui articule la résidence générale, la mosquée et la gare vers la médina située en contre bas⁶³. Le jardin d'essais, véritable laboratoire botanique constituera une véritable pépinière pour les jardins à venir, tel que le souhaitait Forestier dans son rapport.

Le second jardin public dessiné par Forestier est le jardin du Belvédère, il est situé dans la continuité du jardin d'essais sur un point haut offrant des vues vers la ville au nord et l'océan. Le troisième jardin public est le jardin du triangle de vue projeté en 1924 par Zaborsky⁶⁴, et qui met en relation visuelle la terrasse de la municipalité avec la médina tout en l'articulant avec la ville nouvelle, les vues sont dirigées là encore vers la médina et l'océan. On trouve aussi le jardin de la tour Hassan au bord de la falaise sur les rives du Bou-Regreg en belvédère sur l'embouchure du fleuve et sur la ville de Salé située sur l'autre rive. Enfin pour terminer cette séquence, le quartier jardin de la Résidence générale dont l'emplacement a été choisi par Lyautey est situé à un point dominant la ville, adossé aux remparts et contre les jardins du Palais impérial. Cet ensemble regroupe les services administratifs centraux du Protectorat dans un grand jardin dessiné sous la direction de Prost par Laprade et Zaborski vers 1920.

Cette disposition n'a pas été facile à mettre en place, Prost nous rappelle que « pratiquement, c'était impossible à réaliser de tous les points de la nouvelle ville⁶⁵ », mais Laprade nous rapporte que « grâce à la méthode de redistribution urbaine, le plan de Rabat fut [...] rapidement écrit sur le terrain. Prost s'était donné comme objectif de tirer le meilleur parti d'une exceptionnelle situation topographique. » Ainsi, le panorama sur la ville est inscrit dans le plan par trois parcs « formant trois cônes de vues, le très beau panorama formé par les deux villes sœurs de Rabat-Salé, villes toutes blanches, encerclées par leurs remparts fauves, bordées par l'es-

⁶² Henri Prost, Plan d'aménagement de Rabat, 1916, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 45/1.

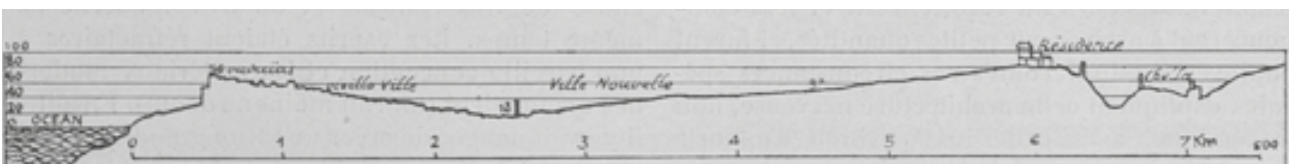
⁶³ Je mentionne ici les appellations initiales de ces voies, voir Marrast Joseph (dir.), *L'Œuvre de Henri Prost*, *op. cit.*, p. 76-89.

⁶⁴ Bennani Mounia, « Marcel Zaborski, 1884-1980 », *op. cit.*

⁶⁵ Prost Henri, « Le développement de l'urbanisme dans le protectorat du Maroc, de 1914 à 1923 », in *L'urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux. Communications et rapports du Congrès international de l'urbanisme aux colonies et dans les pays de latitude intertropicale*, Edition d'urbanisme, La Charité-sur-Loire, Delayance, 1932, p. 70.



17 Henri Prost, Plan d'aménagement de la ville de Rabat, plan des voies et des espaces libres, 1915, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XX°, 343 AA 202/5. Cadrage sur la séquence centrale du plan, éch. 1/12 500°, détails voir atlas.



18 Albert Laprade, La nouvelle résidence générale de Rabat, coupe de terrain, à gauche l'océan et la médina, à droite le site de la résidence générale, 1926 (*L'architecte*, n°1, 1926, p. 4).

tuaire du grand fleuve et l'Océan⁶⁶. »

Laprade participe activement de cette aventure en dessinant le plan des Services administratif du protectorat, installés en un point haut de la ville, telle une cité-jardin administrative de « pavillons noyés dans la verdure⁶⁷ », dans laquelle s'installe la « Résidence Générale » du Maréchal Lyautey dont il met au point le bâtiment et ses jardins⁶⁸. Projet sur lequel il va travailler des années durant et dont il garde quelque amertume quant à son rapport avec Lyautey, « n'étant pas même invité à l'inauguration de la « résidence », où j'avais laissé tant de moi-même⁶⁹ », mais qui reste un élément essentiel du dispositif urbain installé par Prost, un balcon sur le paysage.

La séquence spatiale urbaine du centre de Rabat

La séquence centrale du plan de Rabat se déploie sur la pente du site qui descend depuis la position haute de la Résidence Générale, empruntant le boulevard Dar-El-Maghzen au niveau de la gare, et qui conduit vers la médina et la mer. Un dessin de voie en croissant relie la mosquée centrale et le quartier qui va se développer vers l'est, vers la tour Hassan II et la falaise en balcon sur le Bou Regreb et la ville jumelle de Salé. Une voie traverse la ville nouvelle perpendiculairement à cet axe nord-sud, pour rejoindre la gare en longeant la cathédrale Saint-Pierre. Prost décrit cette séquence :

« Une voie unique, où toutes les administrations ont pignon sur rue, forme l'axe principal de la nouvelle agglomération. Voie allant de la porte principale de la ville indigène à la porte du cabinet de travail du Résident Général, avec, au milieu, en souterrain, la gare centrale des voyageurs (Marrakech, Casablanca, Fez, Tanger, Alger, Tunis).

[...]

L'ossature de la nouvelle agglomération est formée par deux mouvements de circulation, perpendiculaires l'un à l'autre.

Le premier de direction est-ouest, est basé sur le tracé de la grande route nationale Agadir-Casablanca-Tunis.

[...]

Le second courant de circulation, de direction nord-sud, empruntant d'anciennes pistes, correspond aux portes d'entrée de la ville indigène.

⁶⁶ Laprade Albert, *Lyautey urbaniste*, op. cit., p. 18.

⁶⁷ Propos du Maréchal rapportés par Laprade, in *Ibid.*, p. 21.

⁶⁸ Racine Michel, « Albert Laprade », in *Créateurs de jardins et de paysages : en France de la Renaissance au XX^e siècle. Tome II, Du XIX^e au XXI^e siècle*, Arles, Actes Sud, 2002, p. 186-192.

⁶⁹ Laprade Albert, *Lyautey urbaniste*, op. cit., p. 3.



19 Rabat, vue aérienne, la séquence du boulevard Dar El Maghzen, au premier plan la gare, au fond la médina, 1924, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XX°, 343 AA 54.



20 Rabat, vue aérienne, la séquence du boulevard Dar El Maghzen, au premier plan la médina, au fond la gare et la Msoquée dans l'axe du boulevard, 1950, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XX°, 343 AA 54.

C'est l'une d'elles, l'ancienne piste du Dar El Maghzen, qui est devenue cet axe principal où toute l'activité administrative est groupée.

La voie ferrée Marrakech-Casablanca-Tunis traverse la ville de l'ouest à l'est, presque entièrement en souterrain⁷⁰. »

Au dessus de la gare, s'élève la Mosquée, un repère dans la silhouette de la ville et qui ponctue l'extrémité sud de cet axe, entretenant une relation visuelle et spatiale avec la porte de la Médina. Dans la partie centrale du boulevard, en descendant de la gare vers le nord, les immeubles ont des portiques au rez-de-chaussée. Ensuite, du même côté, se trouve l'ancien palais de justice, qui habrite aujourd'hui le parlement du Maroc. Il s'installe dans une figure de U qui contient un jardin ouvert face au boulevard, comme une extension latérale de l'espace urbain au centre de la séquence. En face, l'hôtel Balima, est posé sur un petit square minéral, comme sur un socle bordé de plantations d'alignement. Ce bâtiment comporte une arche centrale, qui permet une liaison visuelle et piétonne vers le jardin du "Triangle de vue" situé en arrière.

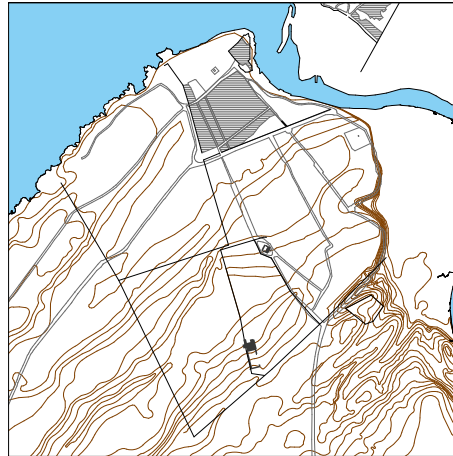
En bas de cette section du boulevard, qui comporte un jardin central, se trouve l'hôtel des postes. Cet édifice est situé dans un positionnement stratégique, que l'on retrouve dans bon nombre de photographies. Sa situation est similaire à celui de Casablanca, situé à l'angle de la grande place administrative. Presque en face, du côté est du boulevard, on trouve un jardin, et à partir de là s'opère un resserrement, certainement dû à des constructions existantes, mais les arcades se prolongent même si la largeur de la voie est moindre.

l'articulation se fait avec la Médina par une grande place qui accueille le marché central, et l'axe se prolonge dans une rue de la Médina.

Latéralement, viennent s'articuler à cette séquence, à l'ouest la route de Casablanca, qui traverse les jardins dessinés par Forestier. De l'autre côté, à l'est, on trouve le jardin du triangle de vue, et le bâtiment de l'hôtel de ville, pour lequel des croquis de Prost attestent d'une recherche sur la constitution d'un socle-terrasse qui met le bâtiment en léger surplomb sur l'espace du jardin et permet de capter la vue au sud sur les murs extérieurs de la Médina.

Les moments clés de cette séquence s'articulent avec le plan général et ont été « fixés » dans l'espace et sur le sol par les photos de repérage faites par Prost et son équipe.

⁷⁰ Prost Henri, « L'urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux », *op. cit.*, p. 66-67.



Avant



Prost



Actuel

21 Rabat: Grille diachronique (avant, Prost, actuel) sur le cadrage de la séquence de paysage urbain composée à partir des planches de l'atlas au 1/25 000^e. Plans, photographie aérienne et redessins.

À gauche les documents d'origine, à droite les redessins. En haut l'état en 1913 avant le projet de Prost, au milieu le plan de Prost de 1915, en bas l'état actuel en 2015-2017. Pour les légendes voir le volume de l'atlas. Notons la persistance des tracés du plan de Prost, que l'on perçoit à la fois dans la photographie aérienne et dans le redessin du tissu urbain, voir détails dans l'atlas.

1915, Les autres villes : Fez, Marrakech, Meknès, Tanger, etc.

Casablanca et Rabat constituent les deux villes principales du Maroc, deux capitales, l'une économique et l'autre administrative, et par la même la part la plus importante du travail de Prost au Maroc. Mais avec son équipe il travaille aux plans des extensions des villes impériales de Fez, Marrakech, Meknès⁷¹, ainsi qu'au lancement des études d'Agadir, Kénitra, Mazagan, Safi, et Sefrou⁷². Il n'est pas possible dans cette recherche d'analyser l'ensemble des plans des villes marocaines pour lesquelles Prost a travaillé, néanmoins nous pouvons évoquer la présence d'une méthode similaire concernant la ville de Fez⁷³, cela reste à vérifier pour Marrakech et Meknès⁷⁴. Une analyse approfondie est nécessaire afin de confirmer et affiner ce premier constat.

Joyant évoque ces autres sites en 1922 :

« Meknès, Fès et Marrakech sont les trois grandes villes de l'intérieur qui ont été, tour à tour, ou simultanément, les capitales des sultans.

Leur évolution, récente, sous le protectorat français, présente des caractères communs.

On remarque dans chacune de ces villes, plus nettement que dans celles de la côte, la séparation des trois éléments qui les composent : l'ancienne ville indigène, ou Médina ; les camps, établis au début de l'occupation un peu à l'écart de la Médina, pour la dominer et la surveiller, et la ville européenne, ou ville nouvelle. Cette dernière est, par principe, tenue séparée de la ville indigène. [...]

Dans les trois grandes villes de l'intérieur, les villes nouvelles se sont élevées, non plus sur des terrains particuliers, au hasard de l'initiative individuelle, mais sur des domaines appartenant à l'État, ou à des grandes administrations, comme les Habous (fondations pieuses), en sorte que les municipalités ont eu toute liberté pour tracer le plan de la ville, découper les lots et mettre ceux-ci en vente, au fur et à mesure des besoins, en imposant aux acquéreurs toutes les servitudes ou règles de construction utiles pour une bonne organisation de

71 Sur ces trois villes, voir Marrast Joseph (dir.), *L'Œuvre de Henri Prost*, *op. cit.*, p. 90-117 ; Cohen Jean Louis, « From Grand Landscapes to Metropolises », in *From the imperial capital to the republican modern city : Henri Prost's planning of Istanbul (1936- 1951)*, İstanbul, Turquie, Istanbul Research Institute, 2010, p. 49-70, textes traduits par Mathilde Pinon-Demirçivi et retranscrits dans l'exposition virtuelle « Henri Prost et le plan directeur d'Istanbul 1936-1951 », CAPA, 2012 ; sur Fès, Jelidi Charlotte, *Fès, la fabrication d'une ville nouvelle (1912-1956)*, Lyon, ENS éd., 2012, 266 p. ; et sur Marrakech Bennani Mounia, « Le rôle fondateur du paysage dans la création des villes coloniales marocaines. Rabat et Marrakech, deux exemples de villes-jardins », *op. cit.*

72 Royer Jean, « Henri Prost urbaniste », *Urbanisme*, n° 88, 1965, p. 16.

73 Jelidi Charlotte, *Fès, la fabrication d'une ville nouvelle (1912-1956)*, *op. cit.*

74 Meffre Gislhaine et Delgado Bernard, *Un urbanisme expérimental. Les villes nouvelles marocaines (1912-1965)*, Turin, Senso Unico, 2012, 403 p., voir la troisième partie « Les villes nouvelles marocaines », p. 103-377 et les nombreuses photographies de Bernard Delgado.

la ville. Le développement urbain a donc pu être conduit progressivement et méthodiquement⁷⁵.»

D'autre part, il est intéressant de noter que Prost a fait une mission pour la ville de Tanger. Le fonds Prost fait mention d'un cadrage historique de 1921 à 1934, le contenu du dossier montre que les principaux dessins datent plutôt des années 1930, entre 1928 et 1934.

L'exposition coloniale de 1922 à Marseille marque la fin d'un cycle pour Prost

Le 12 octobre 1913 voit la pose de la première pierre du Palais du Maroc, dans le parc des expositions de Marseille, préparant l'exposition coloniale qui aura lieu en 1922. Entre ces deux dates et durant la première guerre mondiale, Henri Prost aura fait les plans des villes nouvelles du Maroc qui y seront exposés. Ainsi, le séjour et le labeur de Prost au Maroc vont se conclure par l'exposition coloniale de Marseille qui a eu lieu du 16 avril au 19 novembre 1922. Comme un bilan, elle vient montrer l'œuvre du protectorat dans l'équipement du territoire et l'urbanisme des villes nouvelles. Car, comme ses organisateurs le font remarquer «chaque exposition coloniale est un instantané photographique de notre domaine colonial⁷⁶».

L'inscription peinte au mur de l'escalier de l'exposition de l'urbanisme au Maroc résonne comme un mot d'ordre pour la France métropolitaine « L'urbanisme, science de la création de villes nouvelles, a été appliqué en respectant le caractère et le pittoresque des anciennes cités ... Toutes les villes du Maroc ont un plan d'extension ... Les cités, paysage et monuments sont préservés par les dispositions des plans d'aménagement⁷⁷. »

Ce moment raisonne comme un bilan pour Prost et un modèle pour la France, ce que Gaston Rambert ne manque pas de signaler dans son texte sur « L'urbanisme à l'exposition coloniale de Marseille », quand il écrit « qu'un étage entier d'un Palais africain ait été réservé à des plans d'extension des villes, qu'une autre salle y soit à peu près toute consacrée à l'effort de perfectionnement de la voirie et de l'habitation, c'est là une vraie surprise, même pour les géographes⁷⁸ ». Il fait état de la variété des documents exposés, rendant ainsi compte des réalisations au protec-

⁷⁵ Joyant Edmond, « L'urbanisme au Maroc », *op. cit.*, p. 99-100.

⁷⁶ Régismanset Charles, *L'Exposition nationale coloniale de Marseille, 1922*, Paris, France, Imprimeries réunies, 1921, p. 10.

⁷⁷ Rambert Gaston, « L'urbanisme à l'exposition coloniale de Marseille. Avril-Novembre 1922 », *La Vie Urbaine*, Ernest Leroux, Paris, n° 17, 1922, p. 3.

⁷⁸ *Ibid.*, p. 2.

torat du Maroc: «de grands plans d'extension, encadrés d'une série de schémas, montrant les grands courants de la circulation urbaine, des plans détaillés et des vues perspectives d'avenues, de places et de quartiers, des photographies d'agglomérations et de ports maritimes prises à diverses dates, de magnifiques vues aériennes formant de vivantes synthèses, et de nombreux dessins» formant ainsi une «promenade méthodique à travers les villes marocaines [...] : Casablanca, Rabat, Fès, Meknès, Marrakech, Mazagan, Mogador, [...] Kenitra, Settat, Safi, Seffrou, Ouezzane, Taza⁷⁹».

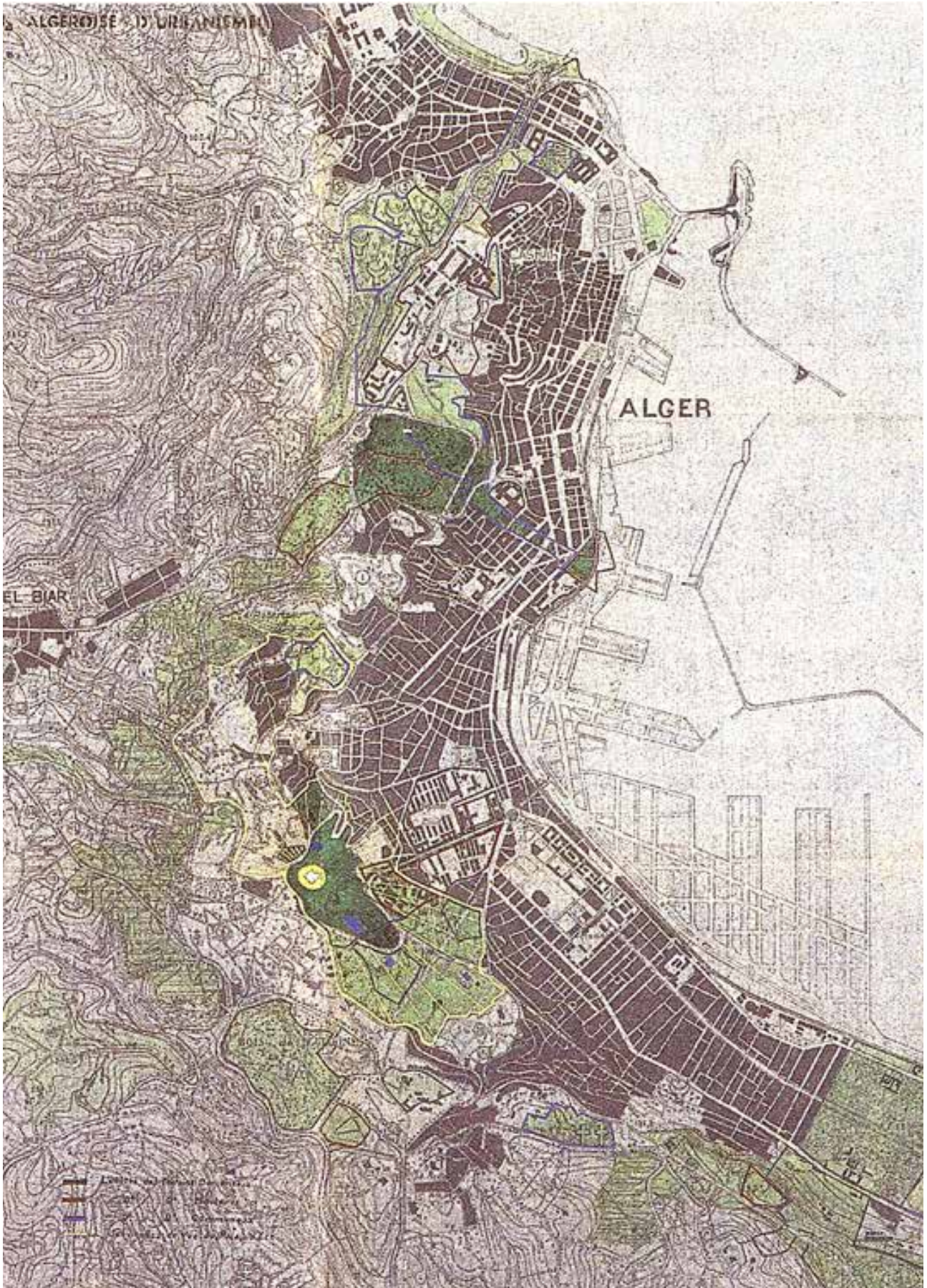
Il souligne la qualité de «la série des plans d'extension des grandes villes», dressés aux échelles du 1/ 2.000e et 1/5.000e et datés de 1922, avec indication de la topographie par des «courbes de niveau de 5m. en 5m. ou de 10m. en 10m.», il précise que «leur exécution est remarquable⁸⁰». Il précise la nature des informations contenues dans ces plans: «Le réseau des voies publiques, des lignes ferrées, les surfaces construites, apparaissent avec une grande netteté ainsi que les surfaces aménager ou combler etc..⁸¹» Pour lui c'est un véritable «petit musée d'urbanisme» qui «est due au talent de M. H. Prost, Directeur du Service Spécial d'Architecture et des Plans de Ville au Maroc⁸².»

79 *Ibid.*

80 Rambert Gaston, «La cartographie à l'exposition coloniale de Marseille», *Annales de Géographie*, vol. 31, n° 174, 1922, p. 438.

81 *Ibid.*

82 Rambert Gaston, «L'urbanisme à l'exposition coloniale de Marseille», *op. cit.*, p. 3.



22 Henri Prost, Maurice Rotival, Paln régional, réserves boisées et servitudes paysagères, 1936, archives de la Wilaya d'Alger (*Alger. Paysage urbain et architectures*, 2003, p. 152).

1933, Alger

La ville d'Alger est dans une situation remarquable, un grand cirque de collines ouvert comme un amphithéâtre face à la mer méditerranée. Prost écrit « ALGER vu de la mer apparaît couronné par de puissants massifs de verdure composés par une abondante végétation entourant le Fort L'Empereur⁸³ ».

Les premières propositions de plan d'alignement imaginées par Charles Frédéric Chassériau et Mac Carthy à la fin des années 1850, bien qu'elles n'aient pas été réalisées dans leur ensemble, formulent les idées principales pour l'expansion de la ville d'Alger, à savoir : l'extension vers le sud, la création de nouveaux équipements permettant l'articulation entre la ville ancienne et la ville européenne et l'aménagement de boulevards et de places. Dès l'installation des colons en Algérie en 1830, la forme et la structure urbaine de la capitale subissent des transformations majeures avec la destruction absolue de la basse Casbah, les percements de voies dans le tissu ancien et l'extension au-delà des enceintes cernant le centre historique turc. La croissance de la ville se fait très rapidement et celle-ci se trouve vite face à des difficultés d'aménagement préoccupantes, il devient alors impératif de maîtriser cette extension de l'agglomération par des plans d'aménagement. La ville européenne s'est construite par à coup, sur des initiatives privées, sans intervention municipale et sans plan d'ensemble ni vision d'évolution, par une série de réponses au coup par coup. Prost évoque en 1936 « une angoisse croissante pour l'avenir de la cité » que font peser des « hautes et puissantes constructions » qui s'érigent un peu partout « dans le plus parfait désordre urbains que l'on puisse imaginer⁸⁴ ». Les réflexions de Prost sur la ville d'Alger et sa dimension régionale s'inscrivent dans ce contexte, similaire à celui de la région parisienne sur laquelle il a commencé à travailler en 1928. Mais c'est aussi celui de l'entre deux guerres, entre la loi Cornudet de 1919 sur les plans de ville et celle de 1935 sur les projets régionaux. Des années vingt aux années trente, ce sont toute une série de projets d'aménagement parmi lesquels les visions de Prost s'inscrivent : Danger, Rotival, Croci, et Socard⁸⁵.

Le plan Danger, 1929-1931

Avant le plan Danger, il y a eu une série de réflexions et de plans élaborés par Eugène de Redon entre 1883 et 1913, ces travaux ont constitué le « fondement d'un consensus » qui amène plus tard au plan Danger⁸⁶. L'Etat français lance le

⁸³ Prost Henri et Rotival Maurice, *Aménagement des Hauts d'Alger. Plan directeur. Programme*, 1935, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 44/3.

⁸⁴ Prost Henri, « Le Plan régional d'Alger », *Urbanisme*, n° 43, mars 1936, p. 166.

⁸⁵ Voir le chapitre « Du plan Danger au plan Henri Prost, 1925-1938 », in Hakimi Zohra, *Alger, politiques urbaines*, *op. cit.*, p. 87-111.

⁸⁶ *Ibid.*, p. 61.

14 mars 1919 la loi Cornudet. Cette disposition impose « aux villes d'au moins dix milles habitants de se doter d'un projet d'aménagement, d'embellissement et d'extension » le PAEE. Ce plan suggère une amélioration de la structure urbaine des villes par la conception de nouveaux axes de circulation et l'élargissement de voies existantes, tout en anticipant leur éventuelle extension. Suite à la loi, le gouvernement français incite les hauts fonctionnaires d'Algérie à mettre en place les Plans d'Aménagement et à les adapter aux conditions locales. Un décret du 5 janvier 1922 étend à l'Algérie la loi du 14 mars 1919⁸⁷.

Mais à Alger c'est dès 1920 qu'un premier plan est établi suite à la loi Cornudet. Suite à l'exposition « la Cité reconstituée » qui s'est tenue à Paris en 1916, l'état central décide de produire un document dont l'objectif est de sensibiliser les hauts fonctionnaires d'Algérie au besoin d'établir un Plan d'Aménagement, avec des recommandations et des aspects théoriques inspirés de cette exposition. La loi Cornudet sera rendu applicable en Algérie dès le 25 octobre 1925, avec certaines adaptations. Sous la municipalité de Charles Brunel, élu maire en 1929, avec un programme réservant à l'urbanisme une part importante, approbation du PAEE d'Algérie et accord du conseil municipal en avril 1930. Le règlement de voirie de 1908 est modifié et approuvé par le Préfet en juillet 1929, celui-ci conditionnera son accord à la production d'un PAEE, poussant la municipalité à produire un plan. Ainsi, pour décharger ses services, la municipalité Brunel confie-telle en octobre 1929, le plan des services techniques, dit plan Poulain, à René Danger⁸⁸. Ce dernier est un urbaniste parisien et fondateur de la *Société des plans régulateurs des villes*⁸⁹. Son étude s'inscrit dans la continuité de celle de René Lespès. Il prend en considération la topographie particulière du site et identifie les terrains libérés par le déclassement des fortifications de 1840. Ce plan oriente l'effort d'urbanisation dans trois directions :

« Il prescrit des alignements directeurs, l'élargissement ou le redressement d'anciennes voies et l'ouverture de voies nouvelles.

Il fixe des espaces à réserver pour la création de jardins, de réserves boisées et de belvédères. Un boulevard de promenade est prévu sur le tracé des fortifications de 1840. Avenues, promenades, places s'inscrivent en prolongement du système urbain.

⁸⁷ Voir le chapitre « Moderniser une ville coloniale. Alger entre 1905-1922 », in *Ibid.*, p. 45-86.

⁸⁸ *Ibid.*, p. 72.

⁸⁹ Cohen Jean-Louis, Oulebsir Nabila et Kanoun Youcef, *Alger, op. cit.*, p. 308-309.

Une circulation périphérique est créée pour distribuer les divers quartiers de la ville en évitant le centre tandis qu'une circulation radiale doit distribuer les quartiers à partir du centre⁹⁰. »

Le projet consiste à transformer l'espace urbain en l'adaptant aux nécessités modernes d'hygiène et de circulation, tout en évitant de bouleverser les structures existantes. Il s'inscrit dans une démarche de respect de la culture locale et des œuvres du passé constituant le patrimoine de la ville. Un des aspects du plan qui nous intéresse, on verra plus tard pourquoi, consiste à proposer des voies en corniche à flanc de colline et des voies nouvelles les reliant transversalement à la ville basse. La relation du centre-ville avec le port fait aussi l'objet d'une réflexion particulière. L'urbaniste introduit également la notion de « zoning », une réglementation organisant la répartition du territoire en zones et fixant pour chacune d'elles le type et les conditions d'utilisation du sol. On distingue ainsi dans son plan, et plus tard, dans ceux de Prost et Rotival : les zones de commerces, les zones « résidentielles - familiales », les zones « d'habitat-plaisance » et enfin les zones industrielles. Par ailleurs, il signale que les zones qui dominent la ville en coteaux constituent « la couronne de verdure de l'amphithéâtre algérois⁹¹ » et que par conséquent, celles-ci doivent être préservées.

Ce Plan apparaît insuffisant pour les urbanistes de l'époque, car il est limité à la commune d'Alger et ne prend pas en compte l'agglomération. Le rapporteur Klein se fait l'écho d'une demande de plan régional. Les problèmes sont alors les suivants : protestations, délais d'approbation, révisions successives, impossibilité de réaliser les alignements, etc. D'où la demande qui est faite au service des travaux communaux, section urbanisme, d'étudier une modification au Plan pour se conformer aux avis de la « commission supérieure ». D'autres critiques sont émises, notamment celle de l'association des « Amis d'Alger », qui demande une réflexion à l'échelle régionale.

Le plan Prost-Rotival, 1930-1935

En avril 1930, suite aux critiques du plan Danger, Le maire d'Alger Charles Brunel, décide de lancer les premières études du plan de la région algéroise, alors que le PAEE de Danger ne sera approuvé qu'en août 1931. Brunel invite les maires des 12 municipalités voisines à étudier ce plan régional. Pour se faire, la commande d'un plan topographique aérien à la Compagnie Aérienne Française est lancé afin de

⁹⁰ Hakimi Zohra, « René Danger, Henri Prost et les débuts de la planification urbaine à Alger », in Cohen Jean-Louis, Oulebsir Nabila et Kanoun Youcef, *Alger : paysage urbain et architectures, 1800-2000*, Besançon, Les Éd. de l'Imprimeur, 2003, p. 147.

⁹¹ Deluz Jean-Jacques, *L'urbanisme et l'architecture d'Alger. Aperçu critique*, Liège, P. Mardaga, 1988, p. 19.

relever les 15.000 hectares de ce territoire, et « les documents photographiques et topographiques qui lui seront fournis, serviront à un urbaniste parisien en renom [...]; Prost pour bien le nommer sera chargé d'établir ce plan régional⁹² ».

Un contrat est établi le 2 février 1933 entre la ville d'Alger et messieurs Prost et Rotival, pour le « Plan d'aménagement de la région algéroise », qui devait être terminé « dans un délais maximum de deux ans », soit le 1er février 1935. Ainsi, le Plan d'Aménagement Régional (PAR) est voté et confié à Prost qui s'associe avec Maurice Rotival qui sera son correspondant sur place pendant 7 années. Il témoigne :

« Jeune encore, j'avais reçu la mission de réaliser le plan régional d'Alger.

Prost avait été chargé de travaux identiques et c'est lui-même qui me proposa, honneur insigne pour un jeune, de réaliser le contrat qui devait durer sept ans, en association⁹³ »

Le contrat sera prorogé deux fois, rallongé de six mois en avril 1935 pour des raisons techniques, et ensuite jusqu'au 31 décembre 1935, pour se mettre en conformité avec le décret-loi du 25 juillet 1935, portant sur la création de projet régionaux⁹⁴.

Prost décrit la situation de la ville dans la conque :

« De toutes parts, dans les situations les plus imprévues, des maisons se sont élevées au hasard des lotissements, et les maisons ont dépassé en hauteur les dimensions usitées antérieurement. Pour les constructeurs, il importait de disposer du maximum de surface habitable en vue d'obtenir le revenu maximum du capital engagé. La plupart ont donc été amenés à employer des ossatures portantes pour réaliser avec célérité leurs bâtiments et supprimer en partie les difficultés inhérentes à la complexité des mouvements de terrain. Les hautes maisons se sont ainsi élancées à l'assaut des collines dominant l'Alger d'avant-guerre à l'aide d'in vraisemblables voies étroites, souvent sans issue, et d'escaliers aux pentes rapides.

Pour ceux qui connaissaient cet Alger d'avant-guerre, si cher aux touristes et aux hivernants, ce fut avec une angoisse croissante pour l'avenir de la cité qu'ils virent ces hautes et puissantes constructions s'élever un peu partout, dans le plus partait désordre urbain que l'on puisse imaginer, étranglant à tout jamais toute possibilité de circulation future sans engager des dépenses insurmontables et impossibles à envisager⁹⁵. »

⁹² Rapport de la sous-commission, 8 juillet 1930, DUCH, cité par Hakimi Zohra, *Alger, politiques urbaines*, *op. cit.*, p. 84.

⁹³ Rotival Maurice, « Henri Prost », *L'architecture d'aujourd'hui*, n° 84, juin-juillet 1959, p. V.

⁹⁴ Les copies de contrats sont conservées dans le Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 5/15.

⁹⁵ Prost Henri, « Le plan régional d'Alger », *Acier*, vol. Alger ville neuve, 1935, coll. « OTUA », p. 49.

Le plan régional vise à mettre en ordre les circulations pour limiter l'étalement de l'agglomération le long de la côte et développer la ville en épaisseur sur les collines en facilitant l'accès aux coteaux supérieurs. Prost écrit « La topographie de la région algéroise rend toutes les communes solidaires, et il est impossible d'apporter une modification au plan d'Alger sans répercussion considérable sur les communes voisines. Aussi, la municipalité prit elle le parti de dresser à son propre compte un plan régional, intéressant non seulement son propre territoire, mais aussi celui de toutes les communes voisines et des agglomérations satellites qui s'étendent en front de mer et sur les coteaux supérieurs⁹⁶. » Il s'agit donc d'ordonner les constructions sur le territoire des autres communes, tout comme il a été fait pour Alger avec le plan Danger, il prévoit aussi la création de cités nouvelles pour les travailleurs algérois.

Prost, suite à une enquête détaillée, explique le programme du plan régional, qui a pour objectifs :

- « a) D'ordonner les circulations pour atténuer l'extension en largeur et faciliter l'accès aux coteaux supérieurs ;
- b) D'ordonner les constructions sur le territoire des communes de l'agglomération, comme il a été fait pour la ville d'Alger ;
- c) D'assainir les îlots insalubres et de reloger la population déplacée ;
- d) De créer et d'organiser des cités nouvelles destinées aux travailleurs indigènes, où ceux-ci puissent trouver le milieu et le cadre d'existence correspondant à leurs mœurs et à leur religion.
- e) De préserver les principaux sites et vues panoramiques, et les réserves d'espaces libres.
- f) De réaménager le port et ses abords en fonction de la construction d'une grande gare maritime, dont l'exécution est imminente⁹⁷. »

En parallèle au plan, il y a l'objectif de créer un service d'urbanisme pérenne, ainsi dès 1933, la ville crée le « Service du plan régional de la ville d'Alger », chargé d'établir, sous la direction de Prost et Rotival un plan de coordination englobant 14 communes⁹⁸. Le décret du 6 novembre 1937 constitue la région algéroise, comprenant les communes du plan régional précédant auxquelles s'adjoignent quatre communes supplémentaires. Ainsi en deux ans le comité régional établit un projet

⁹⁶ *Ibid.*, p. 51.

⁹⁷ *Ibid.*, p. 52-53.

⁹⁸ Les communes sont : Alger, Saint-Eugène, Guyotville, Bouzaréa, Staouéli, Chéragas, Dely-Ibrahim, El-Biar, Birmandraï, Hussein-Dey, Kouba, Maison-Carrée, Fort-de-Leau, Cap-Matifou, cité par Hakimi Zohra, *Alger, politiques urbaines, op. cit.*, p. 104.



23 Henri Prost, "Aménagement des hauts d'Alger", novembre 1935, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XX°, 343 AA 300.



24 Henri Prost, projet d'aménagement du parc des Tagarins, 16 février 1934, coupe dans l'axe du boulevard Laferrière, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XX°, 343 AA 100.

régional d'urbanisme comportant un plan et un programme qui définit les grandes voies à conserver, à créer ou modifier, les espaces libres à maintenir ou à développer et des zones de construction ou les usages sont spécifiés. Ainsi, selon Hakimi, l'objectif du Plan Régional est plutôt de travailler à améliorer et coordonner la situation existante que d'étendre la ville. Ce plan serait donc assez proche des objectifs du PARP et dans la continuité de la méthode de Prost qui se base sur une connaissance fine des sites pour proposer des interventions mesurées.

Hakimi souligne la présence des deux échelles dans ce plan : l'organisation territoriale des agglomérations et l'articulation de l'échelle des quartiers et des agglomérations à l'intérieur de cette « trame » flexible. Notons aussi l'articulation entre les deux plans : le PAEE de Danger est intégré au PAR de Prost-Rotival. Ce plan régional est complémentaire du PAEE puisqu'il définit la région et met en place le réseau de voirie pour régler les problèmes de circulation et de relations entre la ville et sa région. En 1942, un deuxième PAR est établi par Renaud, sur la base du plan Prost, et qui confirme le rôle de capitale d'Alger et le lancement de grandes réalisations : travaux d'assainissement, relation ville – port, gare maritime et ferroviaire. Un troisième PAR est lancé en 1945, qui aboutit en 1948 au plan de la région algéroise de Wattez et Maisonseul, sur la base du programme établi par Prost.

Pierre Molbert, Ingénieur en chef de la ville d'Alger nous fait part d'un premier bilan en 1953⁹⁹, il écrit qu'en effet « Les plans d'alignement résultant du plan d'aménagement se succédèrent régulièrement. » Il précise que « quelques directives trop onéreuses furent rapidement abandonnées, mais « Néanmoins, la Ville par des plans d'alignement modérés, réalise morceaux par morceaux, son plan d'aménagement¹⁰⁰. »

La séquence de paysage urbain des hauts d'Alger

La séquence de paysage urbain des Hauts d'Alger tisse les relations spatiales entre le haut du site collinaire, le site du fort L'Empereur, et la partie basse de la ville qui se termine sur les quais du port.

Dans un rapport daté de novembre 1935, Prost propose avec Rotival, de protéger « ces massifs d'arbres qui constituent le seul élément verdoyant appartenant à la collectivité » pour former « le fond de tableau caractéristique des trois principales perspectives » des boulevards : Laferrière, Gambetta et Guillemin en installant

⁹⁹ Molbert Pierre, « L'urbanisme en Alger de 1935 à 1952 », *Bulletin municipal de la ville d'Alger*, n° 6, juin 1953, URL : http://alger-roi.fr/Alger/urbanisme/textes/18_urbanisme_1935_1952_bulletin1953.htm.

¹⁰⁰ *Ibid.*

sur les fortifications désaffectées un « Parc central tout boisé¹⁰¹ ». Il serait destiné à l'éducation physique et comprenant : piscines, stades, tennis, gymnases, écoles de plein air et terrains de jeux pour enfants. Le dessin présenté dans l'exposition montre le plan d'ensemble de cet aménagement, la manière dont il se structure sur la topographie prononcée des Hauts d'Alger, les axes des trois principales perspectives reliant la ville basse au Parc central qui surplombe la mer et la Casbah, et les vues principales que l'on aurait depuis les terrasses et équipements qui s'installent dans la pente collinaire¹⁰².

Prost explique, dans une note dactylographiée, que les liaisons viaires et spatiales font partie d'un aménagement qui s'articule avec l'échelle régionale¹⁰³. L'armature de cette séquence organise quatre éléments constitués de deux voies d'accès et deux voies en corniche. Les deux voies d'accès relient la ville basse avec la colline, elles sont composées à l'ouest par une voie nouvelle partant du square Laferrière, pour accéder à la route d'El Biar, et à l'est par le boulevard Galieni, ces deux voies gravissent la pente des Tagarins. Dans la partie haute on trouve une « corniche moyenne » qui est formée en grande partie par le Télémy aménagé en grande voie de circulation. C'est le prolongement du boulevard Galieni, une corniche supérieure à la cote altimétrique 100, quasi horizontale qui relie ensemble les éléments disparates du site : caserne, terrains de sport, etc. ; et en point haut, c'est une « corniche supérieure à créer, grande voie dominant tout le paysage d'Alger¹⁰⁴ ». En bas c'est le quai, construit par les ingénieurs français du génie dans la deuxième moitié du 19^e siècle, et qui offre une situation en balcon sur le port et la mer.

Entre les deux, Prost trace un système de mise en relations des éléments du paysage naturel et urbain qu'il relie par des voies inscrites dans la topographie collinaire, escaliers dans la pente, terrasses belvédères, rampes, etc. Le tout dans une ouverture sur les horizons maritimes qui met la ville en balcon sur la méditerranée dans un système de vues panoramiques¹⁰⁵. Il met en valeur les plantations existantes et propose d'ouvrir les espaces militaires à des activités publiques de loisir et sportives, pour constituer un « Parc central¹⁰⁶ ». A flanc de colline, sur les pentes boisées, s'inscrivent trois ouvertures directes entre les niveaux supérieur et infé-

¹⁰¹ Prost Henri et Rotival Maurice, *Aménagement des Hauts d'Alger*, op. cit.

¹⁰² Prost Henri, *Aménagement des hauts d'Alger*, Plan pour la transformation des terrains militaires en parcs de sports, de culture physique et de distractions. Henri Prost avec Maurice Rotival, Novembre 1935, Fonds Prost, loc. cit., 343 AA 300.

¹⁰³ Prost Henri, « Aménagement des parties hautes d'Alger en fonction du plan régional », note manuscrite, s.d., 1 p., Fonds Prost, loc. cit., 343 AA 5/15.

¹⁰⁴ *Ibid.*

¹⁰⁵ Prost Henri et Rotival Maurice, *Aménagement des Hauts d'Alger*, op. cit.

¹⁰⁶ *Ibid.*

rieur, qui viennent fonctionner comme des canons à vue, qui sont les trois principales perspectives du site. Ces ouvertures, si elles sont visuelles, assurent aussi les liaisons verticales entre les cotes extrêmes de la crête et du port, elles sont donc constituées de suites de terrasses, replats horizontaux, escalier piétons, rampes automobiles longitudinales, recoupées par des voies calées à flanc de pente.

Le cas du boulevard Laferrière constitue un moment particulier du plan, qui se concrétise par un projet d'infrastructure pour relier la partie basse de la ville à la corniche supérieure. Sur cette même colline Prost et Rotival proposent un tunnel de liaison pour dépasser les deux contraintes combinées que sont la « topographie particulière d'Alger » et la fermeture du tissu urbain consécutive à la construction d'immeubles qui se sont élevés depuis la guerre jusqu'en 1935 et qui rend impossible l'élargissement des voies existantes¹⁰⁷. Prost écrit que pour répondre à « la circulation moderne, il fallait des procédés nouveaux », et propose ainsi la mise en place d'un « tunnel ellipsoïdal et d'autoroutes permettant une circulation extra-rapide¹⁰⁸. » On retrouvera ce dispositif de tunnel hélicoïdal dans une proposition pour le passage du métro d'Istanbul sous la colline de Galata en 1955¹⁰⁹.

Le projet est étudié depuis 1933, en atteste les dessins en plans, coupes et croquis en perspective du projet par Prost et Rotival¹¹⁰. Il sera publié en 1935 à Alger en page de couverture de deux numéros du *Journal général des Travaux Publics et du bâtiment*, l'article est intitulé « Le Plan Régional du « Grand Alger » et l'aménagement des boulevards Laferrière, Maréchal Foch et des Tagarins¹¹¹ », qui renvoie au caractère transcalaire de la réflexion des urbanistes articulant l'échelle de ce projet d'aménagement urbain avec celle du plan régional. Prost et Rotival considéraient certainement ce projet particulier comme un élément fondamental du plan, en témoigne l'importance qui lui est accordé au sein du plan et dans la communication qui en est faite. L'article précise d'ailleurs que « Le plan d'Alger se dessine, en effet, très naturellement, autour de cet ensemble qui marque le centre actif et élégant de la ville¹¹² », c'est aussi un point névralgique du système de circulation car « Le boulevard Laferrière est aussi le point « stratégique » d'aboutissement dans

¹⁰⁷ Prost Henri, « Le plan régional d'Alger », *op. cit.*, p. 53.

¹⁰⁸ *Ibid.*, p. 54.

¹⁰⁹ Cànâ Bilsel Fatma, « Urban transportation and the Metro Project », in Pinon Pierre et Cànâ Bilsel Fatma, *From the Imperial Capital to the Republican Modern City*, *op. cit.*, p. 337-341.

¹¹⁰ Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 30/5 et 200/1.

¹¹¹ « Le Plan Régional du 'Grand Alger' et l'aménagement des boulevards Laferrière, Maréchal Foch et des Tagarins », *Le Journal général des travaux publics et du bâtiment : organe du Syndicat des entrepreneurs de travaux publics de l'Algérie et de la Tunisie*, 24 septembre 1935, URL : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bp-t6k56825838> (consulté le 15/4/2017), 24 et 27 septembre 1935, page de couverture.

¹¹² « Le Journal général des travaux publics et du bâtiment », *op. cit.*



25 Les hauts d'Alger, "Le port et le centre commercial de la ville", Alger, 1935 (*Alger, ville neuve*, 1935, p. 50).



26 Les hauts d'Alger, "Le boulevard Laferrière, futur centre administratif d'Alger", Alger, 1935 (*Alger, ville neuve*, 1935, p. 52).

Alger du réseau routier régional¹¹³», le projet est ainsi défendu comme répondant au « double rôle de perspective monumentale et de distributeur de circulation¹¹⁴. » Prost argumente que le dispositif composé d'une « succession de passages souterrains assurant un trafic intense » permet de conserver à « la promenade du Telemly son rôle de voie d'agrément et de desserte¹¹⁵. »

Toujours dans le même texte, Molbert explique « la montée du centre de la ville », avec son déplacement depuis la place du gouvernement, au square Bresson puis à la place Bugeaud et enfin au boulevard Laferrière. Il indique que le centre de gravité de la ville monte vers Mustapha, « la promenade de 18 h. 30 de toute la jeunesse qui se tenait autrefois sous les arcades Bab-Azoun, s'est déplacée d'un mouvement continu jusqu'au droit des Facultés où la largeur du trottoir la retiendra longtemps ». La vie du centre quitte une ville constituée, avec ses places, boulevards, terrasses de cafés, tous ces espaces « bien proportionné, bien équilibré », pour se diriger « vers un quartier qui n'est nullement préparé pour le recevoir ». Ironie du sort, il dit regretter la qualité des voies urbaines et des places publiques « dont Lyautey a doté les jeunes villes marocaines, il y a déjà trente ans¹¹⁶ ».

Cet espace occupe une position centrale dans la séquence de Prost, il relie les niveaux haut et bas¹¹⁷. Une photographie publiée dans un numéro de la revue ACIER consacré à Alger, nous montre cet espace en cours de chantier face à un groupe d'immeubles qui regardent le nouveau bâtiment du Gouvernement général situé hors champs dans notre dos. La légende de la photographie mentionne « La place séparant ces immeubles de ceux du Gouvernement général est en voie d'aménagement, suivant un plan dressé par MM. Prost et Rotival¹¹⁸. » Les bâtiments publics ponctuent la séquence en partie haute, les édifices sur rue contiennent ces espaces publics d'articulation.

La relation avec le front de mer, le port et donc le grand paysage de la baie d'Alger est liée au projet d'aménagement du quartier de la Marine, dont le projet prévoit « d'amples circulations et des emplacements réservés à des édifices administratifs¹¹⁹. » C'est tout un ensemble que décrit Prost en 1935 « Cet aménagement

113 *Ibid.*

114 *Ibid.*

115 Prost Henri, « Le plan régional d'Alger », *op. cit.*, p. 54.

116 Molbert Pierre, « L'urbanisme en Alger de 1935 à 1952 », *op. cit.*

117 Voir la notice de Naïma Chabbi-Chemrouk, « Les jardins du boulevard Khémisti (Laferrière) », dans le chapitre « Jardins et parcs publics d'Alger aujourd'hui », in Cohen Jean-Louis, Oulebsir Nabila et Kanoun Youcef, *Alger, op. cit.*, p. 303-304.

118 *Alger, ville neuve*, OTUA, 1935, p. 21.

119 Prost Henri, « Le plan régional d'Alger », *op. cit.*, p. 56.

est intimement lié au remaniement de tout le front de mer, depuis la place du Gouvernement jusqu'au boulevard Laferrière, en fonction de la nouvelle gare maritime, qui est celle qui accueillera le touriste arrivant à Alger par hydravion, navire ou chemin de fer, et qui permettra de réaliser, à la place du boulevard de la République et du boulevard Carnot, une vaste promenade dont l'ampleur rivalisera avec la Promenade des Anglais à Nice¹²⁰. » Cette vision s'inscrit dans la continuité des aménagements des fortifications du front de mer et du boulevard de l'impératrice par le génie militaire de la deuxième moitié du 19^e siècle¹²¹.

Le bilan des travaux de cette partie centrale et stratégique est attestée par Molbert, qui fait état de la réalisation de la Corniche des Hauts d'Alger, « destinée à doubler le Télémy, définitivement perdu comme vue touristique et qui, ancienne servitude d'aqueduc suivant fidèlement les méandres des ravins, est rectifiée à grands frais au moyen de viaducs et de tunnels. La nouvelle corniche, qui sera une voie de grande circulation, comportera des servitudes de vue qui en feront la rivale des Corniches de Nice¹²². » Mais aussi la route des Tagarins qui « remplacera le labyrinthe que présentaient l'extrémité du Télémy et la route en épingle à cheveux » et devant permettre une entrée rapide « en plein cœur d'Alger » aux automobiles en provenance d'El-Biar et du Sahel comme le préconisaient Prost et Rotival. D'autres situation retiennent son attention comme « l'aménagement du Ravin de la Femme Sauvage en voie de grande circulation, par couverture de l'Oued Kniss, aménagement qui, réalisé avec beaucoup de goût a fait de cette artère la plus belle « entrée d'Alger¹²³. » Par contre il fait état aussi des propositions qui ont échouées car trop onéreuses, comme « le tunnel hélicoïdal qui devait joindre l'avenue Pasteur aux Tagarins. », mais aussi « l'élargissement de la rue Michelet et celui de la rue Sadi Carnot qui auraient coûté des sommes astronomiques¹²⁴. »

À Alger, Prost a travaillé par combinaison d'éléments existant sur le site pour fabriquer à flanc de colline une nouvelle séquence du paysage urbain de la ville. Le témoignage de Molbert montre la pertinence de cet assemblage et de son positionnement, tant en terme de liaison fonctionnelle, que de vie sociale.

120 *Ibid.*

121 voir Federico Cresti, « Une façade pour Alger : le boulevard de l'Impératrice », in Cohen Jean-Louis, Oulebsir Nabila et Kanoun Youcef, *Alger, op. cit.*, p. 64-87.

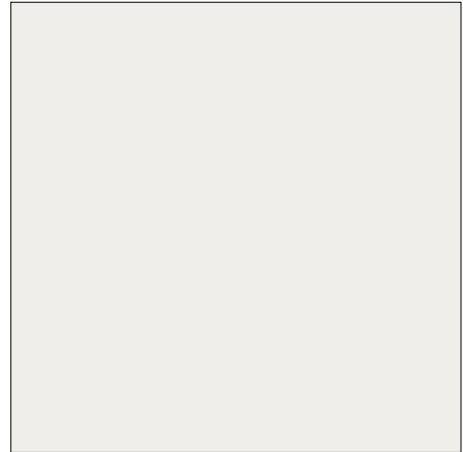
122 Molbert Pierre, « L'urbanisme en Alger de 1935 à 1952 », *op. cit.*

123 *Ibid.*

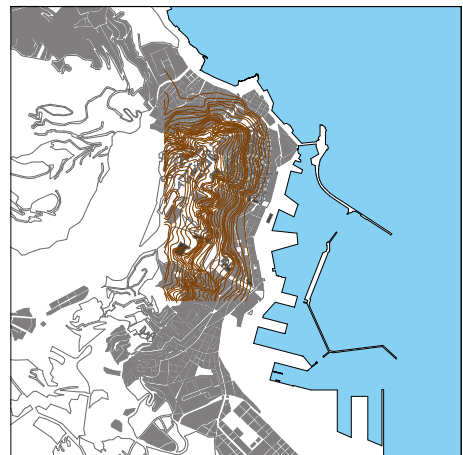
124 *Ibid.*



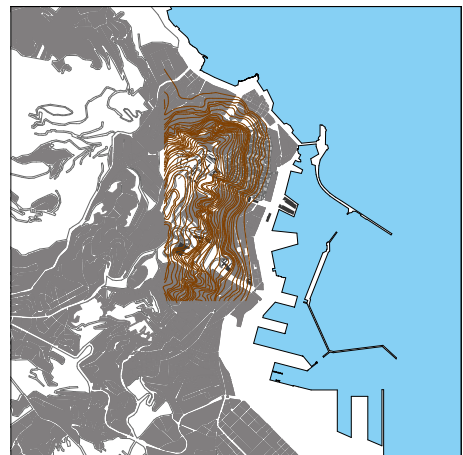
Avant



Prost



Actuel



27 Alger : Grille diachronique (avant, Prost, actuel) sur le cadrage de la séquence de paysage urbain composée à partir des planches de l'atlas au 1/25 000°. Plans, photographie aérienne et redessins.

À gauche les documents d'origine, à droite les redessins. En haut l'état en 1930 avant le projet de Prost, au milieu le plan de Prost et Rotival de 1936, en bas l'état actuel en 2015-2017. Pour les légendes voir le volume de l'atlas.

Notons l'inscription du plan dans les traces des anciennes fortification de la Casbah et la persistance des tracés, voir détails dans l'atlas.

1936-1951, Istanbul

Prost de Constantinople à Istanbul, histoire d'un aller-retour

Prost fait de multiples séjours entre 1905 et 1911 pour son travail de relevé de Ste Sophie et de ses abords qu'il restitue dans la Constantinople de Justinien¹²⁵. Il revient en Turquie en 1926, fort de ses expériences marocaines et françaises, pour dessiner le plan d'Izmir, suite au grand incendie de 1922¹²⁶.

Mustafa Kemal a jeté les bases d'une République de Turquie en 1923, après l'abrogation du Califat, le mouvement de laïcisation s'accompagne d'une volonté de planification vers 1930. Une loi de 1933 impose aux municipalités l'obligation de dresser un plan d'urbanisme dans les cinq années, c'est dans ce contexte que le Maire gouverneur Muhittin Üstündağ a invité quatre urbanistes étrangers à participer à un concours pour la modernisation de la ville, ce sont Henri Prost, Jacques Henri Lambert, Donat-Alfred Agache et Hermann Ehlgötz¹²⁷. Prost décline l'offre, très absorbé par ses tâches parisiennes : « le plan d'aménagement, son enseignement à l'Institut d'Urbanisme, la direction de l'Ecole Spéciale d'Architecture »¹²⁸. Même si la proposition d'Ehlgötz est lauréate, la municipalité trouve les solutions inadaptes. Royer confirme que cette consultation en donna « rien de positif », il souligne que ces projets pâtièrent d'un travail hors sol, fait en bureau avec trop peu de reconnaissance sur place, ainsi ils produisent des matériaux difficilement utilisables au vue de la complexité d'Istanbul¹²⁹. Ce constat est partagé par Albert Gabriel, qui voit dans ces propositions des « compositions abstraites » qui ne tiennent pas compte de « certaines obligations inéluctables et leur application eût entraîné des difficultés insolubles¹³⁰. » A leur décharge ces urbanistes n'avaient eu qu'un mois pour préparer leur dossier¹³¹.

¹²⁵ Voir le chapitre « Ste Sophie », in Pinon Pierre et Cànà Bilsel Fatma, *From the Imperial Capital to the Republican Modern City*, op. cit., p. 235-243.

¹²⁶ Dossier de documents graphiques, Fonds Prost, loc. cit., 343AA 131.

¹²⁷ Sur cette question historique de l'émergence du plan voir Akpınar Ipek, « The rebuilding of Istanbul revisited. Foreign planners in the early Republican years », *New Perspectives on Turkey*, n° 50, 2014, pp. 59-92.

¹²⁸ Royer Jean, « Henri Prost urbaniste », op. cit., p. 25.

¹²⁹ *Ibid.*

¹³⁰ Gabriel Albert, « Henry Prost et son oeuvre à Stamboul », *Revue Archéologique*, PUF, vol. Tome 1, janvier 1960, p. 212.

¹³¹ Pour une description assez détaillée des trois propositions, voir Angel Aron, « Projets et aménagements urbains à Istanbul de 1933 à nos jours. Henri Prost à Istanbul de 1936 à 1951 », *Observatoire Urbain d'Istanbul, Hypothèses*, décembre 1992, URL : <https://oui.hypotheses.org/author/aangel>, mise à jour juin 2014 ; et Eginard Marc, « Pour un nouveau plan d'Istanbul. Chronique du concours lancé par la municipalité d'Istanbul en 1933 illustré par la participation de l'urbaniste J.H Lambert », *Observatoire Urbain d'Istanbul, Hypothèses*, janvier 1997, URL : <https://oui.hypotheses.org/3221>, mise à jour avril 2015.

Aron Angel, architecte-urbaniste et ancien collaborateur de Prost à Istanbul¹³², rapporte les critiques de l'architecte-urbaniste Burhan Arif sur ces consultations d'urbanistes étrangers, qui déclare qu'il faut être « oriental pour bien comprendre la vie, la culture, la morphologie et les besoins de la ville¹³³ ». Pour lui Istanbul ne peut être comparée à Rio ni New-York, critiquant ainsi presque directement les expériences d'Agache. Il pense que « personne d'autre que les habitants de ce pays ne peut trouver de solutions à cette ville », confirmant ainsi que les séjours de Prost à Istanbul pour la restitution de Ste Sophie, ainsi que son expérience au Maroc ont joués en sa faveur.

De nouveau invité en 1935 il accepte en posant de nouvelles conditions de travail « avec la participation des services intéressés et de plusieurs collaborateurs qu'il pourrait former¹³⁴ ». Gabriel nous rapporte que Prost « exigeait des recherches minutieuses sur place, une étude des conditions économiques de la ville actuelle, des possibilités de son développement futur, de son rôle commercial et industriel, du fonctionnement des moyens de transport. », ajoutant l'importance « de tenir compte du caractère historique de la cité et de préserver les richesses monumentales du passé¹³⁵. » Ces conditions seront acceptées par « le Ministre des Travaux Publics, Ali Cetin Kaya, et entérinées par Ataturk, lui-même¹³⁶ ». En 1936, il se voit donc confier par la municipalité d'Istanbul la mission de dresser un plan directeur. Royer nous rapporte les propos de Prost au sujet de cette mission « Les projets seront dressés à Istanbul, avec la collaboration des ingénieurs, architectes et topographes de la municipalité qui, par leur constante participation à tous les projets élaborés, constitueront un groupe de techniciens expérimentés¹³⁷ ». Toutes conditions qui avaient fait défaut aux trois urbanistes précédant, qui avaient travaillé avec peu d'information et de matériel.

La situation d'Istanbul

La ville d'Istanbul est dans une situation stratégique, entre Orient et Occident, sur le détroit du Bosphore, entre la Marmara et la mer Noire. Prost nous décrit cette configuration :

¹³² Sur la carrière d'Aron Angel, voir Erdikmen Oktan (éd.), *Aron Angel: Turkey's first town planner: Istanbul's development and urban policies*, İstanbul, Türkiye Anıt Çevre Turizm Değerlerini Koruma Vakfı, 2013, 183 p.

¹³³ Angel Aron, « Projets et aménagements urbains à Istanbul de 1933 à nos jours », *op. cit.*

¹³⁴ Royer Jean, « Henri Prost urbaniste », *op. cit.*, p. 26.

¹³⁵ Gabriel Albert, « Henry Prost et son oeuvre à Stamboul », *op. cit.*, p. 212.

¹³⁶ Leveau Théo, « Istanbul », in *L'Œuvre de Henri Prost: Architecture et urbanisme*, Paris, Académie d'architecture, 1960, p. 185.

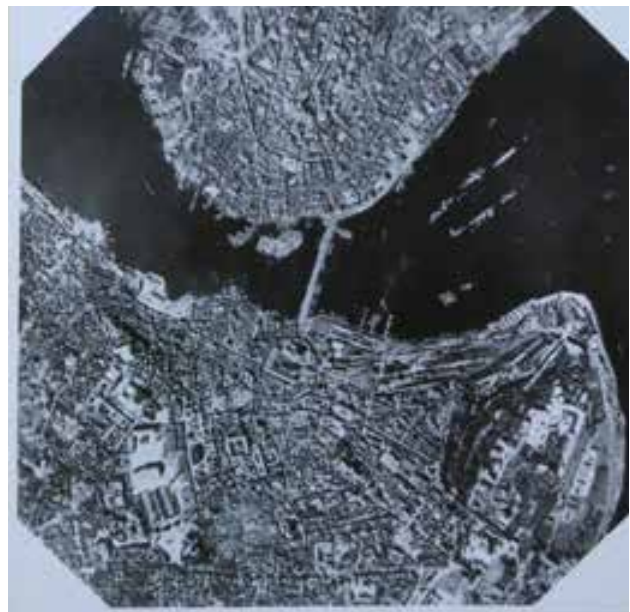
¹³⁷ *Ibid.*



28 Carte de Constantinople, Société anonyme ottomane d'études et d'entreprises urbaines, 1922, collection IFEA.



29 R. Janin, "Constantinople, carte hypsonétrique", figure les sept collines (*Istanbul. Portrait de ville*, 2010, p. 10).



30 Henri Prost, "Entrée de la Corne d'or avant la construction du pont Atatürk, 1936-1937", Institut de France, communication au sujet des transformations d'Istanbul", album de photographies, 1947, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 300.

« Istanbul est situé à la même latitude que Naples ou Madrid,- l'Agglomération s'est développée à l'extrémité SUD du Bosphore, tant sur la Côte d'Asie que sur la Côte d'Europe et dans les Iles de la Marmara.

Le Bosphore présente l'aspect d'un grand cours d'Eau faisant communiquer la Mer Noire avec la Marmara.- Il serait le résultat d'une cassure de l'écorce terrestre au temps de la préhistoire à la suite de Tremblements de Terre, alors que L'Asie et l'Europe étaient intimement reliées; à chaque saillie d'une Rive correspond une Baie sur l'autre Rive¹³⁸. »

La ville a vu passer toutes les civilisations, et s'est constituée sur ces strates historiques : l'antiquité et les débuts de l'Empire byzantin qui ont fixés les grands tracés et les limites de la ville, les Ottomans qui ont ponctué le site avec les grands équipements monumentaux; le XIX^e siècle qui rationalise le tissu avec de grands lotissements quadrillés¹³⁹. La ville d'Istanbul offre alors un tissu urbain dense, marqué par les incendies et dont les rues étroites ne sont pas adaptées à l'évolution de la circulation moderne. Les incendies récurrents dans cette ville aux maisons construites en colombage revêtu par un bardage de bois, ont amenés le pouvoir à promouvoir leur remplacement par des constructions en pierre.

Dans le portrait que fait Prost de cette ville en 1947 il écrit: « il n'existe pas une surface plane naturelle dans cette région¹⁴⁰ », soulignant ainsi l'importance de la topographie, il remarque aussi que « Les collines dominant le Bosphore ont des reliefs très accentués¹⁴¹ ». Comme pour Rome, la ville d'Istanbul s'est implantée sur sept collines que Raymond Janin a dessinées dans une carte pour son ouvrage sur la « Constantinople byzantine », elle est intitulée « Carte Hypsométrique » et nous montre les sept collines, depuis la pointe de la péninsule historique jusqu'aux remparts au nord-ouest¹⁴².

Sur l'architecture, deux langages cohabitent, le monumental et l'ordinaire « Tous ces Édifices religieux et Civils étaient construits en maçonnerie de pierres appareillées et de briques, les voûtes étaient recouvertes de plomb, alors que habitations

¹³⁸ Prost Henri, *Les transformations d'Istanbul. Communication à l'Académie des Beaux-Arts*, Institut de France, Académie des Beaux-Arts, 1947, p. 1-2, Fonds Prost, AA/PACA/AA XXe, 343 AA 8/3.

¹³⁹ Sur l'histoire de la transformation de la ville d'Istanbul en métropole, voir Yerasimos Stéphane, « Istanbul : la naissance d'une mégapole », *Revue Géographique de l'Est*, vol. 37, no 2, 1997, pp. 189-215; Borie Alain, Pinon Pierre et Querrien Gwénaél, *Istanbul*, Paris, Cité de l'architecture et du patrimoine : IFA, coll. « Portrait de ville », 2010, 80 p., notamment pour les cartes de l'évolution du tissu urbain dans la péninsule historique.

¹⁴⁰ Prost Henri, *Les transformations d'Istanbul (1947)*, *op. cit.*

¹⁴¹ *Ibid.*

¹⁴² Raymond Janin, « Constantinople, Carte Hypsométrique », dans *Constantinople byzantine : développement urbain et répertoire topographique*, Paris, Institut d'études byzantines, 1964, publiée dans Borie Alain, Pinon Pierre et Querrien Gwénaél, *Istanbul*, *op. cit.*, p. 10.



31 Henri Prost, Plan directeur de la rive européenne d'Istanbul, 1937, collection IFEA.



32 Henri Prost, "Plan de référence", Istanbul, 1937 (*L'œuvre de Henri Prost*, 1960, p. 186).

furent toujours en bois avec des toitures en tuiles à canal¹⁴³. » La ville offre aussi un paysage urbain marqué par la présence végétale, Theo Leveau décrit la péninsule historique comme marquée par de nombreux monuments, un tissu « desservi par une voirie dense pour des habitations relativement peu nombreuses dispersées au milieu de splendides plantations d'arbres séculaires¹⁴⁴. » Prost confirme que « Le Paysage d'Istanbul offrait alors l'aspect d'une Cité verdoyante aux ruelles étroites et sévères¹⁴⁵. » Ce paysage urbain est montré dans de nombreuses photographies, nous y reviendrons ultérieurement.

Le plan Prost de 1937-1938

Lorsque Prost intervient, la ville n'a pas beaucoup changé depuis la fin du XIX^e siècle. A cause de la première guerre mondiale qui a marqué une pause dans son développement, mais aussi parce que la République instaurée par Mustapha Kemal a déplacé la capitale administrative à Ankara en 1923. La ville reste malgré tout dynamique, tel que l'on peut le constater dans les photographies d'époque¹⁴⁶, et l'activité portuaire est importante dans ce carrefour entre Europe et Asie.

Une loi de 1933 prescrit aux communes l'obligation d'établir un plan d'urbanisme dans les cinq ans à venir, c'est dans ce contexte que Prost avait été invité à la consultation d'urbanistes de 1934. Mais, comme nous l'avons évoqué, il avait laissé sa place à Jacques-Henri Lambert, il est finalement rappelé en 1935. Prost accepte donc cette nouvelle mission, il vient résider sur place et étudie pendant presque deux ans le tissu urbain avant de dresser en 1937 un plan, qui sera adopté en 1938. Il dirige des enquêtes sur le fonctionnement de la ville : la circulation et les transports, l'industrie et le commerce, l'artisanat, ainsi que la répartition de la propriété, l'évolution des différents quartiers, et les éléments de patrimoine archéologique. Une note de 1936 au Préfet, témoigne que Prost étudie de nombreux sujets, comme « le déblaiement des ruines et les terrassements ; les boisements des collines ; le pont et le boulevard Atatürk ; les boulevards des crêtes d'Istanbul ; la protection des sites et la transformation de certains édifices » et les infrastructures « le port, les quais, les voies ferrées, l'aéroport », ainsi que « les pépinières, les jardins ouvriers¹⁴⁷. »

En 1937 il synthétise dans un programme les actions à engager dans le cadre du Plan Directeur, qui se répartissent sur trois secteurs géographiques : la vieille ville

¹⁴³ Prost Henri, *Les transformations d'Istanbul (1947)*, op. cit., p. 6.

¹⁴⁴ Leveau Théo, « Istanbul », op. cit., p. 195.

¹⁴⁵ Prost Henri, *Les transformations d'Istanbul (1947)*, op. cit., p. 7.

¹⁴⁶ Voir le recueil de photo d'Istanbul entre 1925 et 1935, Yapi Kredi Yayinlari (éd.), *Mevsimlerle Istanbul - Yapi Kredi Selahattin Giz Koleksiyonu'ndan 1925-1935 Istanbul Fotoğraflari*, YapiKredi, 2012, 160 p.

¹⁴⁷ Royer Jean, « Henri Prost urbaniste », op. cit., p. 26.

d'Istanbul, Beyoglu de l'autre côté de la Corne d'Or et la rive d'Asie de l'autre côté de la Marmara. Les thématiques se répartissent en trois catégories :

- les infrastructures : voirie urbaine, autoroutes et ponts, équipement portuaires, aéroport, gare internationale intermodale avec gare de ferry-boat.
- Les éléments de programme : université, écoles, hôpitaux, terrains de sport et de loisirs, champ de course.
- Paysage et patrimoine (protection et aménagement) : rives et plages, parcs et jardins - dont le parc archéologique et les deux grands parcs, protection et mise en valeur des sites, places publiques et cimetières.

Nous trouvons là, en dehors des éléments fortement liés aux problématiques locales, certains des sujets du PARP que nous aborderons au chapitre suivant.

La nature du plan

Prost agit donc sur le tissu urbain qu'il est nécessaire d'ouvrir à la circulation moderne, mais aussi pour dégager les principaux monuments et les mettre en valeur. Pinon compare ce travail pour la péninsule historique à la manière d'Hausmann à Paris¹⁴⁸, toutes proportions gardées sur le contexte politique. Prost écrit d'ailleurs à propos de l'*Urbanisme* d'Istanbul, que « La modernisation d'Istanbul peut être comparée à une opération chirurgicale des plus délicates. Il ne s'agit pas de créer une Ville Nouvelle sur un terrain vierge, mais d'orienter une ANTIQUE CAPITALE, en pleine évolution sociale ». Pour lui, dans cette ville très active, l'important est de « réaliser de grandes circulations, sans nuire à l'essor commercial et industriel, sans enrayer la construction de nouvelles habitations », mais il s'agit aussi de « conserver et protéger l'incomparable paysage, dominé par de glorieux édifices¹⁴⁹ ». Ainsi il fait un travail sur la silhouette de la ville, sujet qu'évoque Gabriel dans ses écrits :

« Quant aux grandes mosquées qui comptent parmi les chefs-d'œuvre incontestés du monde musulman, elles furent, de la part de H. Prost, l'objet d'examen attentifs et il combina les grandes lignes de son plan de manière à créer autour de chacune d'elles un cadre harmonieux destiné à les mettre en valeur. Il ne se borna pas d'ailleurs à prévoir dans ses tracés un entourage d'avenues et de jardins ; il voulut aussi que les silhouettes des monuments apparussent de loin sous les formes les plus complètes et les plus expressives. Il y songeait en créant la nouvelle artère du faubourg de Beyoglu qui descend du Taksim vers le Pont Gazi, en aménageant les terrasses d'un jardin public sur l'emplacement de l'ancien Cimetière des Petits-Champs. C'est de cette région qu'apparaissent dans leur ensemble les collines de Stamboul, couronnées par les

¹⁴⁸ Pinon Pierre et Cànâ Bilsel Fatma, *From the Imperial Capital to the Republican Modern City*, op. cit., p. 75.

¹⁴⁹ Prost Henri, *Les transformations d'Istanbul (1947)*, op. cit., p. 15.

mosquées impériales et qui composent un panorama unique au monde¹⁵⁰. »

Le plan de Prost prévoit donc des grands travaux de voirie dont on peut apprécier une synthèse dans le « Plan de référence » publié dans « L'œuvre de Henri Prost¹⁵¹ ». Leveau indique que la « tâche » de Prost « pour le futur » de la ville a consisté à « ouvrir le maximum d'avenues sur les perspectives d'avenir prévisibles¹⁵² ». Un des grands principes du plan est de joindre les deux parties de la rive européenne de la ville séparées par la Corne d'Or, Jean Royer décrit ce contexte: « Le quartier des affaires était resté dans le vieux Istanbul, autour des bazars, et la population bourgeoise l'avait quitté pour s'installer sur la rive gauche de la Corne d'Or, au-delà de Pera, sur le versant longeant le Bosphore, face à la rive d'Asie. » Il conclut qu'il fallait réunir ces collines, afin de résoudre les problèmes de circulation entre les divers pôles d'activité et de résidence¹⁵³. Ce que propose Prost, avec deux grandes voies de circulation qui doivent relier les agglomérations de Péra et d'Istanbul, afin qu'elles constituent une seule ville¹⁵⁴. Ces deux voies sont à l'origine de deux grandes opérations du plan directeur de Prost, elles « auront pour origine la PLACE du TAKSIM au sommet de Péra à la jonction des anciens et nouveaux Quartiers. ». Cette place est ainsi le point de départ d'un important secteur de développement en frange est de la ville. La première de ces voies doit être prolongée « au-delà du Pont de Galata à travers le Vieil Istanbul pour aboutir à la Place de Bayazid et à l'Université, après avoir desservi le Grand Bazar. » La seconde, prolongée au-delà du pont Atatürk, a pour objectif de « relier les rives de la Corne d'Or à celles de la Marmara où un grand quartier de résidence sera réalisé¹⁵⁵. » Le tracé de cette dernière donnera lieu au boulevard Atatürk, autre secteur d'importance situé au centre de la péninsule historique.

150 Gabriel Albert, « Henry Prost et son oeuvre à Stamboul », *op. cit.*, p. 216.

151 Marrast Joseph (dir.), *L'Œuvre de Henri Prost*, *op. cit.*, p. 193, double page dépliant.

152 Leveau Théo, « Istanbul », *op. cit.*, p. 191.

153 Royer Jean, « Henri Prost urbaniste », *op. cit.*, p. 26.

154 Prost Henri, *Les transformations d'Istanbul (1947)*, *op. cit.*, p. 18.

155 *Ibid.*



33 Henri Prost, Plan directeur de la rive européenne d'Istanbul, 1937, collection IFEA.

Istanbul Sud, le Bd Atatürk et la place Fatih, 1941-1945

Le boulevard Atatürk est une voie large qui doit relier la Marmara à la Corne d'Or au droit du pont Atatürk qui remplace le vieux pont de Mhamout. Il serpente dans un vallon entre les deux collines de Zyrek et de Vefa. Pinon nous indique que « l'ancêtre du boulevard Atatürk est une opération n°16 du plan directeur de 1937¹⁵⁶. » L'importance de cette opération urbaine est identifiée par Gabriel, dans son projet d'ouvrage sur Prost qui devait s'intituler « Le nouveau plan de Stamboul¹⁵⁷ », le quatrième chapitre aurait dû y être consacré « Ch. 4. Le boulevard Atatürk. Descente de Taksim et Vieux Pont. Implantation du Vieux Pont: une erreur fâcheuse. La montée sur la crête d'Istanbul. En parcourant le boulevard Atatürk¹⁵⁸ ». D'ailleurs Pinon y consacre un chapitre entier du catalogue « Boulevard Atatürk et place de Fatih¹⁵⁹ ».

La séquence du boulevard Atatürk

Ainsi donc cette nouvelle voie traverse la péninsule d'Istanbul et la divise en deux parties, « deux Secteurs de caractère bien différents » tel que l'écrit Prost¹⁶⁰. A l'ouest, le secteur est formé de « Jardins et de vastes Quartiers incendiés en cours de reconstruction » par des habitations collectives et individuelles. Prost explique qu'il s'efforce d'adapter les « tracés systématiquement géométriques » de ces nouveaux quartiers en y intégrant les édifices qui ont réchappé aux incendies. De l'autre côté, se trouvent l'université et la partie commerciale du centre, dans laquelle se trouvent « tant de Monuments et de motifs pittoresques à respecter. » En se glissant entre ces deux quartiers, Prost souhaite que le boulevard mette en valeur les « motifs » architecturaux et urbain qui l'entourent, ce sont « Plusieurs mosquées, dont SHEZADE CAMI, le premier chef d'œuvre de Sinan, d'anciens Médresses », ainsi que « les puissantes arcatures d'une antique citerne Byzantine, surmontée du Pantocrator ».

Gabriel décrit le tracé du boulevard, qui dans son parcours fait découvrir ces différents monuments :

« C'est d'abord, à la tête du Pont, à droite et au loin, la silhouette de la Selimiye, puis bientôt, au premier plan, les coupoles de la Mosquée de Molla Zeyrek, l'ancienne Église du Sauveur Pantocrator que domine la masse puissante de la Mosquée de Fatih. Plus haut, vers la gauche, les coupoles et les minarets de la Suleymaniye composent un ensemble prestigieux. L'aqueduc franchi, c'est la Mosquée de Chahzade et ses médressés, puis la descente vers la mer de

¹⁵⁶ Pinon Pierre et Cànâ Bilsel Fatma, *From the Imperial Capital to the Republican Modern City*, op. cit., p. 305.

¹⁵⁷ Fonds Albert Gabriel, Synopsis, complété par une liste d'illustrations, cité par Pierre Pinon, in *Ibid.*, p. 84-87.

¹⁵⁸ *Ibid.*, p. 85-86.

¹⁵⁹ *Ibid.*, p. 305-317.

¹⁶⁰ Voir la description que fait Prost de cette opération, in Prost Henri, *Les transformations d'Istanbul (1947)*, op. cit., p. 21-23.



34 Opération du boulevard Atatürk, état du secteur avant tracé et exécution, vue prise de la rive de Galat vers la Corne d'or, 1936, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XX°, 343 AA 65/1.



35 Opération du boulevard Atatürk, état du secteur avant tracé et exécution, 1936, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XX°, 343 AA 65/1.

Marmara entre la Mosquée Valide et la Mosquée Laleli¹⁶¹. »

Mais l'évènement le plus important du tracé, est certainement la traversée de l'aqueduc de Valens à travers les arcades duquel passent « Chaussée et Trottoirs de ce Boulevard, sans avoir eu à toucher à une pierre à l'un des plus vieux Edifice d'Istanbul ». C'est bien ce que souligne Gabriel, en écrivant que grâce à cette disposition, l'aqueduc fut préservé de tout dommage¹⁶². La traversée du viaduc de Vallens est-elle un écho au projet de Hénard de « Percée du Palais Royal », qu'il avait dessinée en 1904 pour la nouvelle grande croisée de Paris¹⁶³? En tout cas il semble que ce projet non réalisé, ait pu fonctionner comme modèle de transformation d'un ouvrage, ou d'un bâtiment, par la traversée d'une voie publique, tout en conservant l'architecture de l'édifice. La proximité avec la traversée du Louvre est aussi à souligner.

Et c'est ici, au sommet de l'une des sept collines d'Istanbul et quasiment contre la face sud de l'aqueduc, qu'est prévu le centre civique du « nouvel Istanbul ». Prost écrit qu'il sera qualifié par « une grande place dominant tout le Panorama de la Marmara [qui] est projetée en avant du futur Hôtel de ville¹⁶⁴ ». Sur ce point haut, la municipalité veut que cette place soit dédiée à Mahomet II et qu'un Monument, visible de la mer soit élevé à la mémoire du conquérant. Enfin, le débouché du boulevard sur le rivage de la Marmara doit se connecter avec une « large avenue Front de Mer », qui doit relier l'aéroport situé à l'ouest, avec la pointe de la péninsule. Le programme du plan directeur nous indique qu'à cet endroit devait être créé une « gare internationale ». Elle devait abriter sous un belvédère urbain, semblable à celui d'Anvers, une liaison entre le réseau ferré et une ligne maritime décrite comme « port d'attache du ferry-boat des trains Europe-Asie ».

En reprenant le tracé d'une voie prévue avant son arrivée, Prost en profite pour restructurer le quartier, dans une opération qui renvoie aux remembrements opérés au Maroc, lors du percement de certaines voies. C'est notamment le cas du boulevard de la Gare à Casablanca qui est emblématique de cette démarche. En 1947, il écrit que cette voie qui relie le Pont Atatürk aux Rives de la Marmara « est entièrement exécutée¹⁶⁵. »

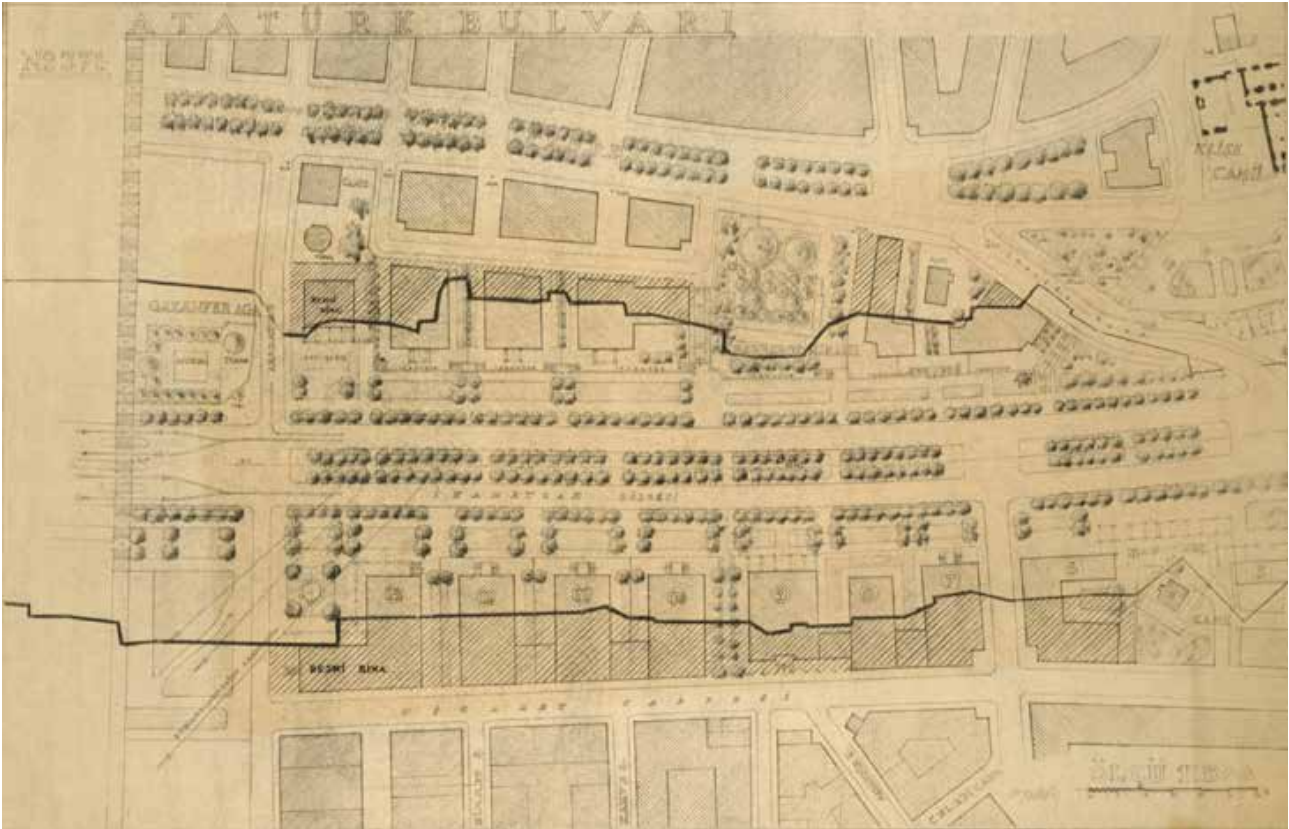
¹⁶¹ Gabriel Albert, « Henry Prost et son oeuvre à Stamboul », *op. cit.*, p. 215.

¹⁶² *Ibid.*

¹⁶³ Voir le chapitre « Palais royal », in Hénard Eugène, *Études sur l'architecture et les transformations de Paris & autres écrits sur l'architecture et l'urbanisme*, Paris, Éditions de la Villette, 2012, p. 128-149.

¹⁶⁴ Voir les dessins de la Place Fatih, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 9/2 et 343 AA 311, et le chapitre de Pinon « Atatürk Boulevard and Fatih Square », in Pinon Pierre et Candaş Bilal Fatma, *From the Imperial Capital to the Republican Modern City*, *op. cit.*, p. 305-317.

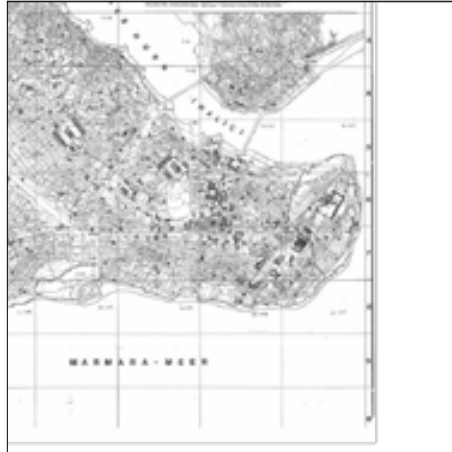
¹⁶⁵ Prost Henri, *Les transformations d'Istanbul (1947)*, *op. cit.*, p. 21.



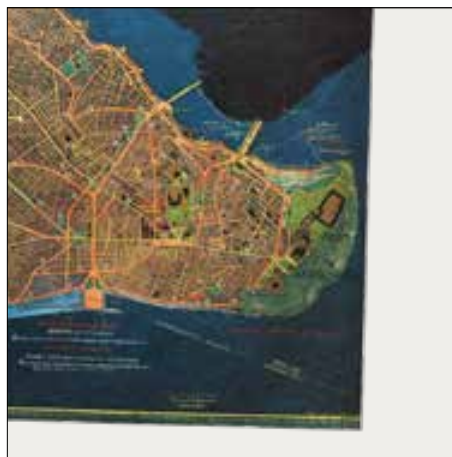
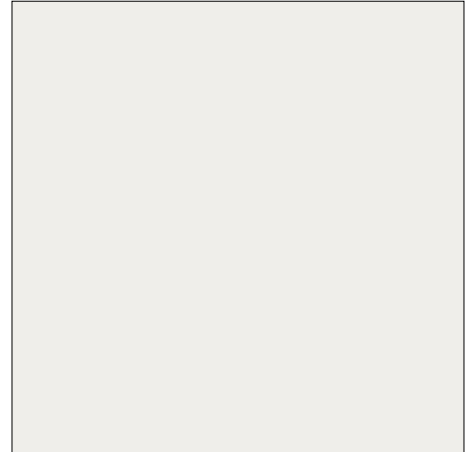
36 Opération du boulevard Atatürk, plan du projet et limites d'expropriation, 1941-1942, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XX^e, 343 AA 306.



37 Opération du boulevard Atatürk, coupe élévation des rives du boulevard, à gauche l'aqueduc de Valens, 1942-1959, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XX^e, 343 AA 306.



Avant



Prost



Actuel



38 Istanbul, boulevard Atatürk: Grille diachronique (avant, Prost, actuel) sur le cadrage de la séquence de paysage urbain composée à partir des planches de l'atlas au 1/25 000°. Plans, photographie aérienne et redessins.

À gauche les documents d'origine, à droite les redessins. En haut l'état en 1922 avant le projet de Prost, au milieu le plan de Prost de 1937, en bas l'état actuel en 2015-2017. Pour les légendes voir le volume de l'atlas. Notons la persistance des tracés du plan de Prost, que l'on perçoit à la fois dans la photographie aérienne et dans le redessin du tissu urbain, voir détails dans l'atlas.



39 Henri Prost, Plan directeur de la rive droite, Péra, Istanbul, 1937, collection IFEA.



40 Henri Prost, "Rive européenne du Bosphore, de l'Académie des Beaux-arts au Palais de Dolma Bahce, 1936-1937", Institut de France, communication au sujet des transformations d'Istanbul", album de photographies, 1947, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XX°, 343 AA 300.

Istanbul Nord, la place Taksim et le parc n°2, 1939-1943

Au point de convergence des voies structurantes du plan directeur, à Péra de l'autre côté de la Corne d'Or, se trouve l'opération de la place Taksim, dont l'intérêt est d'articuler trois espaces, une place, un jardin « esplanade » et un parc, qui ont chacun des usages spécifiques et complémentaires (représentation, square urbain, sport, etc.).

Situation, préexistences

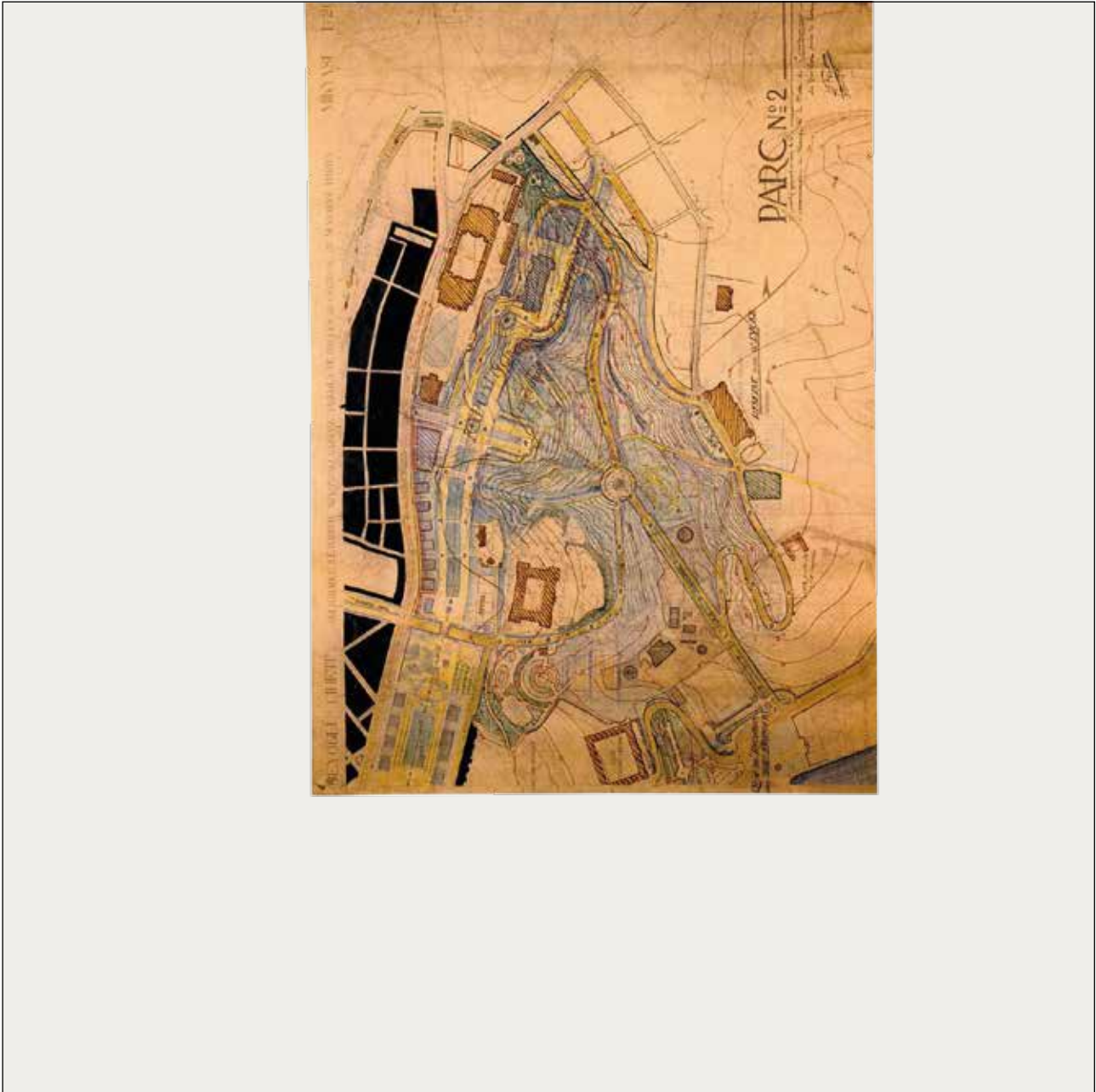
Le site est en marge de la ville, en haut de la colline de Galata, c'est un vallon profond en arrière qui descend vers le Bosphore. Le terrain du parc était une grande réserve verte, au milieu des quartiers nord-est de la ville qui allaient se développer. Il était occupé par des jardins et des potagers, un cimetière arménien dans sa partie supérieure et une usine à gaz dans sa partie inférieure. Prost décrit les éléments présents sur le site « Les vestiges d'un ancien cimetière, quelques garages dans des abris sordides, une caserne en ruines et quelques magasins et cafés entourant le rond-point du Monument [de l'Indépendance]¹⁶⁶ ».

Dans l'entreprise de M Kémal de moderniser la République, les espaces publics était importants pour la vie sociale, mais aussi des lieux de représentation des valeurs de cette république. En 1936, le gouverneur général de la ville, Muhittin Üstündağ invite Prost à assister à la Fête de la République célébrée sur la place de Bayazit. Il trouve que la cérémonie est « sans effet spectaculaire » à cause des dispositions de la place qui n'est pas conçue pour cela¹⁶⁷. Il pense alors qu'il faut une « Place de la Nation » et envisage l'At Meydan, vestige de l'ancien colisée située au cœur du site antique où s'élèvent « Sultan Ahmet, Sainte-Sophie et les témoignages de plus de 2000 ans d'histoire. » Il écrit avoir eu l'intuition que cette future place « serait une digne rivale des plus grandes places du monde », il évoque même la « Place rouge à Moscou ». Mais le site est occupé par des écoles et les conditions de réalisation sont difficiles, bien que la place de Sultanahmet soit envisagée comme place de la République dans le programme du plan directeur de 1937. De nouveau sollicité sur cette question il pense au site de la nouvelle Place de Taksim, en l'aménageant « avec tribune et terrasse populaire, pour que la foule puisse voir et acclamer le défilé des troupes¹⁶⁸ ». L'agrandissement de la place Taksim fait alors partie des priorités du gouvernement.

¹⁶⁶ Pinon Pierre et Candaş Fatma, *From the Imperial Capital to the Republican Modern City*, op. cit., p. 356.

¹⁶⁷ Henri Prost, « Les transformations d'Istanbul », cité par C Bilsel, chapitre « Espaces Libres : Parks, Promenades, Public Squares », in *Ibid.*, p. 354-355.

¹⁶⁸ *Ibid.*, p. 356.



41 Henri Prost, Plan d'aménagement du parc n° 2, Istanbul, 1938, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XX°, 343 AA 141.

Prost répond donc aux besoins du pouvoir de l'époque qui recherche de nouveaux espaces conformes à l'image d'une ville occidentale moderne. Le projet est alors dessiné dans la suite du plan d'aménagement de 1937-1938, il s'articule avec les deux voies que nous avons évoquées précédemment, Prost écrit en 1947 « La Place du Taksim à Péra a été transformée en vue d'assurer l'ouverture des deux grandes Circulations projetées¹⁶⁹. »

La séquence place Taksim, esplanade İnönü, Parc n°2

La place est le lieu stratégique de cette opération, Prost écrit « Cette Place est, en outre, l'origine d'une vaste promenade de près de 1.500 mètres de longueur, dominant un Parc d'une trentaine d'hectares¹⁷⁰ » Il résume ainsi cette séquence que nous allons parcourir.

La caserne de Taşkışla est démolie pour l'aménager en esplanade en balcon sur la place Taksim, qui est agrandie et aménagée. Les dessins de Prost datent de 1939, ils montrent ces deux espaces reliés par un grand escalier central qui conduit à deux terrasses surélevées pour assister aux cérémonies. Le dispositif sert aussi d'entrée au Parc. Dans une première version du projet, deux rangées de bâtiments, équipements socioculturels, reliés par des portiques, encadraient de part et d'autre l'esplanade. Elle figure dans le programme de 1936-1937 qui décrit l'aménagement de la Place du Taksim « modifiée et agrandie dans de vastes proportions groupant à proximité : théâtre, salles de conférences, salles d'expositions et de réunions, salles de matchs, cercles, services postaux, gare automobiles, parcs à voitures, etc.¹⁷¹ ». Finalement ces édifices ne seront pas construits, et le jardin central est élargi par des promenades surélevées et agrémentées de plantations d'alignements, disposition très similaire au jardin des Tuileries à Paris. Le fond de la place est occupé à l'est par un grand équipement culturel, Prost avait consulté Auguste Perret en 1942 pour la construction d'un opéra¹⁷², un théâtre sera finalement construit par un autre architecte. A l'extrémité nord-est de l'esplanade-jardin, un Club municipal a été édifié vers 1940. Une passerelle conduisant au Parc a été construite pour l'exposition de 1949, constituant ainsi la promenade continue chère à Prost. Ces équipements ont depuis été démolis.

¹⁶⁹ Prost Henri, *Les transformations d'Istanbul (1947)*, op. cit., p. 18.

¹⁷⁰ *Ibid.*, p. 19.

¹⁷¹ Programme, in Pinon Pierre et Candaş Fatma, *From the Imperial Capital to the Republican Modern City*, op. cit., p. 251.

¹⁷² Plan d'implantation du projet de théâtre d'Auguste Perret, février 1942, Fonds Prost, loc. cit., 343 AA 45/12.



42 Aménagement de la place Taksim, vue de la place en travaux devant les bâtiments de la caserne de Taşkıışla, fin des années 1930, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XX°, 343 AA 70.



43 Aménagement du parc n°2, vue du vallon avant transformation, au fond la mosquée et le Bosphore, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XX°, 343 AA 70.



44 Vue de la place Taksim, "Axe transversal de la place du Taksim", 14 juillet 1941, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 65/2.



45 Vue de la route croisant le parc n° 2, au fond le détroit du Bosphore, vers 1940, Istanbul, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 72.

Le parc n°2 existe depuis les premières esquisses de Prost, comme le cœur du projet de développement de la zone résidentielle de Beyoğlu, c'est pour lui « le centre récréatif des nouveaux quartiers Turcs de la rive européenne du Bosphore ». Aron Angel l'ancien collaborateur de Prost, décrit cette opération, il évoque ce secteur en complète transformation, le plan directeur « prévoyait un grand parc d'une vingtaine d'hectares compris entre Maçka, Harbiye, Taksim et Dolmabahçe. La place de Taksim faisait partie de cet ensemble appelé parc n°2¹⁷³. » L'esquisse de 1939 montre le développement de ce parc dans un profond vallon qui ouvre des vues sur le Bosphore¹⁷⁴, pour Prost ce parc était comme le « Bois de Boulogne de Taksim ».

Une série d'équipements s'installent dans ce vallon. Prost les évoque en 1947, ce sont : un théâtre de verdure qui épouse le creux du vallon, un futur Palais des expositions et un grand stade dans la largeur de la partie basse. Il écrit que « La promenade est en cours d'achèvement et les plantations de tout le Parc seront terminées au Printemps 1948. » Il indique aussi la réalisation de « La place de réception des hôtes illustres » qui termine le parc sur le Bosphore, proche de la mosquée et du Palais de Dolmabahçe.

Le site est encadré par un faisceau de trois voies qui longent le Bosphore, en partie basse ou en corniche. Angel les décrit, il évoque la « voie front de mer » qui va de Galata à Büyükdere, au nord d'Istanbul sur le Bosphore, il précise qu'elle est réalisée sur la plus grande partie de son parcours. La corniche moyenne qui, en desservant les quartiers habités « formerait une promenade unique passant par les grands parcs existants et découvrant un panorama unique ». Celle-ci n'est alors pas encore réalisée. Alors que la corniche supérieure, qui relie « les crêtes des collines surplombant le Bosphore » entre Taksim et Büyükdere est une « belle avenue, bien réussie dans son application¹⁷⁵ ». Ces trois corniches évoquent celles tracées entre Nice et Menton, à propos desquelles De Souza avait écrit, dans un chapitre consacré à l'« esquisse d'un système de parc » de son ouvrage de 1913 sur Nice¹⁷⁶.

C'est encore Angel qui rapporte les aménagements du parc et les transformations qu'il a subit depuis. L'espace vert situé en bas du vallon, dans sa partie la plus large et qui devait être destiné à des « compétitions sportives estudiantines » a été transformé en stade, malgré les protestations de Prost. Il n'a réussi qu'à limiter la hauteur des tribunes, surtout, celle de la façade sur mer proche du Palais de Dolmabahçe.

¹⁷³ Angel Aron, « Projets et aménagements urbains à Istanbul de 1933 à nos jours », *op. cit.*

¹⁷⁴ Prost Henri, Plan d'aménagement du parc n°2, Istanbul, avril 1938, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 141.

¹⁷⁵ Angel Aron, « Projets et aménagements urbains à Istanbul de 1933 à nos jours », *op. cit.*

¹⁷⁶ Souza Robert de, *L'Avenir de nos villes : études pratiques d'esthétique urbaine. Nice, capitale d'hiver*, Paris, Berger-Levrault, 1913, p. 348-353, voir les deux planches des tracés de la nouvelle corniche en construction entre Nice et Monaco, p. 350-351.

Il parle de l'ensemble comme d'une « belle réalisation » malgré les difficultés de la guerre, tout en regrettant l'installation des hôtels Hilton et Sheraton, dans la partie haute du parc, qui « a contribué à détruire l'harmonie de ce bel ensemble.¹⁷⁷ »

Nous pouvons dire que l'on retrouve entre la place Taksim et le Parc un mode d'articulation spatiale qui évoque le jardin des Tuileries à Paris et la place administrative dessinée par Prost en 1914 à Casablanca. D'autre part, Prost inscrit dans cette topographie de vallon les voies qui raccordent la berge basse sur le Bosphore avec la corniche bordant les quartiers existant au nord de la Place Taksim. La disposition des trois corniches renvoie aux références du littoral niçois, et aussi au littoral varois que nous allons aborder dans le chapitre suivant. Notons que l'ensemble Taksim-Parc n°2 est présent dans l'esquisse du plan décennal 1943-1953, l'inscrivant avec la péninsule historique et la Corne d'Or, dans une vision large englobant le littoral de la Marmara depuis Florya à l'ouest, jusqu'au Bosphore et le point de convergence des trois corniches au nord-est d'Istanbul.

¹⁷⁷ Angel Aron, « Projets et aménagements urbains à Istanbul de 1933 à nos jours », *op. cit.*



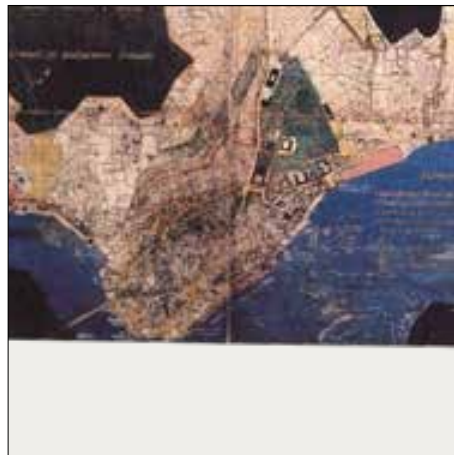
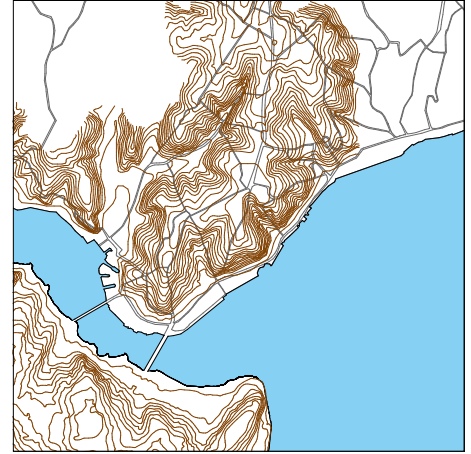
46 Vue aérienne de la place Taksim et de l'ancienne caserne, au fond le vallon qui accueillera le parc, fin des années 1930, SALT research, archives Salih Alkan.



47 Vue aérienne de la place Taksim et de l'esplanade qui ouvre sur le parc n°2, à droite l'opéra, au fond le Palais des Exposition et l'hôtel Hilton, vers 1950 (*Urbanisme*, n°88, 1965, p. 29).



Avant



Prost



Actuel



48 Istanbul, Taksim et parc n°2: Grille diachronique (avant, Prost, actuel) sur le cadrage de la séquence de paysage urbain composée à partir des planches de l'atlas au 1/25 000°. Plans, photographie aérienne et redessins.

À gauche les documents d'origine, à droite les redessins. En haut l'état en 1922 avant le projet de Prost, au milieu le plan de Prost de 1937, en bas l'état actuel en 2015-2017. Pour les légendes voir le volume de l'atlas. Notons la préexistence du végétal dans le vallon et persistance des tracés du plan de Prost, que l'on perçoit à la fois dans la photographie aérienne et dans le redessin du tissu urbain, voir détails dans l'atlas.



49 Côte varoise, vue du littoral de Pradet, La Garde, Toulon, vers 1922-1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 43.



50 Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte varoise, "Plan détaillé. Secteur 1 Bandol-Toulon", 1923 (*L'oeuvre de Henri Prost*, 1959, p.131).

1923, La côte varoise : un objet transcalaire

Le projet pour l'aménagement de la Côte d'azur varoise joue un rôle particulier dans ce chapitre, en effet il articule les deux échelles des « séquences de paysage urbain » et des « armatures métropolitaines ». D'ailleurs dans le numéro monographique de la revue *Urbanisme*, Jean Royer écrit « Une étude comme celle de la petite commune de Six-Fours sera pour lui l'occasion de mettre en forme, à l'échelle communale, les grands principes contenus dans son plan directeur du littoral varois¹⁷⁸. »

En effet, le plan d'ensemble, dont l'objet est la coordination de 25 communes dans un objectif commun, est un objet transcalaire qui opère des relations entre ces deux échelles. Ainsi, il nous paraît essentiel d'y consacrer un chapitre dans chacune des parties. Potentiellement il y a sur le littoral varois 25 séquences, une par ville, mais nous verrons que certaines sont plus intéressantes que d'autres.

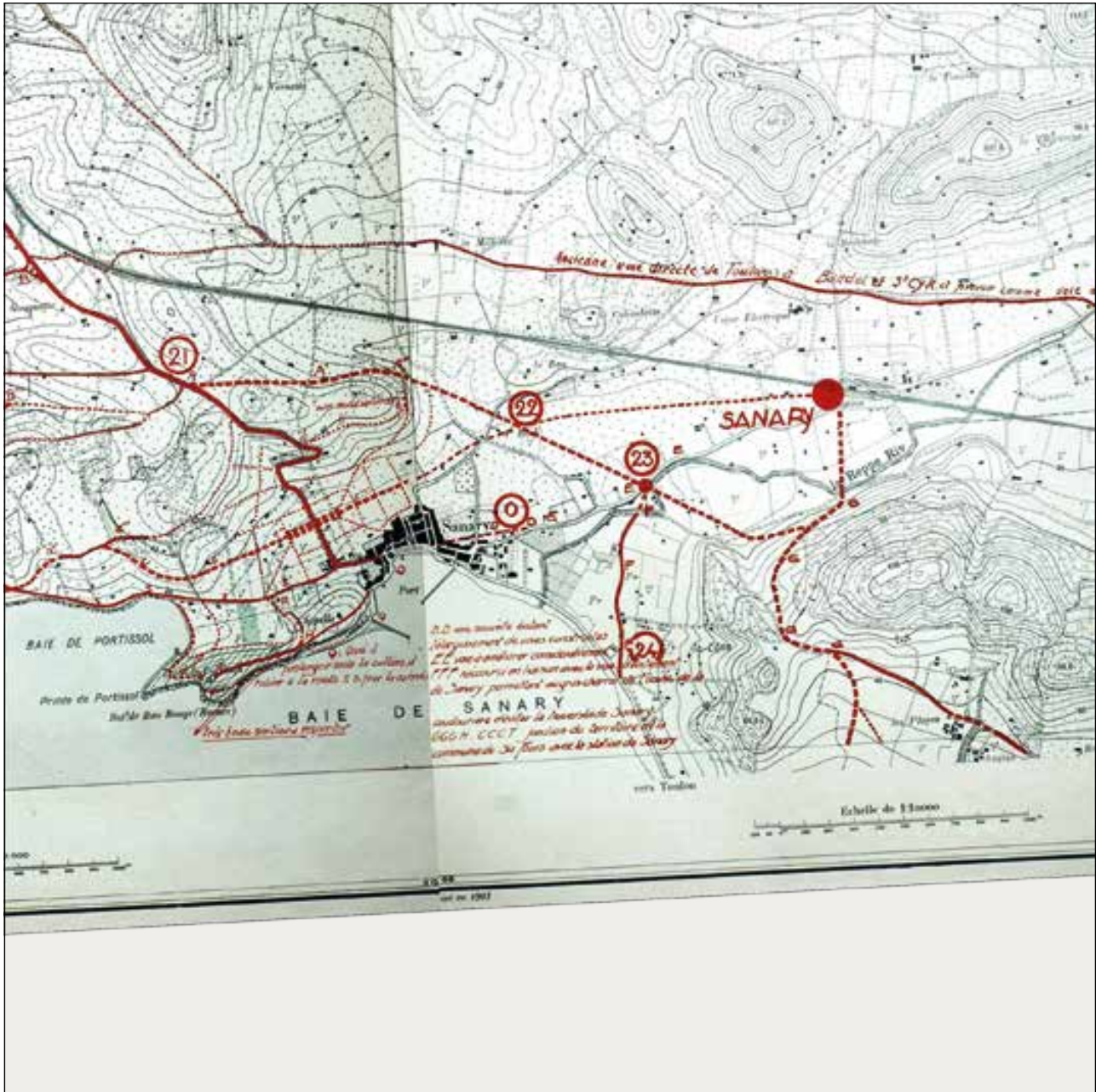
La naissance du projet, le programme

Nommé Préfet du Var en 1920, le jeune Théophile Barnier, installé à Draguignan, présentait déjà pour l'avenir de la région tout ce que représentait la qualité du littoral de son département. Ainsi dans son programme, il pose avec clairvoyance les problèmes que va rencontrer le développement de la région et propose déjà les grandes lignes directrices du projet. Il estime qu'il est indispensable de prévenir les conséquences d'un afflux touristique qui reste de menacer « la prospérité des lieux » par des constructions au bord de la mer qu'il était difficile de contrôler. Il propose alors aux Maires du littoral de s'unir, et ceux-ci « acceptèrent de syndiquer leurs communes pour l'organisation et la défense de la Côte d'Azur varoise, avant qu'il ne soit trop tard¹⁷⁹. » En effet la loi du 23 mars 1890 permettait lorsque des problèmes communs se posaient, de grouper les communes intéressées en association syndicale pour une étude plus efficace. Le 27 février 1922 Barnier envoie donc une lettre à tous les Maires du littoral varois dans laquelle il décline les quatre grandes lignes des actions qui lui semblent stratégiques pour l'aménagement et la protection du littoral¹⁸⁰. Ce sont quatre points qui s'attachent à protéger le paysage des constructions anarchiques qui risquent de le compromettre, élargir les voies routières existantes par le biais de servitudes non aedificandi, prévoir l'extension du réseau routier « par l'ouverture de voies nouvelles, aussi bien dans les parties

¹⁷⁸ Voir le dossier consacré à la carrière d'Henri Prost, Royer Jean, « Henri Prost urbaniste », *op. cit.*, p. 24.

¹⁷⁹ BARNIER Théophile, « Côte d'azur varoise », in Marrast Joseph (dir.), *L'Œuvre de Henri Prost*, *op. cit.*, p. 23-126.

¹⁸⁰ Théophile Barnier, lettre à « Messieurs les Maires du littoral varois », in Bulletin du Syndicat des Communes du Littoral pour la protection, l'aménagement et la mise en valeur de la Côte d'azur varoise, N°1, Préfecture du Var, Draguignan, cote PER 110, 1923, p. 7-11.



51 Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, assemblage des planches au 1:10 000^e détaillant les principes de l'aménagement sur la commune de Bandol et Sanary, 17 mars 1923, Archives départementales du Var, F1 15 et F1 16.

qui surplombent la mer, en forêt, qu'au bord de la mer¹⁸¹ » et enfin la protection des plages publiques et privées contre les travaux et les prélèvements de matériaux.

Le « Syndicat des communes du littoral varois pour la protection, l'aménagement et la mise en valeur de la côte d'azur varoise » est alors créé le 27 mai 1922¹⁸², Henri Prost est pressenti pour mener à bien cette tâche, et la réunion des membres du Syndicat le 19 juillet 1922 le désigne comme « ingénieur conseil » de cet organisme. Le projet adopté le 17 mars 1923 figura au Congrès d'Urbanisme de Strasbourg. « Il y recueillit le plus vif et le plus encourageant succès : pour son ampleur, notamment de la part des délégués américains enclins à critiquer la timidité des conceptions, pour son originalité et la minutie des précisions de toute nature, sans pour autant compromettre les ensembles forestiers ni l'harmonie prestigieuse de la bordure maritime¹⁸³. »

Ainsi commence une longue collaboration qui durera jusqu'à la deuxième guerre mondiale et qui amène Prost à travailler avec le syndicat des communes à l'application à une échelle locale des principes dressés à l'échelle territoriale.

Le projet de Prost, le cas de Sanary

Nous allons ici examiner des situations à l'échelle urbaine, en nous intéressant à certains éléments des plans communaux, les questions territoriales seront abordées au chapitre suivant concernant les « armatures territoriales ».

Une des raisons de ce choix réside dans un cadrage illustrant les principes de la mise en place des voies communales frappées de zones non aedificandi, qui sont le support de l'évolution d'une commune du littoral. Le plan fait partie d'un cahier annexe au grand « Album Prost », il est intitulé « Loi du 14 mars 1919. Application aux routes et chemins hors des agglomérations¹⁸⁴ », il est à lire avec la planche des quatre coupes montrant les « transformations successives, sans expropriations onéreuses, d'une voie en bordure de laquelle des zones non-aedificandi ont été imposées par le Plan d'Alignement ». Un texte accompagne ce plan, dans lequel il est question de l'accroissement de la circulation et des constructions existantes qui bloquent tout élargissement de la voie, créant « de nombreux et dangereux

¹⁸¹ *Op. cit.*, p. 9.

¹⁸² Les 26 communes sont : Saint-Raphaël, Fréju, Le Puget-sur-Argens, Roquebrune, Sainte-Maxime, Le Plan-de-la-Tour, Grimaud, La Garde-Freinet, Cogolin, Saint-Tropez, Gassin, Ramatuelle, La Môle, Le Lavandou, Bormes, La Londe-les-Maures, Hyères, Carqueiranne, Le Pradet, La Garde, Toulon, La Seyne, Six-Fours, Sanary, Bandol, Saint-Cyr.

¹⁸³ Barnier Théophile, « Côte d'azur varoise », in *L'Œuvre de Henri Prost : Architecture et urbanisme*, Paris, Académie d'architecture, 1960, p. 127.

¹⁸⁴ Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/6, deuxième planche.

étranglements». Il propose donc d'imposer une « servitude de recul » sur l'alignement actuel pour des raisons « d'hygiène et d'esthétique », « de porter la largeur des routes à des dimensions assurant amplement la circulation automobile et la sécurité des piétons. »

Le plan montre au centre la « Commune A », entourée des communes B, C et D¹⁸⁵. Plusieurs emprises sont lisibles, celle centrale et compacte du village ancien, ensuite un « Périmètre de l'extension centrale », hachuré et qui représente « les terrains destinés à l'extension de l'agglomération ». A l'intérieur de ce périmètre se trouvent des voies au tracé quasi rayonnant, et qui convergent vers le ventre village, elles le relie aussi aux autres communes B, C et D ; le long de ces voies se trouvent des constructions qui en empêchent l'élargissement. Le périmètre suivant est constitué par la « Limite du territoire communal », les voies sont bordées de quelques constructions éparées, toujours en marge le texte explique que « Les constructions à élever sur des terrains et en bordure des routes et chemins existants hors du périmètre de l'extension centrale devront être édifiées à une distance minimum de l'axe de ces voies », disposition qui est parfaitement illustrée par les coupes des « Première », « Seconde » et « Dernière transformation » dessinant une voie à 30 mètres de large. Le texte en marge explique que « les routes futures, sur le territoire de la commune A pourraient être élargies à des dimensions variant de 30 à 50 m. » Prost fait ainsi la démonstration d'une disposition qui doit être généralisée « Des dispositions analogues étant adoptées par les communes B, C, D et toutes les communes du littoral auraient pour résultat de permettre l'élargissement ultérieur de toutes les voies actuelles ».

Il se trouve qu'en analysant ce plan, nous avons pu faire le parallèle avec les communes de Sanary et Six-fours. En effet le plan présenté par Prost dans ce carnet en annexe au Plan d'Aménagement, et qui illustre une situation générique, n'est autre que le plan de ces communes, légèrement déformé, auquel Prost a appliqué une rotation 90° dans le sens des aiguilles d'une montre, en positionnant l'orientation sud d'origine vers l'ouest. Nous reconnaissons très bien le village de Sanary : la ligne de côte, le noyau villageois, et le port ont quasiment la même forme, la gare est au même emplacement, à l'ouest du village en allant vers Six-Four, il ne manque que la rivière de « La Reppe ».

Dans la note dactylographiée « Notice descriptive de l'aménagement projeté » accompagnant le dossier et qui décrit le projet sur la commune de Six-four, Prost décrit la situation du village « L'agglomération de Sanary s'étend en bordure d'un

185 Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/6, troisième planche.

petit port limité par un quai bien ombragé ; c'est de ce quai que la voie front de mer se dirige vers Six Fours. Toute la petite ville est abritée des vents du nord par une colline dont la face exposée au midi est boisée de beaux oliviers. C'est sur cette face et sur les terrains compris entre le bas de cette colline et l'agglomération actuelle que s'éparpillent déjà des villas dont le nombre va en s'accroissant, démontrant la nécessité urgente du plan d'extension¹⁸⁶. » La situation décrite est celle qui serait située à l'intérieur du « Périmètre d'extension centrale » du plan générique de la commune A discuté ci-avant. Il précise d'ailleurs « Autour de la pointe de Portissol, il ne peut être question de tracer de larges voies. Il y a là un aspect pittoresque à conserver¹⁸⁷. » En effet, il y a là un boisement que Prost a identifié et qu'il propose de protéger « Cette tache de verdure est un élément d'une telle importance dans le paysage qu'il faut le préserver de toute attention. Elle est aussi d'une importance non moins grande pour les habitants de Sanary, dont c'est le lieu de promenade préféré¹⁸⁸. », cet espace est d'ailleurs reporté dans le plan générique par une hachure ondulée.

Le reste du réseau se conforme au plan générique, à la fois en terme de structure pour la future extension urbaine du village que de liaisons structurantes avec la gare, Prost décrit les tracés « Le plan d'extension aurait pour artère principale une voie aboutissant à la gare, en liaison avec une voie en forme de boucle aux environs de la cote 40 et avec la voie de Front de Mer¹⁸⁹ », et « La voie actuelle Ollioules – Sanary conduisant à la gare du chemin de fer devrait avoir son tracé simplifié et amélioré entre le point O et la station. Le tracé [...] devrait se faire à l'aide d'une voie nouvelle débouchant directement sur le quai – supprimant ainsi les méandres de la circulation actuelle. Le tracé proposé se ferait entièrement sur des terrains de culture, sauf au débouché sur le quai, où deux ou trois immeubles seraient touchés¹⁹⁰. »

Donc Prost met en place les structures urbaines en s'inscrivant dans la topographie et le tissu villageois et agraire existant. Il est cohérent dans ces grandes lignes avec les principes du plan générique. Ainsi, les villages et bourgs existants constituent une constellation de noyaux urbains, que Prost aura pour mission de relier, structurant par là même le territoire du littoral. C'est d'ailleurs ce que Louis Bonnier souligne dans un cours à l'IUUP retranscrit en 1932 « il s'agissait moins d'inter-

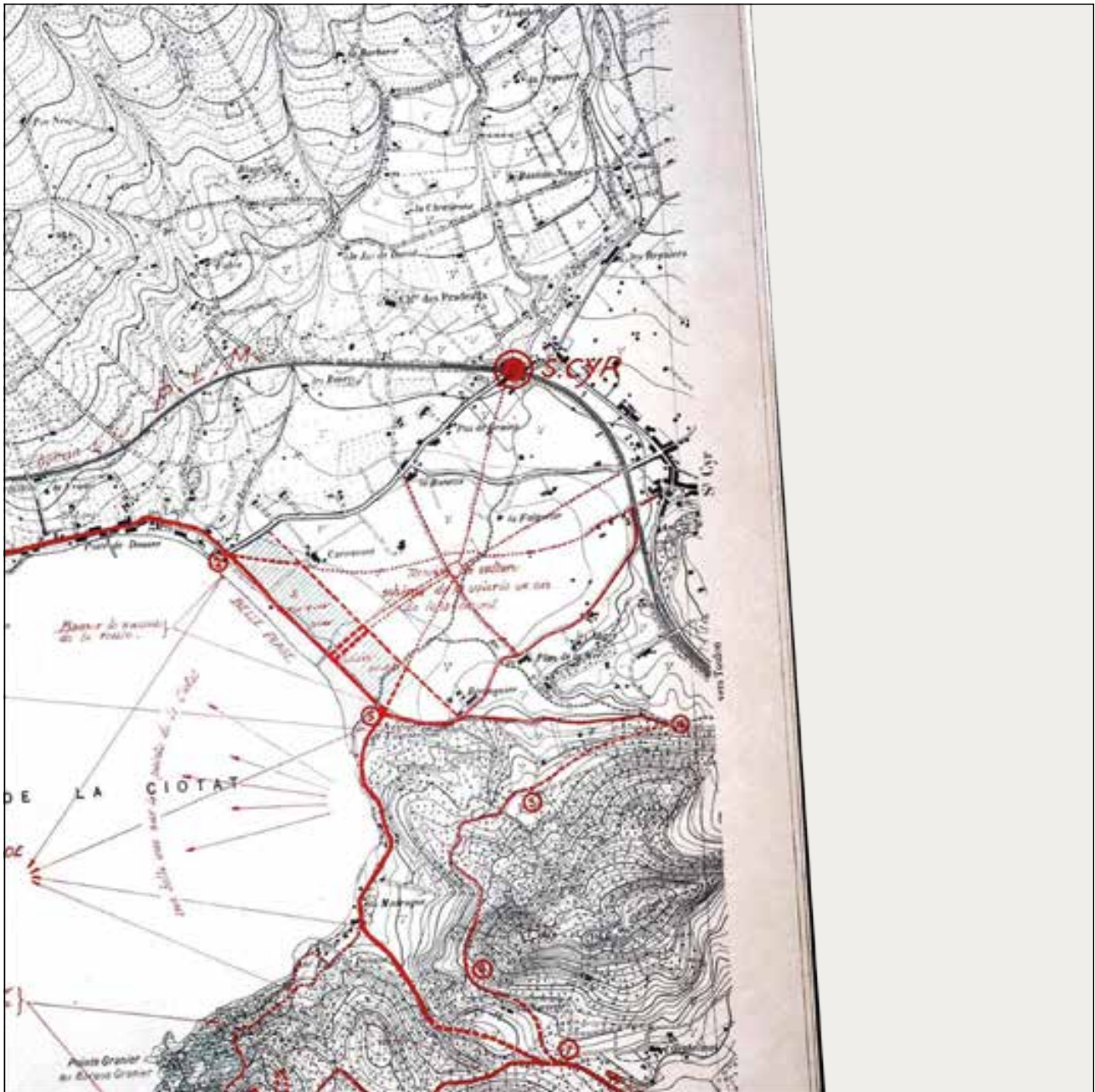
¹⁸⁶ Voir le chapitre « COMMUNE DE SANARY, NOTICE DESCRIPTIVE DE L'AMENAGEMENT PROJETE », in Prost Henri, *Syndicat des communes du littoral varois. Notices descriptives de l'aménagement projeté par communes*, Syndicat des communes du littoral varois, 1923, p. 1-2, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/6.

¹⁸⁷ *Ibid.*

¹⁸⁸ *Ibid.*

¹⁸⁹ *Ibid.*

¹⁹⁰ *Ibid.*



52 Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, planche au 1:10 000^e détaillant les principes de l'aménagement sur la commune de Saint-Cyr, 17 mars 1923, Archives départementales du Var, Fl 11.

venir dans le plan d'aménagement de chaque commune, que d'établir les données essentielles de chacune d'elles, de les accorder entre elles de façon à harmoniser le tout, laissant à l'initiative des diverses communes le soin d'en organiser le détail¹⁹¹. »

Les armatures urbaines qui sont prévues pour être le support de la croissance de ces noyaux sont aussi les branches d'une armature d'échelle territoriale. Prost décrit la déclinaison de l'armature territoriale avec l'échelle communale: « Les relations entre les communes sont très insuffisantes, le réseau projeté relie toutes ces communes entre elles, soit par des voies touristiques, soit par des voies directes et par des liaisons nouvelles avec les gares¹⁹². » Ces liaisons avec les gares font partie de l'articulation entre l'échelle locale et l'échelle territoriale, le principe de la matrice des « armatures » doit se mettre en place suivant trois directions: « En général, pour chaque commune, trois directions sont à considérer: 1- Le bord de la mer; 2- La voie d'évitement; 3- La liaison directe des agglomérations actuelles et futures entre elles et avec la station la plus proche¹⁹³. »

Prost explique bien cette relation entre le tracé des voies et la forme urbaine: « Comment seront ces voies et promenades futures dont nous venons d'exposer les principes généraux du tracé? D'abord il faut définir la forme des agglomérations qui vont se créer¹⁹⁴. »

Saint-Cyr et quelques autres villes du littoral

Il y a dans le Fonds Prost d'autres cadrages sur des communes, dont les plans d'aménagement esquissent ou développent les intentions de Prost. Il s'agit du plan de Bormes les Mimosas, qui prend en compte un cadrage du village jusqu'à la pointe sud du territoire communal, le Cap Blanc et le Cap Bénat au sud-est, le Fort de Brégançon au sud-ouest¹⁹⁵. Ce plan, en deux cartes au 1/5.000e, montre des tracés de voirie de plusieurs couleurs, sans légende ni date, il reprend les principes du plan de 1923 dessiné au 1/10.000e, dont il adapte les tracés plus finement sur le site¹⁹⁶. Ces deux cartes ne sont pas signées, néanmoins elles reprennent les

¹⁹¹ Bonnier Louis, *Aménagement d'une région (La côte varoise)*. Cours n°6, Institut d'urbanisme de l'université de Paris, coll. « Cours d'urbanisme », 1932, p. 2.

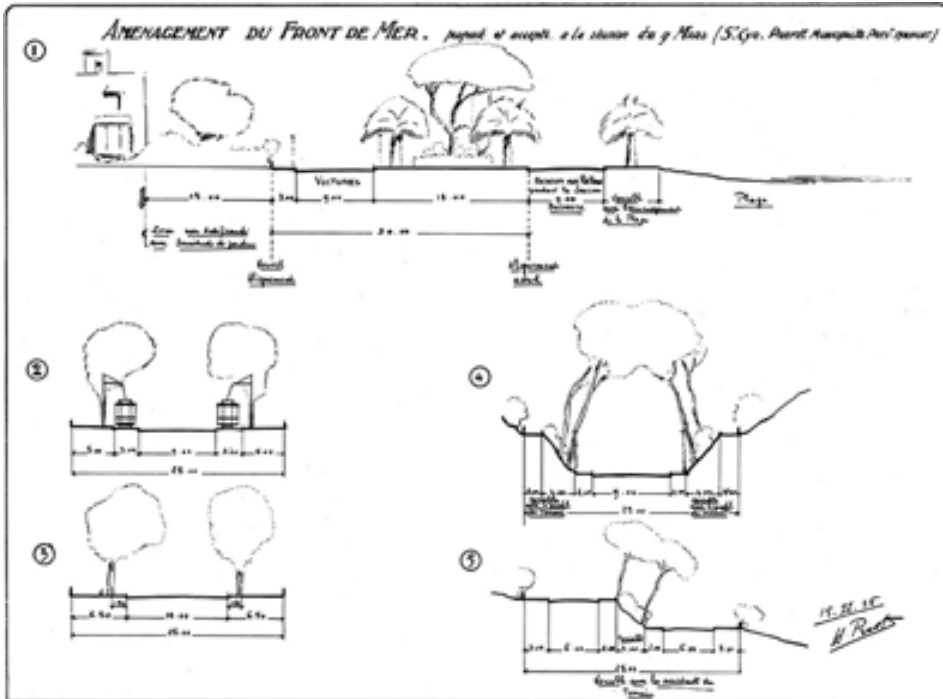
¹⁹² Prost Henri, *Syndicat des communes du littoral varois. Plan Général d'Aménagement. 1922 - 1923. Notice présentée au Congrès d'Urbanisme de Strasbourg*, Syndicat des communes du littoral varois, 1923, Archives Départementales du Var.

¹⁹³ Prost Henri, « Le plan d'aménagement et la mise en valeur de la Côte d'Azur Varoise », in *Où en est l'urbanisme en France et à l'étranger*, Congrès de Strasbourg, Syndicat des Communes du littoral varois, SFU, Eyrolles, 1923, p. 6.

¹⁹⁴ *Ibid.*, p. 8.

¹⁹⁵ Deux cartes intitulées « Bormes. Plan au 1/5.000 - X » et « Bormes. Plan au 1/5.000 - Y », Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/7.

¹⁹⁶ Un extrait des cartes au 1/10.000e a été publié en 1927, dans un article de la revue l'architecture, voir Lafolloye P, « L'aménagement de la côte varoise », *L'Architecture*, vol. XL, n° 8, août 1927, p. 227.



53 Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, Aménagement du Front de mer proposé et accepté à la réunion du 9 mars, (St Cyr, Préfet, Municipalité, Président du Syndicat), 15 février 1926, (*L'Œuvre de Henri Prost*, 1960, p. 130).



54 Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, Plan directeur de l'extension vers la plage, 1926, archives Départementales du Var.

principes de hachures vertes pour protéger les boisements et les commentaires écrits sur le plan, comme une forme de légende des aménagements à réaliser. Nous retrouvons un plan pour une « étude d'aménagement du domaine de Bénat » dans le « Cours d'urbanisme » de René Danger publié en 1933, la légende sous le plan indique « Etude de belvédères et perspectives¹⁹⁷ », plan de M. Wybo, Lagrange architectes et Danger Fr. géomètres urbanistes. Un plan « d'ensoleillement » du même secteur est aussi publié dans un chapitre sur les études de site¹⁹⁸.

Un autre exemple concerne la commune de St Cyr, la plus à l'ouest du Département. Prost écrit au Maire le 22 novembre 1926 pour se plaindre du fait que les principes du projet d'aménagement du littoral de 1924, approuvé par le Ministre de l'Intérieur ne soient pas respectés¹⁹⁹. Il lui rappelle les trois éléments essentiels de ce plan appliqué à la commune : « une grand promenade de Front de Mer », « une voie d'évitement » en arrière de la plage, et le respect de ne pas construire « dans toutes les parties de terrains voisins du Front de Mer ». Il joint à cette lettre un plan qui a été discuté sur site le 9 mars 1926 « le Plan général de l'aménagement de toute la plaine comprise entre St Cyr et la Plage restant conforme au projet primitif du syndicat des communes. En résumé, les dispositions arrêtées sont strictement les mêmes que celles du projet initial du Syndicat, mais avec moins d'ampleur sur le Front de Mer²⁰⁰. » Ce projet montre en effet une déclinaison du plan de 1923 et son « schéma de la voirie en cas de lotissement²⁰¹ », avec quelques ajustements de tracés et notamment la bande « à réserver pour lotissement » contre la plage, il écrit « Le Front de Mer sera constitué par un Promenoir, exclusivement réservé aux piétons et baigneurs, il occupera l'emplacement de la chaussée actuelle²⁰². » avec un recul de 11 mètres de « zone 'non aedificandi' [qui] sera traitée en jardin ou en terrasse, selon la destination des immeubles²⁰³. » Le plan est accompagné d'une série de coupes qui illustrent les aménagements. Il est à noter que sur les deux plans, 1923 et 1926, le tracé d'un ancien chemin élargi relie l'extrémité nord du Front de Mer à la gare de St Cyr, et qu'une nouvelle voie est tracée dans le plan de 1926 pour relier aussi l'extrémité sud à la gare. Ce réseau de voies « reliant les différentes par-

¹⁹⁷ Danger René, *Cours d'urbanisme*, Paris, Eyrolles, 1933, p. 122, fig. 114.

¹⁹⁸ *Ibid.*, p. 108, fig. 103.

¹⁹⁹ Prost Henri, « Lettre à « Monsieur le Maire de St Cyr » », 1926, 9 p. Paris, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/6.

²⁰⁰ *Ibid.*

²⁰¹ Henri Prost, « Plan Général d'aménagement, 1922-1923 », Syndicat des Communes du littoral varois, Album de planches dessinées en rouge sur un plan topographique du Service Géographique de l'Armée, échelle 1/10.000e, Feuille IV-2-a, Archives Départementales du Var, cote 14 FI-11.

²⁰² Prost Henri, « Lettre à « Monsieur le Maire de St Cyr » », *op. cit.*

²⁰³ *Ibid.*

ties du futur St-Cyr emprunteraient les passages existants sous la voie ferrée²⁰⁴ ».

Il est à noter que l'exemple de St Cyr fait l'objet d'un croquis de Prost dans un recueil de manuscrit de « Notes ayant servis à la première leçon de la 2^{ème} année » d'un cours d'urbanisme de 1934. La note est titrée « Les plages » et une mention indique « influence du tracé des égouts sur le lotissement²⁰⁵ », la question des égouts n'est pas anodine car elle impacte le positionnement du lotissement, en effet Prost précise dans sa lettre au Maire qu' « Il ne devait pas y avoir de constructions, tout au moins immédiatement, dans toutes les parties de terrains voisins du Front de Mer, d'un niveau très peu élevé pour que les égouts puissent s'écouler par gravité naturelle vers des points éloignés de la plage²⁰⁶ ». Ce n'est pas la question du système d'assainissement qui nous intéresse ici, mais le croquis qui montre schématiquement la baie avec la plage bordée d'une épaisseur verte plantée et une voie au centre de cet arc qui pointe vers la courbe de la voie de chemin de fer en contre haut. Il nous indique ainsi la mise en place d'une armature de séquence de paysage urbain dont nous retrouverons le principe sur bon nombre des communes du littoral varois.

La déclinaison du Plan de Prost se fait aussi par des projets dessinés par d'autres professionnels comme André Dervaux pour le PAEE de Cavalaire en 1930, et René Danger pour le projet de lotissement de St Aygulf. Dervaux écrit en commentaire du PAEE de Cavalaire « La corniche varoise de M. Henri Prost, domine en serpentant les hauteurs de Cavalaire. Des raccords sont prévus entre cette corniche et la commune urbanisée. Le chemin de fer qui suit la côte, coupant de la mer la station balnéaire, est reporté plus au nord. Des avenues, droites en plaines et à virages en côtes, préparent l'extension de ce site agréable. De vertes réserves faisant point de vue parsèment le territoire boisé aux endroits particulièrement pittoresques²⁰⁷. » Il montre ainsi l'adéquation avec les principes de Prost, dont il salue la corniche qui domine le paysage « à la cote 150 ». Il pense qu'il est indispensable d'aider Prost « dans sa belle tâche, de continuer son œuvre dans la conque même de Cavalaire, jusqu'à la plage²⁰⁸. » Nous retrouvons là les principes de Prost : Front de mer, liaison avec la gare et la corniche tracée sur les collines, protection du paysage.

²⁰⁴ Prost Henri, *Syndicat des communes du littoral pour la protection, l'aménagement et la mise en valeur de la Côte varoise*, Syndicat des Communes du littoral pour la protection, l'aménagement et la mise en valeur de la côte d'azur varoise, 1923, p. 6, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/6, chapitre « Commune de St Cyr, Notice descriptive de l'aménagement projeté ».

²⁰⁵ Prost Henri, *Notes ayant servis à la première leçon de la 2^{ème} année*, 1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 1/1, il s'agit certainement d'un cours à l'IUUP, Prost y ayant exercé de 1927 à 1940.

²⁰⁶ Prost Henri, « Lettre à « Monsieur le Maire de St Cyr » », *op. cit.*

²⁰⁷ Dervaux André, « Les villes méditerranéennes », *Urbanisme*, hors série, mars 1932, p. LIX, le plan est reproduit sur la même page.

²⁰⁸ *Ibid.*

Joyant consacre un chapitre de son «*Traité d'urbanisme*» au littoral varois en 1929²⁰⁹. Il y décrit le plan du littoral de Roquebrune-sur-Argens, dont il fait un exemple de «*l'aménagement du littoral varois*». Cette petite station balnéaire est située au pied des «*pentes rocheuses de monts de Maures, couvertes de pins*» qui «*descendent rapidement vers la mer*²¹⁰», elle est assez développée selon lui, avec notamment un lotissement dessiné sur «*un quadrillage assez banal de voies privées, qui ne s'inquiètent guère de la forme du terrain*²¹¹». En partie basse, c'est la route nationale qui est élargie pour former la corniche basse, il est interdit de construire les terrains situés entre celle-ci et la mer. Au-dessus, c'est la corniche moyenne qui suit la cote 80, et qui comporte des belvédères. Entre ces deux voies, ce sont des «*avenues de jonction*» qui serpentent sur le relief escarpé et qui sont croisés par des sentiers piétons. Joyant détaille les règles de constructions qui font de cette cité balnéaire une des «*ville-parc*» du littoral, zones de recul, distances aux limites séparatives, nature des clôtures ne devant pas masquer les vues, hauteurs des constructions limitées à 10 m, etc. Joyant termine en indiquant que des «*plans d'aménagement conçus dans le même esprit*²¹²» sont en préparation pour les autres communes du littoral varois.

On peut retrouver le même type de situation d'un lotissement à flanc de colline dans le plan que Prost dessine en 1935 pour la station thermale de Yalova en Turquie²¹³. Ce plan montre le tracé des voies de desserte sur la topographie collinaire, le tracé des parcelles du «*quartier de villas particulières*», la position de quelques équipements pour le quartier (sport et services), ainsi que le tracé de cheminements piétons qui suivent les voies ou gravissent la colline.

Les principes de l'aménagement des communes du littoral varois se déclinent à partir de la voie de Front de Mer. Elle articule deux échelles, celle régionale de l'ensemble du littoral, que nous allons aborder au chapitre suivant, et celle locale des bourgs existants et de leur façade maritime. Les liaisons avec les collines s'opèrent par des voies souples spécifiques et connectées à la voie Front de Mer. Une armature de voies prépare l'extension des centre-village et leur prolongement vers la voie de chemin de fer et l'hinterland, ou bien vers la plage.

²⁰⁹ Voir le chapitre «*Le littoral varois*», in Joyant Edmond, *Traité d'urbanisme*, Paris, Eyrolles, 1928, vol. 2/, p. 141-144.

²¹⁰ *Ibid.*, p. 143.

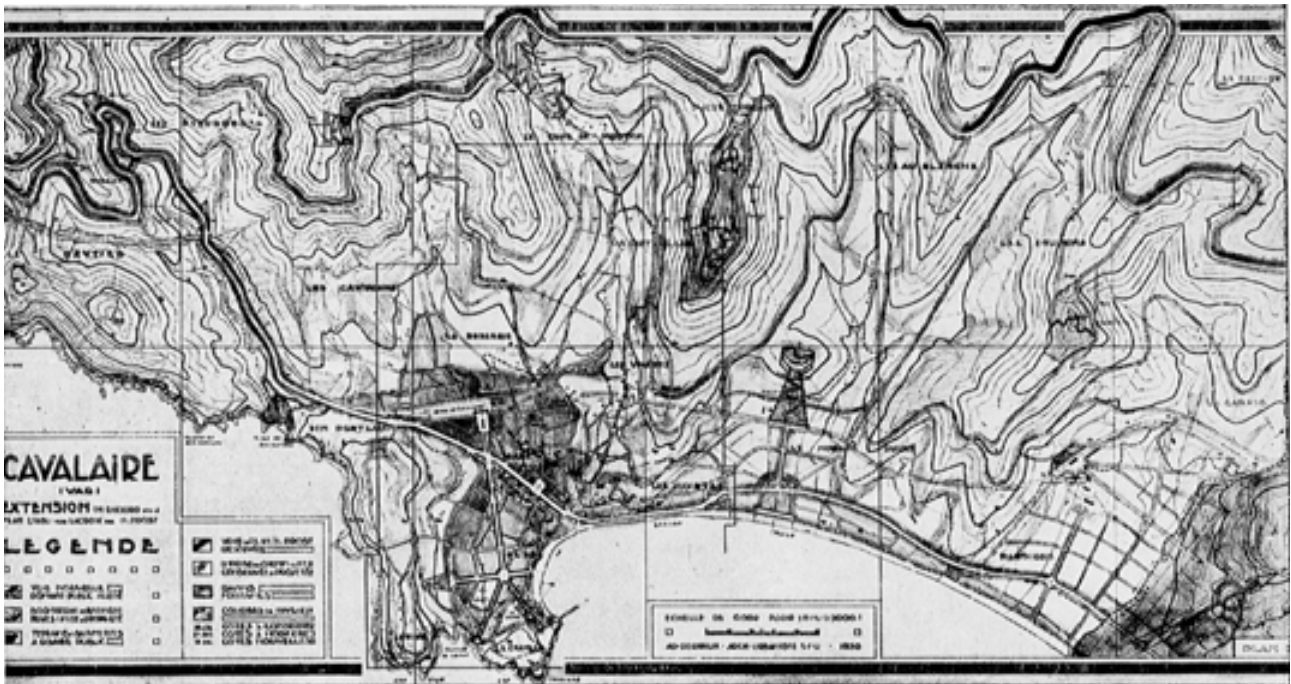
²¹¹ *Ibid.*, p. 144.

²¹² *Ibid.*

²¹³ Henri Prost, plan de la station thermale de Yalova, in Pinon Pierre et Cànâ Bilsel Fatma, *From the Imperial Capital to the Republican Modern City*, *op. cit.*, p. 107.

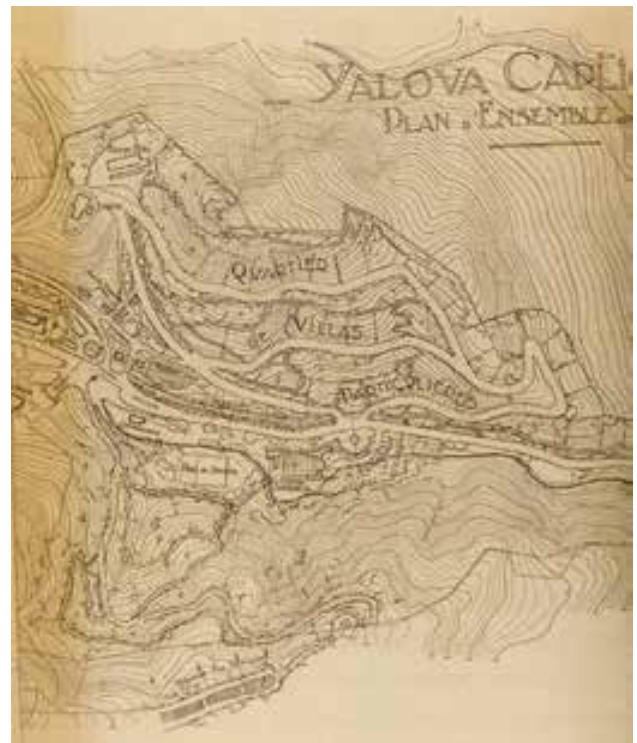


55 Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, planche au 1:5 000^e détaillant les principes de l'aménagement sur la commune de Bormes, 1923-1924, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/7.



56 André Dervaux, Plan d'extension de la commune de Cavalairé, Var, 1932 (*Urbanisme*, hors série, mars 1932, p. LIX).

La légende indique "La corniche varoise de M. Henri Prost domine en serpentant les hauteurs de Cavalairé. Des raccords sont prévus entre cette corniche et la commune urbanisée. Le chemin de fer qui suit la côte, coupant de la mer la station balnéaire, est reporté plus au Nord. Des avenues, droites en plaine et à virages en côtes, préparent l'extension de ce site agréable. De vertes réserves faisant point de vue parsèment le territoire bois aux endroits particulièrement pittoresques."



57 Henri Prost, station thermale Yalova, plan d'aménagement, 1935, Fonds Prost, *loc. cit.* (From *the Imperial Capital to the Republican Modern City. Henri Prost's planning of Istanbul*, 2010, p. 107).



Anvers



Casablanca



Rabat



Alger



Istanbul sud: Atatürk



Istanbul nord: Taksim

58 Grille comparative des cadrages des séquences de paysages urbains composée à partir des planches de l'atlas, les plans de Prost sont présentés à la même échelle (réduction du 1/12 500^e) le nord en haut. Détails voir atlas.

Conclusion, ce qui qualifie les séquences

Les séquences sont inscrites dans le tissu urbain, elles sont au cœur du dispositif urbain des plans. Prost y développe une série de dispositifs urbains qui mettent en relation la trame et la structure de ses plans d'aménagement en fonction des éléments de paysage présents sur les sites, afin de préparer, d'équiper et de qualifier le sol des villes qui va recevoir les éléments d'espace public, de végétation et enfin les édifices publics et les bâtiments de logements.

Les séquences sont abordées dans l'ordre chronologique, du projet d'Anvers (1910) à celui d'Istanbul (1935).

Inscription au sol et relation au paysage

C'est par un système de tissage entre la topographie du sol, les vues et les espaces publics, que les séquences articulent plusieurs dimensions du rapport au paysage: le grand paysage, les éléments structurants et fabrique ainsi un paysage urbain spécifique.

On y retrouve des principes d'axialité ou d'ouverture spatiale (inscription et captation du paysage) vers un élément de paysage majeur qui oriente la séquence (colonne, mer, fleuve). Ces questions d'inscription au sol et de relation au paysage se déclinent sur plusieurs axes: le sol topographique, les préexistences au sol, l'inscription dans le paysage et les vues et la captation du paysage.

Inscription sur le sol topographique :

Les mouvements et inflexions du sol sont les supports des plans de Prost, les situations sont révélées et soulignées par l'acte de mise en place des projets qui se fait par le tracé des voies et l'implantation des espaces publics et bâtiments majeurs sur le site.

Au Maroc, l'entreprise cartographique accompagne la colonisation, le sol se révèle à mesure des progressions de l'armée française et des relevés qui sont effectués par le Service Géographique de l'Armée²¹⁴.

A Anvers le sol est plan, le programme du concours donne des indications concrètes sur une « micro topographie » marquée par les fossés des fortifications, les plans fournis aux concurrents indiquent « avec précision la topographie des terrains de

²¹⁴ Martonne Edouard de, « Développement de la cartographie militaire au Maroc », *Annales de Géographie*, vol. 30, n° 166, 1921, pp. 304-307.

l'enceinte²¹⁵ » et de plus ils sont « délimités sur place par des bornes figurées aux plans²¹⁶ ». Prost fait le choix de ne les remblayer qu'un minimum en gardant ces fossés ou leurs traces dans le dessin du boulevard circulaire, des espaces publics et des extensions urbaines à l'extérieur des enceintes. Le projet ne s'inscrit pas dans une topographie en pente, mais plutôt parfois en creux, le belvédère est alors une évocation d'une sorte de colline urbaine offrant un point de vue vers le fleuve de l'Escaut.

Concernant la ville de Rabat, Prost s'inscrit sur les traces de Forestier, tout en respectant une pente générale orientée vers la mer. Le projet s'installe dans les ressauts de cette pente et ouvre les perspectives des principaux jardins vers la médina, l'horizon maritime et l'oued Bou Regreg. Le Résidence Générale domine ce panorama en un point culminant choisi directement par Lyautey sur le site. Un document de la publication de la revue *l'Architecte* montre le profil du sol de cette « coupe du terrain²¹⁷ », certainement dessinée par Laprade²¹⁸, elle nous montre la situation des éléments principaux qui jalonnent les sept kilomètres de la séquence : les Oudaïas, la vieille ville, la ville nouvelle, la résidence en point culminant, et le Chella situé au-delà de l'enceinte.

A Casablanca, le site est en pente douce vers la mer, moins prononcée qu'à Rabat, elle ne permet pas d'offrir des points de vue dominant vers l'Atlantique. Cependant, Prost utilise cette situation pour « descendre » vers le port depuis la Place de France, dans une situation qui a été comparé à la Canebière de Marseille. Au centre du plan, à l'articulation entre la médina et l'extension urbaine, le tracé de l'oued Bou Scoura marque une légère inflexion dans ce relief assez plat, elle est utilisée pour développer la séquence Place de France - Place Administrative - Parc Lyautey. Les faibles collines du sud-ouest sont réservées aux quartiers d'habitations avec vue sur la mer.

La côte varoise présente un relief très marqué, orienté au sud vers la méditerranée, la côte est très découpée en une série de golfes bordés par des caps. Les armatures de voirie sont dessinées directement sur les courbes topographiques (cartes état-major). La carte d'une commune générique (Sanary - Six-Fours) nous montre

²¹⁵ *Memorandum du concours pour l'aménagement des terrains devenant disponibles par suite du démantèlement de l'enceinte fortifiée d'Anvers*, Anvers, Ministère de l'Agriculture et des travaux Publics, Commission d'études pour l'aménagement de l'agglomération anversoise, 1911, p. 84, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 3/7.

²¹⁶ *Ibid.*

²¹⁷ Prost Henri et Laprade, « La nouvelle Résidence Générale de France au Maroc, à Rabat », *L'architecte*, janvier 1926, p. 4, Ed Albert Lévy, Paris.

²¹⁸ En atteste un dessin titré « Plan de Rabat », la feuille contient le plan en partie haute, et la coupe « coupe du terrain » en partie basse, Fonds Laprade, *loc. cit.*, 317 AA 36.

une organisation depuis la gare en arrière et en hauteur, vers la plage; du centre partent les voies « Front de mer » et « corniche supérieure » qui vont filer sur les flancs des collines face à la mer. La situation topographique se décline dans les dispositifs d'espaces publics associés à la voirie et qui font face à l'horizon maritime.

Pour Alger, le projet s'installe sur la colline entourant la casbah, s'accrochant aux voies situées à des niveaux différents dont une horizontale structurante, tout en s'articulant avec les trois cônes de vue des boulevards existants qui sont alors intégrés au dispositif. Ils inscrivent les différents éléments urbains, jusqu'alors indifférents les uns aux autres, dans une relation spatiale et dynamique entièrement tournée vers son ouverture à la mer, via le socle de la façade portuaire.

« Ici pas de plaine », nous dit Prost dans son analyse du site de la cité d'Istanbul, les sept collines marquent le paysage de la ville s'étalant à la pointe de la Corne d'Or. Les tracés de Prost s'inscrivent dans le tissu existant tout en s'adaptant pour profiter de cette topographie collinaire. Le tracé du boulevard Atatürk est positionné perpendiculairement à une ligne de crête marquée par l'aqueduc de Valens, vers le nord-est, il emprunte un vallon pour se dérouler vers la Corne d'Or. Vers le sud-ouest il descend pour s'ouvrir sur la mer Marmara, là Prost avait dessiné un belvédère urbain à la façon de sa proposition pour Anvers. La place Taksim est elle aussi située sur un point haut, le parc qui s'y articule se déroule dans un vallon orienté directement vers le sud et le Bosphore. Il y rejoint une voie « front de mer » longeant la berge que Prost a élargi. Une voie en crête remonte le long du parc sur son côté est. Lové dans le vallon, en partie haute, un amphithéâtre à ciel ouvert s'inscrit dans cette topographie.

La relation au paysage, les vues :

La relation au paysage est un facteur déterminant et fortement structurant des projets étudiés, elle se fait par l'identification des éléments du grand paysage qui sont incorporés au projet par la captation des vues dans les dispositifs de la spatialité des séquences.

Pour le plan d'Anvers, c'est le fleuve de l'Escaut qui est l'élément de paysage principal, dans une ville adossée au plat pays de son hinterland, l'ouverture que vient chercher le boulevard dans un enchaînement de séquences dont la dernière se termine par le belvédère. Prost structure son plan par des éléments de paysage urbain qui viennent se refléter dans l'eau des fossés militaires conservés le long du déroulé du boulevard. Le projet s'inscrit en frange de la ville, entre les îlots construits et la plaine de l'hinterland, en fin de séquence, il vient chercher les rives de l'Escaut avec le belvédère.

À Rabat, la ville nouvelle européenne se développe sur une faible pente, en contre-haut de la Médina, en ouvrant des vues vers l'océan et le Bou Reghreg. La ville nouvelle s'articule sur un axe qui est marqué à ses extrémités par deux éléments du paysage urbain : la mosquée en haut et la Médina en bas. L'épaisseur du plan de la ville nouvelle est ponctuée par les points de vues précédemment énoncés : la terrasse de la Tour Hassan, la résidence principale, le jardin du triangle de vue et le jardin Bellevue. La ville nouvelle entretient une relation forte au paysage du Bou Regreg et de l'océan Atlantique.

A Casablanca, le plan de Prost négocie avec les coups partis, dans un paysage marqué par un certain chaos urbain, qui n'a pas beaucoup d'éléments de paysage pour s'accrocher, ce qu'il regrette. Ainsi, le système des relations au paysage est moins évident, le site ne se structure pas sur une topographie très marquée. C'est donc le tracé de l'Oued Bou Skoura qui imprime sa marque dans le plan, contourne le Parc Lyautey et dont on retrouve la trace vers le port en passant par le boulevard du IV Zouave ouvrant sur le port, dans une référence à la Canebière. D'une certaine manière le débouché du boulevard Mouley Youssef offre aussi une ouverture vers l'océan Atlantique.

Par contre, sur la côte varoise c'est dans un paysage fortement marqué par les golfes et les caps que Prost inscrit son projet d'aménagement. Tout est fait pour la vue, l'organisation de la façade du littoral est construite pour orienter les vues en les ouvrant vers la mer, et pour capter les plus remarquables dans les espaces majeurs de l'armature urbaine de la côte : boulevards menant au littoral, espaces naturels protégés, voies dessinées en terrasses successives, micro espaces publics en encorbellement, etc. Le paysage est inscrit dans les dessins en perspective et en coupe, il constitue à la fois un arrière-plan collinaire et une ouverture sur la mer Méditerranée.

A Alger, la ville s'ouvre sur la mer à partir d'un cirque collinaire qui oriente le plan et les choix de l'articulation de la séquence des Hauts d'Alger. Elle s'inscrit, là aussi dans un rapport au paysage adossé à la colline et ouvert vers la conque de la baie d'Alger. Les trois espaces linéaires de la relation colline - littoral fonctionnent comme autant de « canon à vue » qui ouvrent et orientent à la fois vers la mer depuis le haut et vers la colline depuis la voie longeant le port. Des terrasses belvédères ponctuent cette séquence souple qui s'adosse à la topographie collinaire. Prost dessine sur des photographies les parties de bâtiments à détruire pour ouvrir les vues panoramiques vers la baie d'Alger.

La ville d'Istanbul est un paysage urbain à ouvrir où la question du dégagement des monuments prend une grande importance. La silhouette de la ville est aussi un sujet à part entière pour lequel Prost fait des choix déterminants. La situation des

collines convergeant vers la Corne d'Or et le Bosphore crée des cadrages de vues intéressantes, à la fois sur le paysage du détroit et aussi vers les éléments remarquables que sont les émergences des minarets dans la silhouette urbaine.

Le tracé du boulevard Atatürk est marqué par le viaduc de Vallens et, à partir de ce point haut en ligne de crête, s'ouvrent deux orientations vers les berges. La séquence descendant depuis la crête, se fait dans une orientation et une ouverture visuelle vers la Corne d'Or, rythmée par les vues latérales sur les monuments proches et plus lointains que Prost a repéré.

Le paysage du vallon qui accueille le Parc N°2 est marqué par une végétation sporadique et peu organisée. Ce parc, inscrit dans un vallon, offre une situation de petite conque profonde et allongée, dont la vue générale est orientée vers le Bosphore. Les faces de ce vallon offrent des vues frontales vers la rive opposée et des vues plongeantes latérales vers le Bosphore. Prost dessine sur une vue photographique aérienne l'ouverture de la place Taksim vers le Bosphore, il note l'emplacement d'une terrasse à la manière d'Alger.



Anvers



Casablanca



Rabat



Alger



Istanbul sud: Atatürk

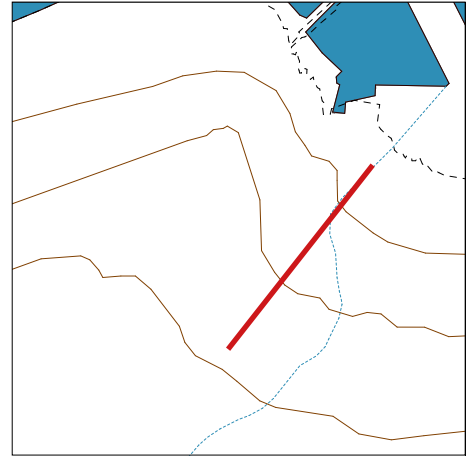


Istanbul nord : Taksim

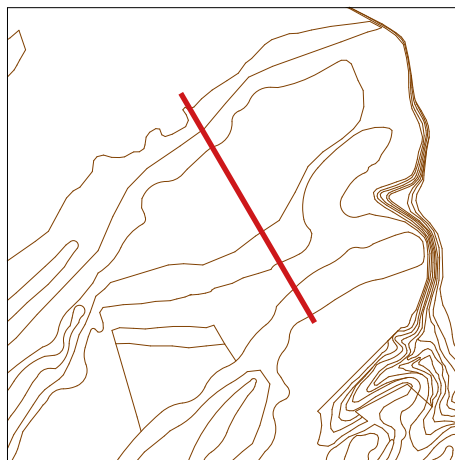
59 Grille comparative des cadrages des séquences de paysages urbains composée à partir des planches de l'atlas. Extraits des cartes des sites avant l'intervention de Prost (réduction du 1/12 500^e) le nord en haut. Détails voir atlas.



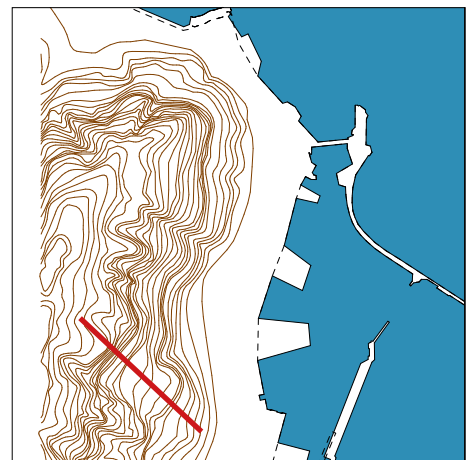
Anvers



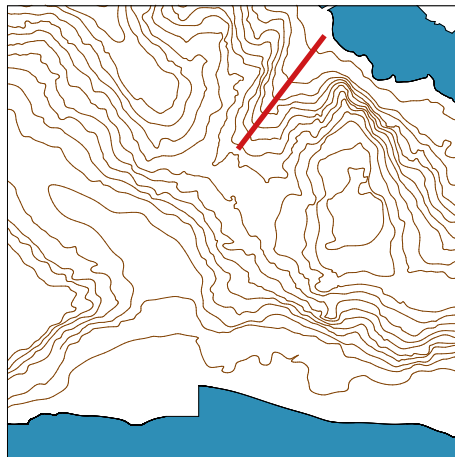
Casablanca



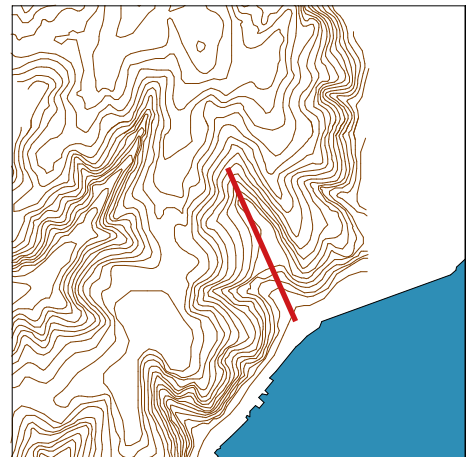
Rabat



Alger



Istanbul sud: Atatürk



Istanbul nord: Taksim

60 Grille comparative des cadrages des séquences de paysages urbains composée à partir des planches de l'atlas. Cartes topographiques et hydrographiques des sites d'intervention (réduction du 1/12 500^e) le nord en haut. Détails voir atlas.

Les traits rouges indiquent les directions principales des vues en fonction de la topographie générale des sites et des éléments de grand paysage (océan, mer, fleuve).

Structure urbaine, voies et espaces publics

La structure urbaine est ouverte, elle est composée de voies urbaines, d'un système de places et d'éléments paysagers. Les séquences contiennent de larges voies plantées (boulevard, parkway), elles s'articulent sur une ou plusieurs places publiques et la présence végétale y est importante (plantations d'alignement ou de masse).

À Anvers le boulevard constitue la colonne vertébrale du projet de réaménagement, le profil dessiné par Prost évolue suivant les situations. Il s'articule aux portes existantes et répond à la demande du programme de « connecter toutes les rues principales venant de l'intérieur de la ville²¹⁹ » avec celui-ci. Il est demandé, au-delà de cette première articulation aux portes de la ville, de prolonger les grandes voies principales dans la zone d'extension jusqu'aux limites du périmètre d'intervention qui est celui-là même de l'emprise des plans fournis. D'autre part, il faut souligner aussi que des « parcs avec étangs, des squares et des plaines de jeu » font partie des éléments demandés dans le programme. Prost y répond, il explique ainsi avoir voulu réserver « une large part de terrain à la création de grands espaces découverts, de parcs, de squares, formant ainsi un grand réservoir d'air entre la ville ancienne et la future ville moderne²²⁰. » Le projet de Prost se situe dans la continuité directe des travaux de Stübgen et Hénard qui participent au jury du concours.

Le plan de Rabat se développe autour d'un axe principal, celui du boulevard du Maghzen, et de ses élargissements ponctuels, l'avenue de Casablanca, la place qui termine la séquence sur la Médina, le square de la tour Hassan, la mosquée en fin de perspective en point haut.

À Casablanca, ce sont plusieurs boulevards qui s'organisent pour développer le plan de la ville nouvelle dans un contexte complexe: boulevard du IV^e Zouave, de la Gare, Moulay Youssef et ses élargissements. Ils s'articulent avec des espaces publics de première importance: la Place de France et la Place Administrative, et toute une collection de squares d'échelle plus modeste.

Le plan d'aménagement de la côte d'azur varoise est composé d'un réseau de voies qui vont de l'avenue urbaine structurante, au parkway plus souple. Ils se déclinent dans le temps et suivant la topographie. Ils sont parfois articulés ou ponctuellement qualifiés par des micros espaces publics d'échelle domestique, dont nous pouvons relever l'occurrence dans les dessins de Prost, ce sont des: trottoir pittoresque, trottoirs dissymétriques, trottoir surélevé, trottoirs plantés, promenoir, aménagement devant un point de vue, escaliers et rampes de liaison, etc. D'autres

²¹⁹ *Memorandum du concours d'Anvers, op. cit.*, p. 85.

²²⁰ Prost Henri, « Anneau d'Or », *op. cit.*, p. 109.

espaces linéaires, plus importants sont liés à l'aménagement des plages et constituent une façade littorale ombragée accueillant des espaces et équipements liés à la pratique de la baignade: boisement, établissements et cabines de bains, casino, et les déclinaisons du chemin du littoral: promenoir réservé aux piétons, promenade piétonne, sentier en bordure de mer, etc .

Sur les hauts d'Alger, ce sont les trois boulevards (Lafferrière, Gambetta et Guillemin) qui relie le niveau des quais avec l'espace collinaire, en balcon sur la rade. Plus que de simples voies de circulation ce sont de véritables espaces publics linéaires qui gravissent la colline. Des hypothèses de tracés sinueux ou en tunnel se plient à la topographie ou la traverse²²¹.

A Istanbul, le boulevard Atatürk est une des principales réalisations du plan directeur d'Istanbul, son généreux profil d'origine lui donnait une majesté et une généreuse ouverture spatiale, il se termine sur la berge avec une sorte de place qui vient articuler le départ du pont sur la Corne d'Or. Le point haut du tracé, sur la ligne de crête, s'articule avec le boulevard qui la longe et le viaduc de Vallens sur une place. Prost avait envisagé d'y implanter un nouvel hôtel de ville²²². Le projet de Parc n°2 est relié à la Corne d'Or par deux voies qui gravissent les collines et qui aboutissent à la Place Taksim. Le vallon dans lequel se loge le parc se termine sur la berge par une voie qui longe la rive européenne du Bosphore, une corniche remonte pour contourner le parc sur son côté est. La place Taksim a été réaménagée, agrandie et flanquée d'un square jardin qui fait office d'accès au parc.

Dans les séquences de Prost que nous avons étudié, on peut noter la mise en place d'une structure urbaine ouverte qui est construite à l'aide de « systèmes », pour Anvers c'est un système de voies urbaines assez classique, à Rabat nous sommes dans la continuité du système de parc de Forestier, Casablanca offre un système de places urbaines d'échelle variable adaptée aux situations, ces espaces sont représentés comme des creux dans la masse du tissu urbain à venir²²³. La côte varoise est marquée par un système topographique de voies et d'espaces publics en terrasses, à Alger les trois boulevards composent un système de canon à vues reliant la colline à la mer. Le travail d'Istanbul offre un système de voies et d'espaces publics découpant le tissu urbain existant et dégageant les principaux monuments historiques ponctuant la ville. L'espace public est qualifié par des plantations et du mobilier urbain

²²¹ Voir à ce sujet les différents plans de Prost sur le tracé du « tunnel hélicoïdal », Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 100 et 343 AA 200/1.

²²² Pinon Pierre et Cànà Bilsel Fatma, *From the Imperial Capital to the Republican Modern City*, *op. cit.*, p. 311-312.

²²³ Voir la perspective aérienne de « L'esquisse de l'aménagement du Port », in Marrast Joseph (dir.), *L'Œuvre de Henri Prost*, *op. cit.*, p. 63.

Les voies urbaines sont le support d'une qualification de l'espace public. Deux textes de Prost nous confirment en 1923 que les « larges trottoirs plantés²²⁴ » qualifient avenues et boulevards, ainsi que « l'installation de tout l'équipement²²⁵ » nécessaire sur les accotements et trottoirs. Mais en dehors des voies publiques, ce sont les espaces publics, places et squares, qui font aussi l'objet d'une attention particulière.

En effet, les documents du plan d'aménagement de la ville d'Anvers, nous montrent le dessin d'une grande variété d'espaces publics (squares, places, esplanades, etc.). Les plans de détail de ces éléments indiquent clairement les éléments de qualification de ces espaces publics : les voies, les trottoirs, les plantations d'alignement le long des voies (indiquées par des points figurant les troncs des arbres plantés sur les trottoirs), les plantations libres dans les parcs et jardins, les éclairages. Les dessins en perspective aérienne montrent les mêmes éléments, enrichis de quelques autres éléments de sculpture dans l'espace public. Prost écrit que sur les rives du canal « l'on pourrait disposer des bancs, des exèdres, etc., permettant de se reposer en regardant de beaux points de vue²²⁶. »

Les photographies de Rabat de 1928-1931, nous montrent la place de la gare sur l'avenue Dar El-Magzhen²²⁷, les trottoirs sont dessinés et équipés de candélabres, certains terrains sont libres, en attente de construction. La promenade centrale est plantée latéralement de deux lignes de palmiers. Au bord de la voie nous pouvons distinguer un fil d'eau qui longe le trottoir, la bordure est facilement repérable par sa couleur plus claire que le revêtement du sol des espaces dédiés aux piétons.

Pour la ville de Casablanca, beaucoup de dessins montrent les projets de qualification des espaces publics. Parmi les boulevards et avenues nous pouvons citer le boulevard du IV Zouave et son allée piétonne centrale plantée d'un double alignement de palmiers, c'est aussi un élément que l'on retrouve sur le boulevard Moulay Youssef, tous deux conduisant à la mer, le premier au port, l'autre à la corniche. La grande place administrative, dite « grande place » est esquissée dès 1914 par Prost²²⁸, elle regroupe les services administratifs dans une position centrale dans le plan de la ville nouvelle. Cette première esquisse nous montre une double organisation dans sa composition, de part et d'autre de l'avenue du Général d'Amade. Un espace pratiquement carré, auquel font face l'hôtel de ville et le Palais de justice,

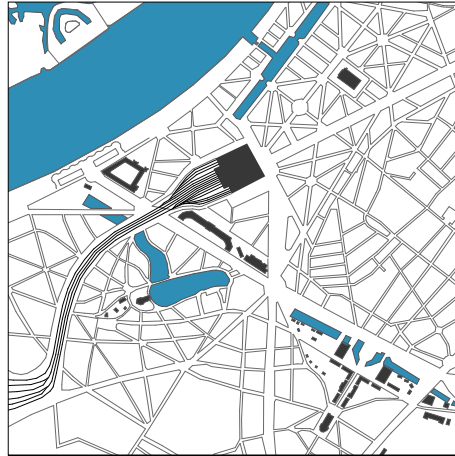
²²⁴ Prost Henri, *Dimension et profils des voies publiques*, 1923, p. 3, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/6, note dactylographiée pour le Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise.

²²⁵ Prost Henri, « Routes et voies urbaines », *Urbanisme*, n° 4, juillet 1932, p. 108-109.

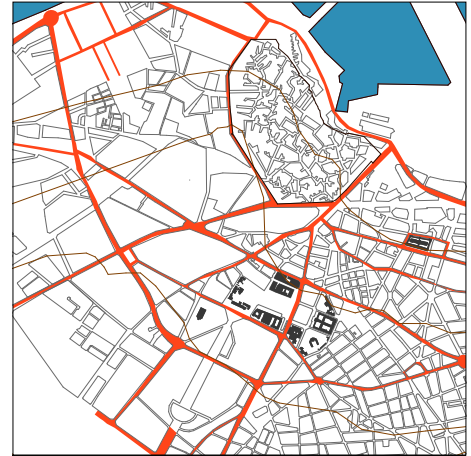
²²⁶ Prost Henri, « Anneau d'Or », *op. cit.*, p. 110.

²²⁷ Cahier de photographies montrant l'état de l'avenue Dar El Magzhen par des vues juxtaposées prise en 1928 et 1931, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 41/3.

²²⁸ Prost Henri, « Casablanca. Esquisse pour la grande place », novembre 1914, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 110.



Anvers



Casablanca



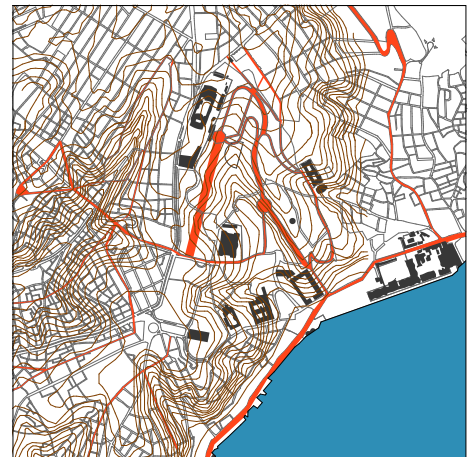
Rabat



Alger



Istanbul sud : Atatürk



Istanbul nord : Taksim

61 Grille comparative des cadrages des séquences de paysages urbains composée à partir des planches de l'atlas. Redessin des tracés de Prost sur la topographie (réduction du 1/12 500^e) le nord en haut. Détails voir atlas.

Les tracés en rouges indiquent les éléments principaux des tracés des plans de Prost, ils sont les supports du réseau des espaces publics.

cet espace est dessiné comme un square urbain parisien, bordé par une ligne de candélabre et des parterres entourant une sorte de bassin central. En face se développe un jardin rectangulaire avec deux larges parterres plantés qui encadrent un axe central Est-Ouest traversant l'ensemble de la grande place depuis le Palais de justice. L'axe de 300 m de longueur se prolonge dans le palais de justice. Le plan plus précis élaboré par Marrast en 1920, géométrise et simplifie cette première vision tout en conservant les grandes lignes de la composition initiale. Il montre clairement le dessin au sol des trottoirs et parties de sol minéral, les espaces plantés de jardins, soulignés par des haies, lignes d'arbres ou parapets et emmanchements pour ce qui concerne les deux terrasses latérales.

Un dessin de Prost, montre l'inscription de la Cathédrale dans un angle du parc Lyautey, non loin à l'ouest de la grande place²²⁹. Sans rentrer dans le détail du projet du Parc Lyautey, il est intéressant de noter que cette esquisse nous montre là encore un dessin de sol relativement précis quant à la répartition des usages entre la chaussée, trottoirs, parterres, lignes d'arbres, plantations libres, etc.

Plusieurs croquis de Prost nous montrent ses recherches sur l'aménagement et le bon dimensionnement de la disposition de l'espace public, notamment une forme de carrefour au nord de la place administrative, articulant le Boulevard de la Liberté avec le versant nord du square²³⁰. Il y traite à la fois de la forme extérieure du carrefour, écrivant « tout à fait d'accord sur la forme de ce carrefour », indique un refuge au centre et latéralement un retrait du bâtiment sur la face nord, où il indique « Partie non construite Trottoir et plantations ».

Un autre dessin esquisse la forme d'une place, bordée de bâtiments à portiques²³¹, qui comporte en son centre plusieurs îlots entourés et soulignés par des lignes indiquant les files de circulations traversant la place. Il ne fait pas de doute que ce dessin est destiné à fixer le bon dimensionnement des usages que reçoit et organise cette place, entre les piétons, la circulation automobile et les alignements des bâtiments la bordant.

²²⁹ Prost Henri, « Nouvel aménagement de l'emplacement réservé à la Cathédrale », Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 45/1, ce dessin est classé à tort dans un dossier concernant le plan d'aménagement de Rabat.

²³⁰ Prost Henri, dessin sur plan parcellaire, s.d., Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 45/2.

²³¹ Prost Henri, esquisse s.d., Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 45/2.

Sur la côte varoise, le dessin des espaces publics se retrouve dans les coupes et perspectives des différents types de voies. La coupe évolutive de l'avenue urbaine nous montre les trottoirs équipés de plantations d'alignement latérales et d'un éclairage public au centre, bordant les deux voies de tramway.

Les nombreuses coupes des voies Front de Mer et à flanc de colline nous montrent des éléments de mobilier urbain comme des bancs et candélabres, ainsi que des plantations d'alignement et d'agrément. Les trottoirs sont parfois bordés de « haies pare-poussière ». Le dessin des différents « Profils de la Route du littoral de St Aygulf à St Tropez²³² », nous indique un niveau de précision supérieur concernant les détails des trottoirs bordant les voies, un fil d'eau de 60 cm longe le pied de bordure, les plantations sur les trottoirs sont indiquées par une bande de 1,5 m qui contient une épaisseur de sol perméable limité par des bordures. Les coupes montrent les éléments de bordure et de fil d'eau composés sans doute de pierres clairement indiqués dans le dessin. L'extérieur de l'emprise publique de la voie au contact des jardins privés est marqué par un muret en pierre d'une hauteur d'un mètre environ. Un autre dessin de la même série des « Profils de la Route du littoral » concerne la partie de « Bormes à St Tropez²³³ », il indique une variante de l'« élargissement du trottoir » avec un banc sous des arbres en « aménagement devant un point de vue » vers la mer, le trottoir opposé étant « surélevé » pour s'adapter au « terrain accidenté ».

Pour les hauts d'Alger, Prost dessine avec Rotival un aménagement de la « grande terrasse » en haut de Telemly qu'il accompagne d'une coupe transversale montrant les différents niveaux de terrasses et de parterres, reliés par des escaliers et des rampes²³⁴. Le Journal des Travaux Publics et du Bâtiment d'Alger publie en janvier et septembre 1935, deux photomontages réalisés par Rotival sur le « prolongement du boulevard Laferrrière », ils montrent l'« escalier monumental » et l'« esplanade en plate-forme » au droit du bâtiment du Gouvernement Général²³⁵.

²³² Henri Prost, dessin de « Profils de la Route du littoral de St Aygulf à St Tropez » pour la « Côte d'azur varoise », in Marrast Joseph (dir.), *L'Œuvre de Henri Prost, op. cit.*, p. 134.

²³³ *Ibid.*, p. 136.

²³⁴ Prost Henri, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 30/5 et 343 AA 300.

²³⁵ Voir les deux photomontages en couverture des deux numéros, *Le Journal général des travaux publics et du bâtiment : organe du Syndicat des entrepreneurs de travaux publics de l'Algérie et de la Tunisie*, Alger, 1935, URL : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k56825838> (consulté le 15/4/2017).

Le boulevard Atatürk est dessiné avec deux séquences, la première qui démarre au viaduc de Vallens et s'organise en deux voies de circulations séparées par un espace central planté de deux lignes d'arbres, latéralement ce sont deux larges trottoirs qui comprennent des lignes d'arbres et espaces plantés. La seconde réunit les voies de circulation au centre bordées de larges trottoirs plantés, pour venir dans l'axe du pont Atatürk. Des candélabres implantés sur les trottoirs en bordure de voie fournissent l'éclairage. La place située au centre du dispositif, est esquissée suivant plusieurs variantes, comme un square urbain largement plantés, ou bien minéral et recevant un obélisque sur un socle central et bordée de petits jets d'eau²³⁶.

La place de Taksim s'organise dans un grand rectangle dont une extrémité est constituée d'une place circulaire, grand giratoire planté, qui récupère diverses voies sur ce point haut. Le grand espace rectangulaire minéral est équipé de candélabres d'éclairage. Sur son grand côté, une grande terrasse, sorte d'esplanade en contre-haut, est relié avec un escalier central et deux rampes latérales, elle organise la liaison avec le jardin qui se développe en direction du parc. Une alternative à cette « place de la République » a été dessinée par Prost en 1940, le dessin nous montre une longue esplanade accueillant latéralement une tribune pour les défilés et une série de monuments dans le terre-plein central, le dessin est assez détaillé concernant les usages du sol : voies, trottoirs, espaces piéton minéral, plantations libres et d'alignement, etc.²³⁷.

Dans une note de 1940 à propos des « Teintes conventionnelles des plans d'urbanisme » pour la ville d'Istanbul, Prost évoque la question de la définition des voies et jardins²³⁸. Il indique que « Deux exemplaires de chaque plan d'aménagement et de transformation au 1/500 de quartiers seront dessinés avec l'indication des trottoirs et des plantations²³⁹. » Ces indications doivent être reportées en « rouge et vert », elles doivent constituer « la base indispensable aux dessins d'exécution de la voirie et des jardins²⁴⁰. » Ce qui montre bien l'attachement qu'il porte à ce sujet.

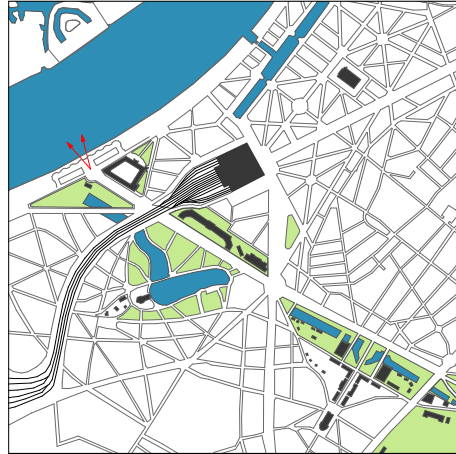
²³⁶ Pinon Pierre et Cànâ Bilsel Fatma, *From the Imperial Capital to the Republican Modern City*, *op. cit.*, p. 317, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 311.

²³⁷ *Ibid.*, p. 355.

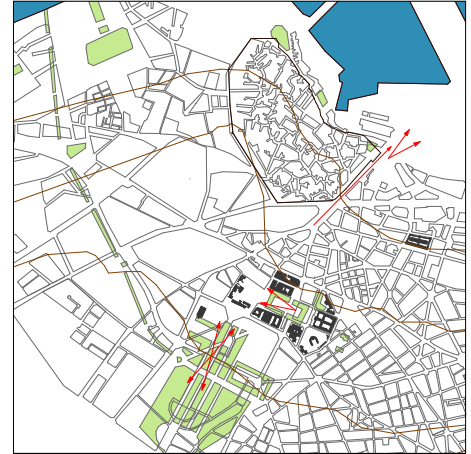
²³⁸ Prost Henri, *Teintes conventionnelles des plans d'urbanisme*, Istanbul, coll. « Dossier de notes concernant Istanbul, 1939-1940 », 1940, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 9/1, note dactylographiée, n° 160 (note manuscrite, s.p., 2 pages, cote 343 AA 9/2).

²³⁹ *Ibid.*, p. 2.

²⁴⁰ *Ibid.*



Anvers



Casablanca



Rabat



Alger



Istanbul sud: Atatürk



Istanbul nord: Taksim

62 Grille comparative des cadrages des séquences de paysages urbains composée à partir des planches de l'atlas. Redessin des parcs et jardins des plans de Prost sur la topographie et le réseau viarie (réduction du 1/12 500°) le nord en haut. Détails voir atlas.

Les flèches en rouge indiquent les principales vues depuis les parcs et jardins vers les éléments du grand paysage (fleuve, mer, océan).

Édification et bâtiments structurants

Le travail dans l'épaisseur du sol concerne aussi différentes échelles, de l'espace public aux ouvrages habités, en passant par les soutènements construits. Il traite de la relation à l'édification architecturale, en effet le sol se construit à l'interface avec l'édifié (portiques, socle, terrasses, etc.)

Pour le projet d'Anvers, Prost prépare le sol pour l'édification, dans une économie de terrassements en utilisant les terres des fossés des fortifications existantes qu'il propose de ne pas utiliser pour le comblement des fossés. Il remblaie ainsi, tel que cela est demandé au programme du concours, les emprises à construire afin d'échapper à la cote d'inondabilité et laisse d'autres emprises à leurs niveaux existants, raccordés au sol naturel.

Pour la ville nouvelle de Rabat, le tracé de l'avenue Dar El Maghzen se fait dans une pente douce, depuis la mosquée vers la médina. Le rapport entre l'espace public et l'édification se fait par la mise en place d'immeubles comportant des rez-de-chaussée à portiques, parfois le trottoir s'élargit pour constituer un socle qui permet de rattraper la pente en long de l'avenue, c'est le cas à mi-parcours devant l'hôtel qui fait face au Palais de Justice. Autre exemple, la cité jardin de la résidence générale s'organise le long de la voie qui relie les bâtiments de l'administration civile et qui conduit jusqu'à la villa de la Résidence. Cette voie est doublée par une « galerie de liaison » dessinée par Laforgue et construite en 1921, elle règle le rapport des façades des bâtiments avec le sol de la voie, illustrant parfaitement l'idée de « plan à tiroir » chère à Lyautey.

À Casablanca ce sont aussi les portiques qui articulent le rapport des bâtiments avec les espaces publics majeurs, notamment la « Grande place » administrative, la place de France, la boulevard du 4e Zouave, le boulevard de la gare, etc.

A l'ouest de la place administrative, les deux côtés sont bordés sur leur longueur par des terrasses surélevées et plantées qui constituent le socle des bâtiments qu'elles longent et elles s'ouvrent en léger contre-haut sur l'espace central.

La construction du rapport au sol dans le Plan d'Aménagement de la côte d'azur varoise se fait dans la mise au point d'une fabrique de la façade littoral qui se décline suivant la topographie, cet aspect sera précisé au chapitre suivant. Mais on peut déjà signaler que les dessins produits par Prost nous montrent des solutions de traitement du sol qui intègrent des dispositifs d'adaptation à la pente collinaire : trottoirs surélevés, escaliers, rampes de liaison entre niveaux, etc. Mais un dispositif retient particulièrement notre attention, il s'agit d'une adaptation de la voie à flanc de coteau qui intègre des garages dans la pente, entre la voie et un trottoir surélevé dont le sol est au-dessus des garages, le même trottoir servant à accéder aux villas située en contre-haut de l'ensemble. Légende du dessin indique « Disposition

d'un trottoir surélevé permettant l'installation de remises d'autos devant les propriétés d'accès rendu difficile par la pente excessive de terrains très accidentés²⁴¹. » Bonnier apprécie cette disposition qu'il évoque comme une « heureuse utilisation des différences de niveaux pour l'organisation de garages sous les trottoirs surélevés²⁴². » Cette solution montre ainsi comment Prost intègre des éléments édifiés, les garages, entre des éléments de voirie et d'espaces publics, dessinant les replis du sol urbain dans la pente.

À Alger, Prost règle avec Rotival le rapport du bâti au sol dans la partie haute de la pente du boulevard Lafférière et notamment la relation au bâtiment du Gouvernement Général qui fait face à une groupe d'immeubles de logements²⁴³. Le plan des hauts d'Alger indique des « aménagements en cours d'exécution » qui accueillent une plate-forme « sous laquelle est créé un garage pour 100 véhicules²⁴⁴ » et qui fait office de liaison transversale « par une chaussée latérale, la rue Berthezène à la rue Serpaggi ». A noter aussi dans cet encastrement du parking, un « accès couvert entre le garage souterrain et les bureaux du Gouvernement Général²⁴⁵ ».

Le tracé du boulevard Atatürk intéresse une fine épaisseur du tissu urbain qui dépasse celle de l'emprise stricte du boulevard, les dessins de Prost montrent que le projet va chercher cette épaisseur afin de procéder comme à Casablanca, en rattrapage des îlots découpés par le tracé sur le boulevard²⁴⁶. Il règle aussi le rapport au pied de la colline de Zeyrek située au nord du tracé et dominée par la Mosquée et la citerne du Pancrator. Les élévations est et ouest du boulevard montrent l'intention de Prost de régler architecturalement cette séquence jusque dans sa façade urbaine²⁴⁷, dont le rapport au sol est marquée par un système de portiques. Une esquisse des façades latérales au boulevard montre une étude de cadrage vers la Mosquée Suleymaniye entre les bâtiments et à travers les colonnes des portiques²⁴⁸.

241 Gault Maxime, « Comment la côte varoise est peu à peu aménagée en une vaste station touristique sans rien perdre de son charme ni de son pittoresque », *Sciences et voyages*, no 547, février 1930, p. 13.

242 Bonnier Louis, *Aménagement d'une région (La côte varoise)*. Cours n°6, *op. cit.*, p. 6.

243 *Alger, ville neuve*, *op. cit.*, p. 21, photographie du chantier de « La place séparant ces immeubles de ceux du Gouvernement général est en voie d'aménagement, suivant un plan dressé par MM. PROST & ROTIVAL ».

244 *Le Journal général des travaux publics et du bâtiment*, *op. cit.*

245 *Ibid.*

246 Voir les plans du tracé, in Pinon Pierre et Cànâ Bilsel Fatma, *From the Imperial Capital to the Republican Modern City*, *op. cit.*, p. 314-315, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 306.

247 Voir les dessins en élévation, in *Ibid.*, p. 316-317, *loc. cit.*

248 *Ibid.*, p. 316, 343 AA 124.

Les études du projet de la Place Taksim, manifestent aussi un attachement à cette articulation des bâtiments au sol. Là, ce sont les allers-retours entre l'état initial du terrain militaire jouxtant la place d'origine et l'état final de cette esplanade qui montrent ce travail. Au départ était édifié la caserne de Taşkışla, qui sera démolie pour laisser place à une « esplanade » bordée par deux terrasses en contre-haut. Des dessins de Prost datés de 1939 exposent une version du projet comportant des bâtiments publics reliés par une galerie à portique²⁴⁹, dans l'esprit du projet de la grande place administrative de Casablanca. Notons que la coupe transversale indique sous la ligne de bâtiments et la terrasse latérale au nord un élément construit habité qui vient se loger dans la hauteur du dénivelé avec la rue, ainsi la façade nord de l'esplanade est constituée par un socle habité en RDC et une série de bâtiments au-dessus, dont le sol est aussi celui de la terrasse qui donne sur l'esplanade. Une autre version de 1942 dessinée par Germain Grange, plus proche de la réalisation finale, montre deux grandes allées latérales plantées qui prennent la place des lignes de bâtiments²⁵⁰.

D'autres éléments du travail de Prost à Istanbul nous montrent une forte imbrication entre sol, infrastructures et édification, ce sont notamment les études du viaduc Taksim-kurtulus de 1943 qui représentent un ouvrage comportant un garage à voitures glissé sous la chaussée et utilisant le tirant d'air de l'ouvrage²⁵¹, peut-être une solution inspirée de l'immeuble-pont Burdeau à Alger, situé sur le secteur de la séquence sur laquelle Prost a travaillé²⁵². Une esquisse de cet ensemble montre les recherches de Prost pour relier des différents niveaux avec des bâtiments qui s'insèrent entre les différents niveaux de sol et qui fabriquent ainsi des façades habitées sur l'espace public²⁵³. A noter aussi les dessins pour le projet de la station de métro du Grand Bazar sous le Bedesten historique, qui montrent une superposition entre le sous-sol occupé par la ligne de métro et l'étage au-dessus qui comporte une chaussée et des espaces piétons au niveau du sol urbain de la rue²⁵⁴. La coupe de la station Eminönü indique elle aussi la superposition des voies souterraines du métro avec une avenue dont les modes de circulation sont séparés et hiérarchisés²⁵⁵.

²⁴⁹ *Ibid.*, p. 375-377, 343 AA 123.

²⁵⁰ *Ibid.*, p. 378, 343 AA 123.

²⁵¹ *Ibid.*, p. 275-276, 343 AA 122.

²⁵² Cohen Jean-Louis, Oulebsir Nabila et Kanoun Youcef, *Alger, op. cit.*, p. 178, voir la photographie actuelle p. 36-37.

²⁵³ Prost Henri, viaduc entre Kurtulus et Taksim, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA AA 30/18;

²⁵⁴ Pinon Pierre et Cànâ Bilsel Fatma, *From the Imperial Capital to the Republican Modern City, op. cit.*, p. 342-344, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 127.

²⁵⁵ *Ibid.*, p. 345, 343 AA 127.

La séquences est ponctuée par des bâtiments remarquables, édifices publics ou institutionnels (services publics et administratif) :

Le programme du concours d'Anvers demande clairement de prévoir les emplacements afin d'ériger des « édifices publics ayant un caractère monumental », il s'agit de les indiquer pour Anvers et pour les communes limitrophes de Borgerhout et Berchem : cinq églises, un Conservatoire de musique et une Académie des Beaux-arts, un Palais de l'industrie, du commerce et de la navigation, une maison communale, un Hall de concert, deux hôpitaux, une prison, un bassin de natation, et enfin le belvédère promenade²⁵⁶.

Dans le déroulé du boulevard qui prend suit l'emplacement des fortifications, Prost installe ces éléments du programme, ou bien conserve des bâtiments existants qu'il met en relation avec l'espace urbain projeté qu'il organise en quatre séquences. Il écrit dans son rapport « En des endroits spécialement choisis [...] nous avons placé quelques-uns des monuments demandés de façon que leur silhouette architecturale (clocher, tour, beffroi, etc.) dominant cet ensemble pittoresque de boulevard, jardins, villas, habitations, etc. soit doublée par le reflet des eaux²⁵⁷. » Ces silhouettes sont particulièrement visibles dans les perspectives aériennes et en pied dessinées par Prost, les principaux édifices sont indiqués dans un plan schématique de la ville d'Anvers²⁵⁸.

Nous pouvons noter :

H : le palais des fêtes à la porte d'Hérenthals,

G : une extension de la gare et un bâtiment qui fait face à la place publique dessinée à la porte de Borgerhout,

E : l'hôtel de ville sur l'ancien bastion de la porte de Berchem.

Dans la séquence étudiée, ce sont

D : Porte de Wilryck : Palais des expositions, salle de concert de Berchem

B' : Kiel : Eglise St Jean

C : à la porte de Kiel c'est un « groupement d'édifices destiné à l'enseignement supérieur²⁵⁹ » comprenant collège, lycée, école normale, laboratoires, dans une sorte de « parc des études ». Il organise l'axe de la porte en le cadrant de part et d'autre par l'Académie des Beaux-Arts et le conservatoire de musique, pour lui cet ensemble a vocation à constituer la « future université flamande²⁶⁰ ».

Au milieu de la cité jardin, en arrière d'un étang se situe l'Eglise St Michel. Le belvédère monte en pente douce le long de l'Arsenal, dont « la tourelle de droite serait mo-

²⁵⁶ Voir le programme du concours, in *Memorandum du concours d'Anvers*, op. cit., p. 84-90.

²⁵⁷ Prost Henri, « Anneau d'Or », op. cit., p. 110.

²⁵⁸ PROST Henri, « Légende du plan de la ville d'Anvers », Fonds Prost, loc. cit., 343 AA 44/2, ce plan est reproduit dans Marrast Joseph (dir.), *L'Œuvre de Henri Prost*, op. cit., p. 36.

²⁵⁹ Prost Henri, « Anneau d'Or », op. cit., p. 111.

²⁶⁰ *Ibid.*

difiée partiellement par l'arrivée d'une des rampes montant du quai de la Station²⁶¹. » Nous avons vu que pour le plan de Rabat, Prost organise une séquence le long du boulevard Dar EL Maghzen jusqu'à la médina, en haut la mosquée constitue un point de fixation situé entre la Résidence générale et la médina. En descendant la séquence nous trouvons la gare, le palais de justice, en face l'hôtel Balima, plus bas la poste dessinée par Marchisio, la trésorerie générale et la banque d'état du Maroc.

La séquence de Casablanca, nous l'avons vue, est elle aussi marquée par une série de bâtiments qui ponctuent le parcours depuis le port, avec le bâtiment des phosphates, en passant par la place de France avec la tour de l'horloge, jusqu'à la grande place administrative, dont l'angle est marquée par la poste, et ensuite le palais de justice et l'hôtel de ville dont la tour domine la place Lyautey.

Sur la côte varoise, si nous n'avons pas à proprement parler le même type de ponctuation, les gares jouent un rôle de point de fixation dans les plans des villes littorales en constituant le départ du tracé des voies des futures extensions des bourgs existants vers la voie de « Front de mer ».

A Alger, dans la séquence qui emprunte le boulevard Laferrière, nous trouvons en point bas le bâtiment existant de la poste centrale, en haut du boulevard ce sont les bureaux du Gouvernement général, et sur la colline au-dessus du boulevard Telemly l'ensemble des bâtiments militaires.

Le projet du boulevard Atatürk à Istanbul articule lui aussi un ensemble de bâtiments remarquables qui ponctuent le tracé. Ce sont notamment les nombreuses mosquées mentionnées par Gabriel, celle de Molla Zeyrek, ancienne église du Pantocrator, celle de Fatih, Suleymaniye, la mosquée de Chahzade, la mosquée Valide et la mosquée aux Tulipes²⁶².

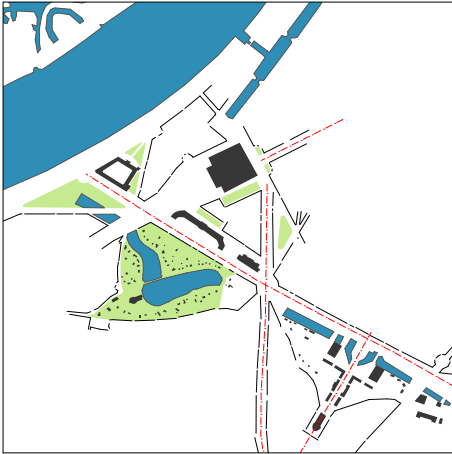
Autour de la place Taksim, nous l'avons vu, Prost dispose dans l'axe la silhouette du grand théâtre, ensuite de l'autre côté de l'esplanade, c'est le Club municipal de Taksim, de là une passerelle construite pour l'exposition de 1949 conduisait au parc de Gezi. Le parc occupant ce vallon était ponctué par quelques bâtiments existants, comme l'Université technique, et l'usine à gaz de Dolmabahçe que Prost conserve. Deux équipements de loisir viennent compléter ces éléments, il s'agit de l'amphithéâtre en plein air et le stade d'Inönü. Tous ces éléments que l'on peut distinguer dans un plan d'ensemble du parc accompagnent le parcours jusqu'à la rive du Bosphore où Prost dessine un quai de

²⁶¹ *Ibid.*

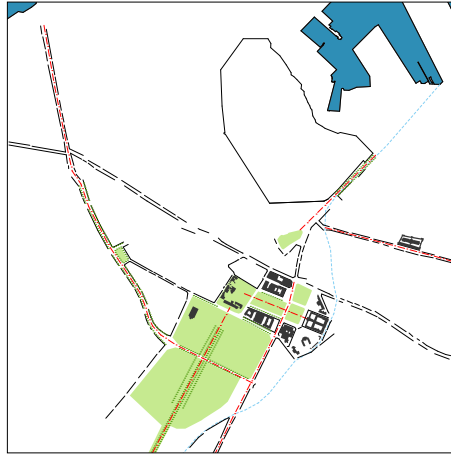
²⁶² Pinon Pierre et Cànâ Bilsel Fatma, *From the Imperial Capital to the Republican Modern City*, op. cit., p. 311.

réception entre la mosquée de Dolmabahçe et la Tour de l'Horloge, qui ponctuent la fin de cette séquence²⁶³.

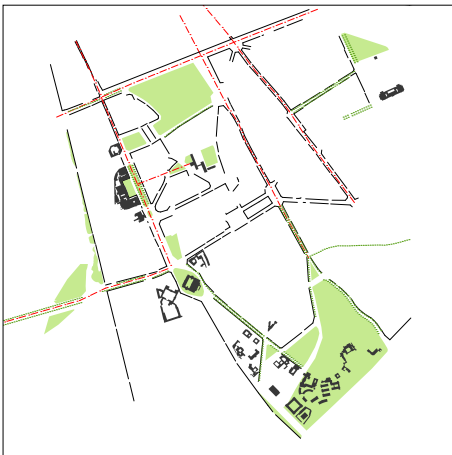
²⁶³ Voir dans le chapitre de Candaş Bilgel, « Espaces libres », in *Ibid.*, p. 354-379, et le plan p. 365.



Anvers



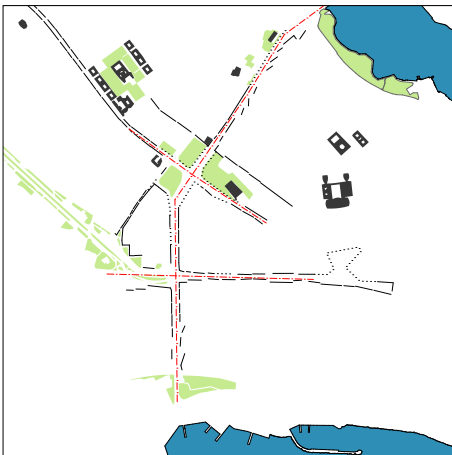
Casablanca



Rabat



Alger

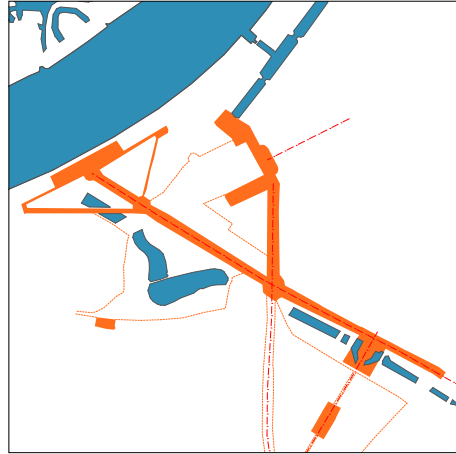


Istanbul sud: Atatürk

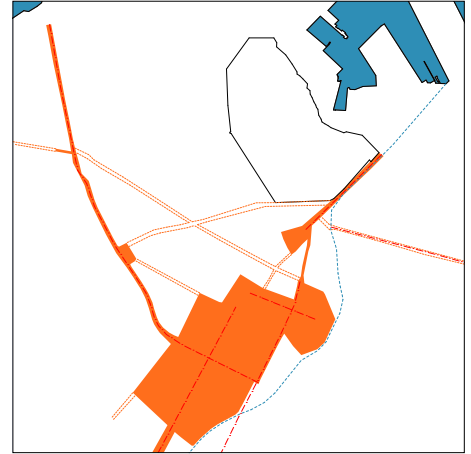


Istanbul nord: Taksim

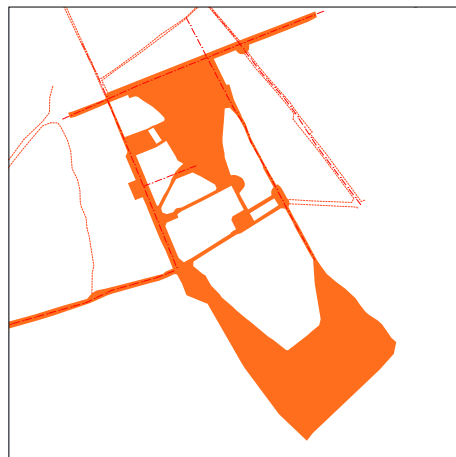
- 63 Grille comparative des cadrages des séquences de paysages urbains composée à partir des planches de l'atlas. Cartes de synthèse des séquences (réduction du 1/12 500^e) le nord en haut. Détails voir atlas. Les éléments constituant les séquences sont : axes, voies majeures, édifices remarquables et structurants, vues principales, espaces publics, parcs et jardins, et éléments de grand paysage (fleuve, mer, océan).



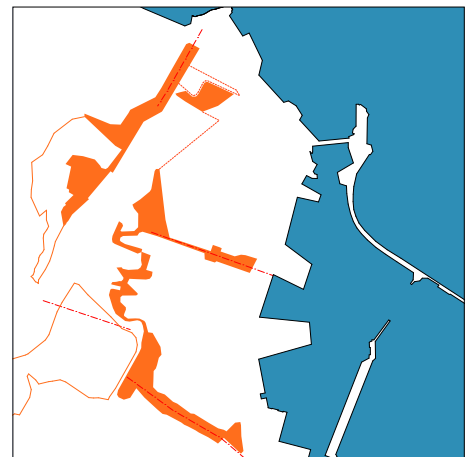
Anvers



Casablanca



Rabat



Alger



Istanbul sud: Atatürk



Istanbul nord: Taksim

64 Grille comparative des cadrages des séquences de paysages urbains composée à partir des planches de l'atlas. Cartes de synthèse des structures viaries et des espaces publics majeurs (réduction du 1/12 500^e) le nord en haut. Détails voir atlas.

Les cartes montrent l'armature principale des séquences comme la somme des emprises constituées par les voies et les espaces publics majeurs : squares, places, parcs et jardins.

Armatures territoriales

Les « armatures » pour « vertébrer » un territoire régional

Pour qualifier cette échelle de projets, les termes « vertébrer », « armature » et « ossature » reviennent régulièrement dans les écrits de Prost concernant les projets d'échelle territoriale, que sont la côte varoise et la région parisienne. En 1923, il décrit un des objectifs du plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, comme l'action de « vertébrer l'ossature du réseau des voies de communication » du littoral. Il explique s'agit à la fois d'un objectif touristique de découverte des plus beaux « points de vue », mais aussi une manière de desservir des lotissements bien équipés en « eau, égouts et électricité²⁶⁴. » Nous trouvons là deux objectifs qui peuvent sembler contradictoires, protection et mise en valeur du paysage, et développement de l'habitat, mais qui nous informent sur la nature du travail de Prost à l'échelle territoriale.

D'autre part, deux des points demandés en 1922 dans le contrat de Prost concernent le tracé de « l'ossature générale » des voies dites de « grande communication », et l'indication schématique des voies principales devant « vertébrer » les agglomérations²⁶⁵. Prost développe cette idée en décrivant le programme du Préfet du Var comme le moyen de « déterminer ces vertèbres de l'ossature générale sur lesquelles chaque commune tracera son Plan d'aménagement en bordure du littoral qui l'intéresse²⁶⁶. » Il esquisse ici l'idée d'une articulation entre l'échelle territoriale, l'ossature générale, et celle locale des communes. Léon Jaussely confirme cette articulation transcalaire en 1926 dans son rapport sur le projet, il écrit que le plan de Prost « se caractérise seulement dans l'aménagement du littoral de chacune des communes dont il établit les lignes essentielles ». Mais il ajoute que l'on doit penser que « cette armature qu'il crée ainsi sera certainement la base de tous les plans d'extension futures de toutes les communes du littoral²⁶⁷ ». L'année suivante, Prost confirme l'articulation entre les deux échelles, lors d'une communication à la SHUR en mars 1927. Le propos traite d'un « examen des compléments à apporter à la législation sur les PAEE des villes », Prost évoque les difficultés que rencontrent les communes dans l'établissement de plans trop précis, il avise que l'on pourrait simplement se contenter « d'un plan directeur donnant les grandes lignes des opérations envisagées²⁶⁸. »

²⁶⁴ Prost Henri, « Le plan d'aménagement et la mise en valeur de la Côte d'Azur Varoise », *op. cit.*, p. 6.

²⁶⁵ Contrat adressé à « Monsieur le Président du Syndicat du littoral pour la protection et la mise en valeur de la côte d'azur varoise », daté du 21 août 1922, signé par Henri Prost et le Président du Syndicat, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA AA 4/6

²⁶⁶ Prost Henri, « Le plan d'aménagement et la mise en valeur de la Côte d'Azur Varoise », *op. cit.*

²⁶⁷ Rapport fait au nom de la « Commission Supérieure d'aménagement, d'embellissement et d'extension des villes » sur l'avant-projet d'Aménagement de la Côte Varoise par Mr L. Jaussely, Architecte en chef du Gouvernement, membre de la Commission, 1925, retranscrit dans *Bulletin du Syndicat des Communes du littoral pour la protection, l'aménagement et la mise en valeur de la côte d'azur varoise*, Draguignan, Préfecture du Var, 1923, p. 15-22, Archives Départementales du Var, PER 110, année 1926.

²⁶⁸ Henri Prost, « Examen des compléments à apporter à la législation sur les plans d'aménagement et d'extension des villes », communication à la Section d'hygiène urbaine et rurale du Musée social, séance du 23 mars 1927, revue *Le Musée social*, n°11, 1927, p. 311.

Le qualificatif se décline concernant le PARP, Prost présente le projet comme étant destiné « ordonner et à vertébrer l'Agglomération Parisienne²⁶⁹ ». Le terme est repris en 1959 par Remaury et Royer dans leur description du projet²⁷⁰. Les occurrences de ces trois termes, nous conduisent à qualifier ces projets d'« armatures territoriales ».

Le plan d'aménagement de la côte d'azur varoise de 1923 est à notre connaissance le premier plan d'aménagement d'échelle départementale en France. Il nous offre des clés de lecture pour le PRAP, de par son échelle territoriale et les dispositifs spécifiques que Prost met en place. La comparaison et la mise en parallèle de ces deux plans nous paraît particulièrement féconde pour illustrer les formes que peuvent prendre les dispositifs de transformation des villes et leurs évolutions tant à l'échelle urbaine que métropolitaine. On relève, tout d'abord des questions similaires, les problèmes soulevés par le développement incontrôlé des constructions, l'augmentation de la circulation, les questions de gouvernance posées à cette échelle et le problème de financement et de droit du sol. Deux dispositions législatives sont aussi à l'origine de ces plans, pour le Var il s'agit de la loi Cornudet de 1919, pour la Région Parisienne de la loi de 1932.

Dispositions législatives

L'émergence de l'échelle régionale est concomitante des débats qui suivent l'adoption de la première loi sur l'urbanisme en France en 1919, et ses développements jusqu'aux années 1930.

La loi Cornudet de 1919,²⁷¹ bien qu'elle s'adresse à l'échelle communale, est la première loi sur l'urbanisme en France à l'origine du Plan d'Aménagement de la côte varoise, et du concours pour « l'aménagement, l'embellissement et l'extension » de la capitale. C'est ce qui déclenche l'initiative du Préfet du Var pour la constitution du « Syndicat des Communes du Littoral pour la protection, l'aménagement et la mise en valeur de la Côte d'azur varoise », dont l'objectif est d'harmoniser la démarche d'aménagement à l'échelle du littoral du département. Pour la région parisienne, en dehors des dispositions de la loi de 1919 qui s'appliquent selon l'article 1^{er} « à toutes les communes du département de la Seine », cela se passe ensuite en

²⁶⁹ Prost Henri, *Aménagement général de la région parisienne. Exposé général*, Paris, Comité Supérieur d'Aménagement et d'Organisation de la Région Parisienne, 1934, p. 1, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 80.

²⁷⁰ Texte dactylographié pour « L'œuvre de Henri Prost », Royer Jean et Remaury Pierre, *Le Plan d'Aménagement de la Région Parisienne*, texte dactylographié pour « L'œuvre de Henri Prost », Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 5/16, 1959, p. 9.

²⁷¹ Cette loi impose un Plan d'Aménagement, d'Embellissement et d'Extension principalement à toutes les communes de plus de 10 000 habitants, elle concerne aussi les stations balnéaires.

deux temps. Tout d'abord avec la création du « Comité Supérieur de l'Aménagement et de l'Organisation Générale de la Région Parisienne » (CSAOGRP) par un décret du 24 mars 1928, puis la loi du 14 mai 1932 qui vient prescrire le « Plan d'Aménagement de la région parisienne » et son périmètre d'intervention.

Il est important de souligner le rôle du Musée social, et le retour des expériences des PAEE, dans une réflexion qui ouvre le champ de l'urbanisme vers l'échelle régionale. Prost y a présenté le plan de la côte varoise en 1924, mais nous pensons aussi aux interventions de Remaury, qui accompagne ce débat jusqu'aux années 1930 qui et travaille avec Prost au PARP. Remaury fait en 1928 une communication sur ces réflexions à propos « de l'utilité des plans d'Extension communs entre les grandes agglomérations ». Il pense qu'il ne faut pas réduire le « champ d'action » à la ville, alors que « l'urbanisme à travers l'espace » est amené à étudier « l'aménagement de plusieurs territoires et même d'une région entière²⁷² ». Le plan de Prost pour la côte varoise est pris en exemple pour évoquer le cas de la côte normande. Remaury fait une autre communication à ce sujet en mai 1931, lors de laquelle il insiste pour que le « plan régional » conserve son caractère directeur, « les questions de détails devant être tranchées par les plans de chaque communes²⁷³ », il rejoint là le propos de Prost de 1923.

Ce contexte d'évolution du plan d'Aménagement, et de la possibilité de groupement des communes, vers le « plan régional », n'est pas le sujet central, mais il est important pour situer le cadre de réflexion dans lequel Prost produit les deux plans entre les années 1920 et 1930.

Diagnosics urbains et dysfonctionnements

Ces plans partent tout deux d'un constat et de diagnostics similaires concernant une explosion urbaine qui fait suite à la révolution industrielle et ses impacts sur le logement et les transports. Par conséquent ils s'affrontent au problème d'un développement urbain incontrôlé dû à l'augmentation de la population et par là même la prolifération d'habitations dans des situations préjudiciables au paysage.

Sur la côte varoise c'est le constat qui est fait par le Préfet qui parle d'une « invasion béotienne » et des dangers de « l'emprise sur les bords immédiats de la mer des es-

²⁷² Serge Remaury, « Quelques réflexions sur l'urbanisme; de l'utilité des plans d'Extension communs entre les grandes agglomérations », Compte rendu de la communication à la Section d'hygiène urbaine et rurale du Musée social, séance du 23 novembre 1928, *Le Musée social*, n°8, août 1929, p. 345.

²⁷³ Serge Remaury, « L'urbanisme régional », Compte rendu de la communication à la Section d'hygiène urbaine et rurale du Musée social, séance du 22 mai 1931, *Le Musée social*, n°8, août 1929, p. 177.

tivants conquis et rêvant de se bâtir une maison paradisiaque ne connaissait aucun frein²⁷⁴ ». Concernant la région parisienne, Le même constat est fait par Albert Sarraut Ministre de l'Intérieur qui raconte avoir été frappé par « le développement anarchique des cités suburbaines²⁷⁵ ». Louis Dausset, Président du Comité Supérieur d'Aménagement et d'Organisation de la Région Parisienne (CSAORP), décrit un phénomène similaire dans son introduction au Plan d'Aménagement de la Région Parisienne (PARP) :

« Tout de suite après la guerre, il s'était produit vers la capitale et la région parisienne un afflux considérable d'habitants nouveaux. [...] Il s'agissait du jour au lendemain de donner asile à une foule anormale de provinciaux et d'étrangers. D'où la crise de logement et la nécessité de construire un peu partout aux abords de la capitale et jusqu'aux extrêmes limites de sa grande banlieue. C'est ainsi qu'avaient surgi du sol un peu au hasard tous ces lotissements défectueux, véritable plaie sociale, dont beaucoup trop ont encombré et enlaidi la périphérie, et apporté tant de gêne et tant de charges aux collectivités de la Seine et des départements limitrophes²⁷⁶. »

Le corolaire de ce développement réside dans les problèmes induits de circulation avec la pression sur les infrastructures de transport et l'engorgement des voies routières existantes ainsi que le développement du réseau ferroviaire. Le Préfet du département du Var, Théophile Barnier mentionnait l'affluence estivale, ainsi les voies du littoral varois « s'avéraient ou trop étroites ou inexistantes²⁷⁷ ». Louis Dausset souligne le même phénomène dans la région parisienne, le trafic automobile se développe considérablement, entraînant dans Paris intra-muros « des encombrements toujours plus sensibles. ». Et en dehors « les allers et retours quotidiens des habitants de la banlieue qui travaillent dans la capitale » saturent les voies et créent « des embouteillages continuels, aggravés par les multiples goulots des communes suburbaines, collées à la métropole²⁷⁸. »

²⁷⁴ Barnier Théophile, « Côte d'azur varoise », *op. cit.*, p. 123-126.

²⁷⁵ Cité par Pierre Remaury et Jean Royer, in Marrast Joseph (dir.), *L'Œuvre de Henri Prost*, *op. cit.*, p. 148.

²⁷⁶ Prost Henri et Dausset Louis, *Aménagement Général de la Région Parisienne*, CSAORP, Paris, 1934 textes et documents graphiques, « Introduction par M. Louis Dausset, président du Comité supérieur » et « Exposé général par M. H. Prost, membre de l'Institut, urbaniste en chef du Comité supérieur », Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 80.

²⁷⁷ Barnier Théophile, « Côte d'azur varoise », *op. cit.*, p. 123.

²⁷⁸ Prost Henri et Dausset Louis, *Aménagement Général de la Région Parisienne*, *op. cit.*, p. 1.

Gouvernance, le projet dépasse les limites administratives

La notion d'intercommunalité est présente très tôt dans le travail de Prost. C'est en 1910, pour le plan d'extension d'Anvers, comme le fait remarquer De Souza, que le projet «intéressait le territoire de trois communes: Anvers, Borgerhout et Berchem²⁷⁹». Il souligne que le caractère d'un plan d'extension est en effet «de déborder sur les terrains communaux du voisinage et de rendre tangible une union d'intérêt trop souvent négligée par le particularisme local²⁸⁰».

Les deux plans se confrontent à des problèmes de gouvernance et de coordination qui sont d'échelle intercommunale pour le Var et qui s'étendent à l'échelle interdépartementale pour la région parisienne. Le Préfet du Var, se saisit du problème et rappelle qu'après avoir alerté les maires des communes du littoral, ils «acceptèrent de syndiquer leurs communes pour l'organisation et la défense de la Côte d'Azur varoise²⁸¹». En effet la loi du 23 mars 1890 permettait lorsque des problèmes communs se posaient, de grouper les communes intéressées en association syndicale. Le Syndicat des communes du littoral varois est créé le 27 mai 1922.

Pour la région parisienne, Albert Sarraut, alors Ministre de l'Intérieur, écrit en 1928 que la mission du CSAORP, est de «coordonner les efforts des administrations publiques ou locales, de mettre de l'unité dans des activités qui s'ignorent trop souvent», ainsi le comité sera en communication constante avec les Préfets, les maires, les chefs de service, pour de servir de «guide» à des collectivités trop isolées les unes des autres²⁸².

La coordination est ainsi dans les deux cas un objectif majeur des deux plans. Prost en fait mention pour le Var, pour lui la division du territoire en communes, crée de «nombreuses cloisons étanches». Elle est presque toujours un problème qui brise tous les efforts pour réaliser l'aménagement d'un territoire «dont les divisions administratives n'ont bien souvent aucun rapport avec la configuration géographique». Il vante l'initiative coordinatrice du Préfet qui a permis de «réduire ces barrières²⁸³.»

279 Souza Robert de, *Nice, capitale d'hiver*, op. cit., p. 399.

280 *Ibid.*, p. 300-400.

281 Barnier Théophile, «Côte d'azur varoise», op. cit.

282 Albert Sarraut, cité par Pierre Remaury et Jean Royer, Gabriel Albert, «Henry Prost et son oeuvre à Stamboul», op. cit., p. 148.

283 Prost Henri, «Le plan d'aménagement et la mise en valeur de la Côte d'Azur Varoise», op. cit., p. 5.

1914-1922, le réseau des villes du Maroc

Il s'agit dans ce chapitre de montrer la fabrique d'un territoire équipé par la colonisation française. Et même si Prost n'est pas impliqué dans l'entreprise qui construit les infrastructures des différents réseaux qui vont structurer le territoire, il est indéniable qu'il se trouve être un spectateur de premier plan de cette grande entreprise.

Les plans des villes nouvelles sont étroitement liés aux divers réseaux de transport, viaires ou ferrés, non seulement pour les liaisons entre les villes, mais aussi par le positionnement des gares au regard des situations des médinas existantes, des villes nouvelles et parfois aussi des ports en construction. Ce sont aussi les bâtiments des réseaux des banques et des postes qui se trouvent intégrés directement au centre des séquences que conçoit Prost et son équipe. Pour toutes ces raisons il nous semble particulièrement intéressant de comprendre les mutations en cours à l'échelle du territoire marocain.

La cartographie du Maroc

L'entreprise cartographique du Maroc est parallèle à celle de la découverte de ce territoire, au fur et à mesure des diverses expéditions française qui vont l'explorer entre 1898 et 1906. Les documents de ces itinéraires et des levés topographiques ont été exposés à l'exposition coloniale de Marseille de 1922, Gaston Rambert en fait une description succincte dans un article publié dans les *Annales de Géographie*²⁸⁴. Il est impressionné par l'effort de cette contribution à l'exposition « quand on songe qu'il y a quinze ans on ignorait à peu près tout de ce pays²⁸⁵ ». Y sont exposées une carte géologique au 1/1.500.000e, six cartes de détail des explorations géologiques et une grande carte au 1/500.000e, une carte du protectorat produite par le Service géographique du Maroc représentant la topographie et le découpage administratif en dix feuilles au 1/500.000e, un relevé des villes de Rabat et Casablanca et diverses autres cartes des Services de l'Armée et de la Société des Sciences du Maroc portant sur les ressources du pays.

Il est intéressant de noter que la découverte du territoire marocain s'est accompagnée de la production d'une connaissance cartographique du sol de ce pays, tant pour en reconnaître le socle géologique et les conditions climatiques, que pour identifier et positionner les ressources agricoles et en minerais, et enfin les infrastructures qui sont en train de se mettre en place. Rambert nous en rappelle les conditions: « Le Service géographique du Maroc expose la belle carte en dix feuilles du Protectorat 1:500.000 qui constitue un document de valeur tant au

²⁸⁴ Rambert Gaston, « La cartographie à l'exposition coloniale de Marseille », *op. cit.*, p. 433-448.

²⁸⁵ *Ibid.*, p. 436.

point de vue topographique qu'au point de vue administratif. Le relief est figuré par courbes équidistantes de 200 m. On voit également, outre les petites voies ferrées actuellement en exploitation, les lignes à voie normale projetées et les routes classées en trois catégories routes empierrées pistes carrossables pistes ordinaires. Ce fond de carte été utilisé pour la carte des Travaux Publics (1920) montrant les progrès croissants du réseau ferré et surtout du réseau routier²⁸⁶ ».

Mais, ce qui nous intéresse au plus haut point, est l'embranchement entre la dimension géographique et celle urbaine, avec « dans les collections du même Service géographique un levé des environs de Rabat et un autre des abords de Casablanca où des courbes de niveau de 10 en 10 relevées par un vigoureux estompage rendent tous les accidents du sol avec une grande précision²⁸⁷ ». Le sol géographique du territoire est devenu le sol urbain des villes qui sont venues en extension aux médinas existantes, et par-dessus des constructions qui s'étaient agglomérées sans ordre le long des pistes existantes. Si bien que Rambert écrit que « la grande curiosité géographique du Palais du Maroc est sans contredit son Exposition d'urbanisme », il souligne d'ailleurs « l'effort remarquable accompli dans la représentation des agglomérations urbaines²⁸⁸ ».

Le réseau des villes du Maroc

Selon les mots de Louis Bonnier en 1932, « un exemple presque unique de l'application des principes modernes d'urbanisme à toute une région, à tout un pays, nous est donné par l'aménagement du Maroc au cours des vingt dernières années²⁸⁹ ». S'il faut remettre cet écrit dans son contexte de l'entre deux guerres, la parole de l'architecte écrite dans le cadre d'un cours à l'IUUP inscrit l'oeuvre marocaine de Prost dans une dimension territoriale indéniable, il est à noter que ce cours vient juste après celui consacré à la côte varoise intitulé « Aménagement d'une région²⁹⁰ ».

Il s'agit d'évaluer dans ce chapitre comment se met en place l'aménagement du territoire du Maroc. Lyautey en avait fait son programme, il le déclare en mai 1912 lors de son arrivée au Maroc, avec notamment la question des ports. Ils sont pour lui la porte d'entrée du pays, il déclare que « l'étude de cette grave question sera

²⁸⁶ Rambert Gaston, « La cartographie à l'exposition coloniale de Marseille », *op. cit.* Certaines cartes du bureau topographique du Maroc sont visibles sur le site Gallica de la BNF au lien suivant : http://data.bnf.fr/15375906/maroc_bureau_topographique/.

²⁸⁷ *Ibid.*, p. 437.

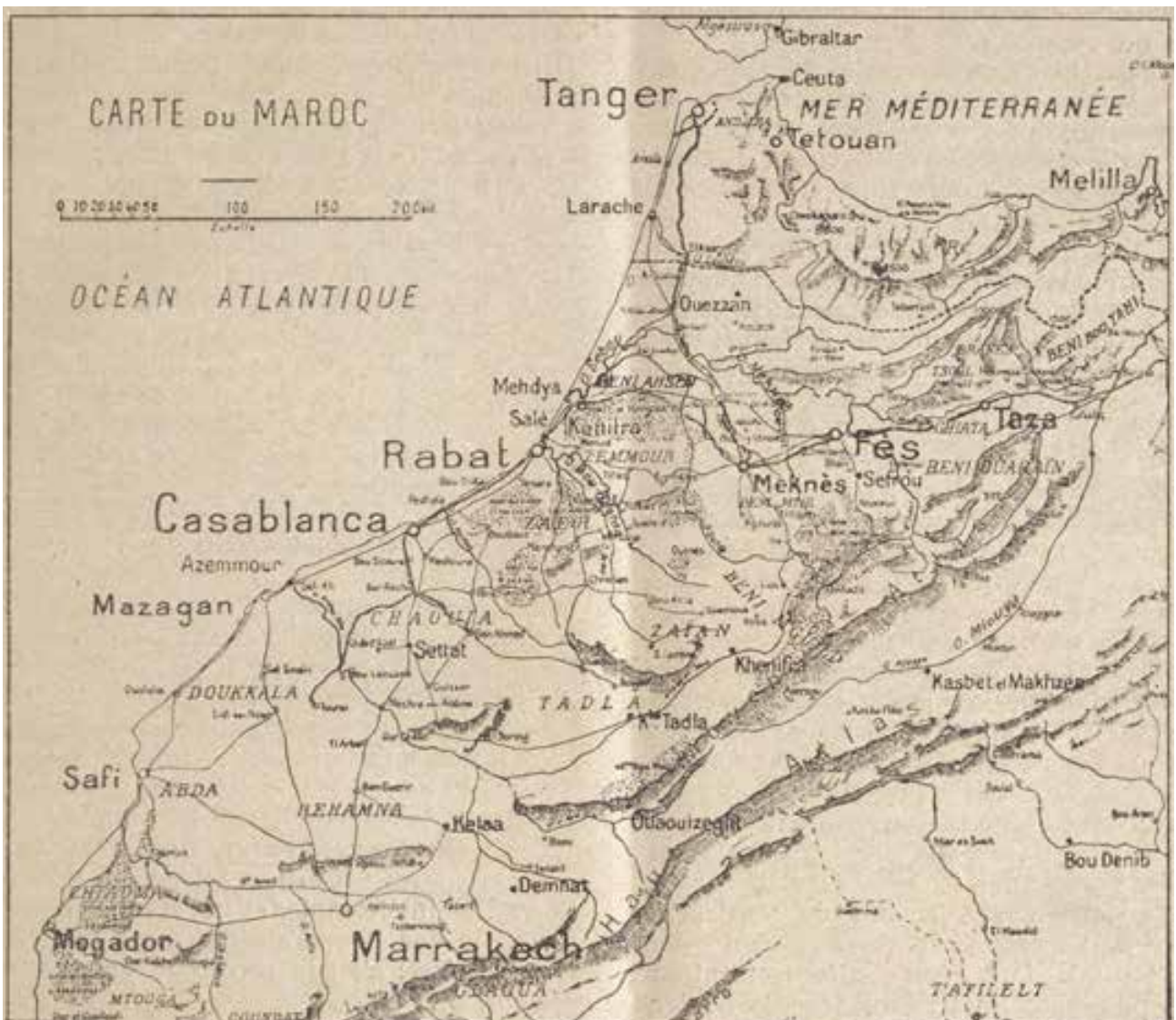
²⁸⁸ *Ibid.*, p. 438.

²⁸⁹ Bonnier Louis, *L'urbanisme au Maroc. Cours n°7*, Institut d'urbanisme de l'université de Paris, coll. « Cours d'urbanisme », 1932, p. 1.

²⁹⁰ Bonnier Louis, *Aménagement d'une région (La côte varoise). Cours n°6*, *op. cit.*



65 Carte du Maroc au 1/50 0000°, Les étapes de l'occupation française, Bureau topographique du Maroc, Casablanca, 1918, BNF, Département Cartes et plans, GE C-4691 (3).



66 Carte de Maroc (Edmond Joyant, "L'urbanisme au Maroc", *La Technique Sanitaire et Municipale*, n°4, 1922, p. 89).

au premier plan de mes préoccupations²⁹¹. » Selon les mots de Meffre, le 14 juillet 1914 il se félicite de « l'avancement de la jetée et énumère un programme routier de 1.500 km²⁹² », le port sera inauguré le 4 avril 1923 et le lendemain ce sera la ligne ferroviaire Rabat-Fès. Il rappellera alors qu'avant ces aménagements, il fallait huit jours sur des « pistes à peine tracées pour aller à cheval de Casablanca à Fès²⁹³ »

Les principales villes du Maroc sur lesquelles va travailler Prost sont situées sur une ligne qui va de Marrakech, au pied de l'Atlas, à Fez en passant par la côte : Casablanca, Rabat et Port-Lyautey et ensuite obliquant vers l'intérieur vers Petit Jean, Meknes et Fez. Elle dessine une sorte de U, longeant la côte et ouvert vers l'hinterland, dont la branche centrale et sur la côte, de Casablanca à Port-Lyautey, et qui possède deux branches, une vers le grand Atlas et Marrakech, et l'autre au nord du moyen Atlas, dont Meknès et Fez sont au pied. Le pays est alors en train de se constituer sur la base de ce réseau de villes qui vont se retrouver reliées par la route, un réseau ferré, un réseau électrique et un réseau postal et bancaire ; formant ainsi un faisceau dont les liens assurent plusieurs types de connexions.

Pour l'amélioration du réseau routier, les pistes sont consolidées et des ouvrages de franchissement sont construits. En 1920, Joyant écrit une note sur la construction du réseau des routes du Maroc, il y décrit la construction du réseau entre 1913 et 1919, durée pendant laquelle le gouvernement du Protectorat français au Maroc a construit plus de 2.000 kilomètres de routes²⁹⁴. Il y explique la disparité entre les réseaux routier et ferré, « situation paradoxale, d'un réseau routier très étendu à côté d'un réseau ferré embryonnaire²⁹⁵ ». L'objectif de sa note étant de « dégager les enseignements techniques qui résultent de l'expérience acquise dans la construction rapide²⁹⁶ » d'un réseau routier qui a été développé pour palier à l'insuffisance des voies ferrées. Il est intéressant de lire que concernant les routes, il indique que les conditions de travail sont celles des ingénieurs français du XVIII^e siècle. Car il leur faut « utiliser au mieux les ressources que l'on trouve sur place, en matériaux et main d'œuvre ; et, comme eux, les utiliser suivant des méthodes logiques²⁹⁷. »

291 Citation du discours dans *Les grands équipements*, Editions FONTANA, Casablanca, coll. « Réalités Marocaines », 1954, 256 p.

292 Meffre Gislhaine et Delgado Bernard, *Un urbanisme expérimental. Les villes nouvelles marocaines (1912-1965)*, op. cit., p. 47.

293 *Ibid.*

294 Joyant Edmond, « Note sur la construction du réseau de routes du Maroc (note n°27) », *Annales des Ponts et Chaussées*, vol. 90^e année, 10^e série, tome LVII, juillet 1921, pp. 105-126.

295 *Ibid.*

296 *Ibid.*, p. 106.

297 *Ibid.*, p. 109.

Quant à l'étude des tracés, si les routes ne peuvent se construire sur les structures de chaussée des pistes, au risque de les voir se détériorer, l'usage des cartes au 1/200.000^e du Service géographique de l'armée permettait de « faire passer la route au milieu des régions cultivées ou cultivables et peuplées, - c'est à dire le plus souvent suivant la direction d'anciennes pistes jalonnées par des souks²⁹⁸. »

Un numéro de la revue *Afrique du Nord illustrée* de mai 1932 fait le bilan de « 20 années de Protectorat français ». Les routes du Maroc y sont évoquées comme faisant « l'admiration des touristes et surtout des automobilistes », elles sont bien entretenues et jouent le rôle de « véritables artères vivifiantes » d'un pays dont la taille est comparée à la France. Il est fait état de l'importance des travaux et de la taille du réseau « quand il sera terminé 3.490 kilomètres de routes principales et 1.900 kilomètres de routes secondaires, alors que le programme établi, lors de l'emprunt de 1914, ne prévoyait que 1.000 kilomètres de routes principales²⁹⁹. » Cette structure de voies sera le support du développement de plusieurs compagnies de transport en autocar reliant les principales villes du pays, notamment Casablanca à Fez et Oran par le nord.

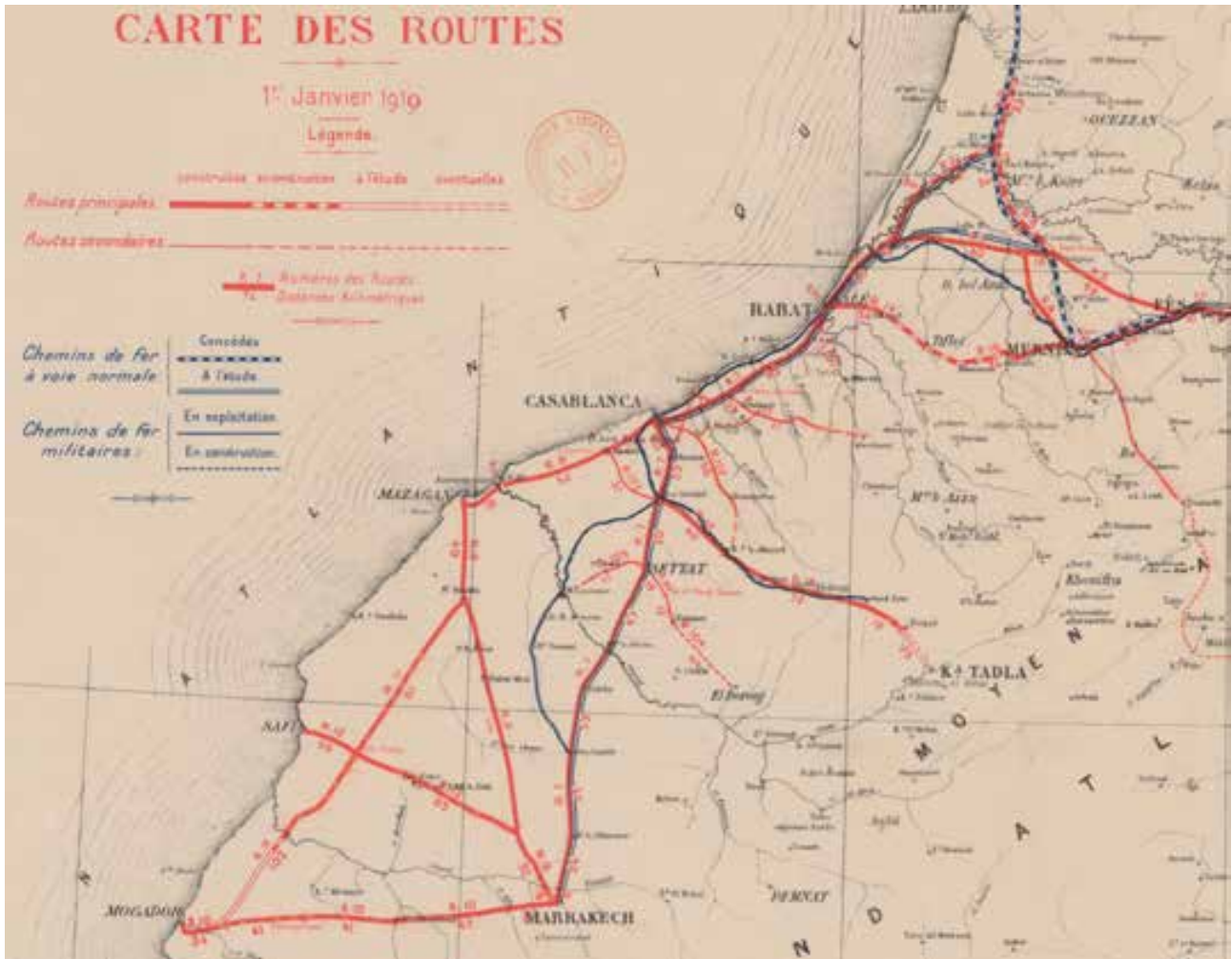
La construction du réseau ferré se fait pendant le séjour de Prost au Maroc, la fin de son séjour voit la création de la Compagnie des Chemins de fer du Maroc en 1920, en 1932 ce sont 579 kilomètres de lignes qui seront ouverts à l'exploitation. Les gares construites sont intégrées aux plans des villes dessinées par Prost assurant l'interface entre le réseau ferré et le centre de ces villes. Nous avons vu au chapitre précédant que cette articulation est particulièrement importante dans le dispositif des « séquences spatiales urbaines ».

Le réseau de distribution électrique est aussi développé à partir des premières installations de production dans les grandes villes en 1914-1915³⁰⁰. En 1920 un cap est franchi avec la demande de l'électrification des Chemins de Fer Marocains et un accroissement des besoins, des usines génératrices plus puissantes sont construites. En janvier 1924 est créée l'Energie Electrique du Maroc qui entreprend aussitôt la construction d'une usine thermique à Casablanca-Roches Noires. Parallèlement, les ressources hydrauliques sont étudiées sur les principaux fleuves du Maroc. Prost participera à cette aventure électrique, il construit le barrage sur l'Oum er Rebia, mis en chantier en 1925 avec l'usine hydroélectrique de Si Saïd Machou achevée en 1929. Léandre Vaillat qui a visité le site, s'imagine Prost, appelé par les ingénieurs,

²⁹⁸ *Ibid.*

²⁹⁹ « Le Maroc en 1932, 20 Années de Protectorat Français », *Afrique du nord illustrée*, n° 577, mai 1932, p. 22.

³⁰⁰ *L'hydraulique et l'électricité au Maroc*, Editions FONTANA, Casablanca, coll. « Réalités Marocaines », 1951, p. 31.



67 Carte des routes du Maroc au 1/500 000^e, tracés des routes et voies ferrées, Bureau topographique du Maroc, Casablanca, 1919, BNF, Département Cartes et plans, GE C-4693 (1).



68 Carte des environs de Casablanca au 1/50 000^e, d'après les levés au 40 000^e du Service Géographique de l'armée exécutés en 1922-1923, BNF, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 111.

à qui l'on « montre cette carte, ces plans », et qui voit « le fleuve s'enfuyant entre des falaises pour reparaître plus loin » signe du potentiel de la vallée³⁰¹. Vaillat compare cet ouvrage de Prost à ceux de Vauban ou Le Nôtre « dont les murs et les terrains ne sont que l'affirmation précise d'un pli du sol ». Il précise que la masse rouge de l'usine a « exactement la couleur du terrain environnant » quand ses murs sont humides. Prost montre ici une autre manière de travailler avec le sol et le paysage. Cette usine hydro-électrique, la première du Maroc, fut à l'époque, jugée comme un modèle du genre. Elle permettait, avec la centrale thermique des Roches Noires, de couvrir largement les besoins du moment³⁰². Prost construira une autre usine hydroélectrique sur l'Oued Beth à El Kansera entre 1927 et 1934.

Tout cela, doublé d'un maillage du pays avec les services postaux et les banques³⁰³, en fait une armature d'infrastructures qui longe la côte et s'enfonce dans les terres jusqu'aux piémonts de l'Atlas. Joyant nous confirme cette organisation dans sa présentation du plan de Kenitra, il évoque cette ville côtière située sur l'Oued Sebou, à la croisée des chemins, celui « qui va vers Rabat et Casablanca en longeant la côte ; d'ici part également le chemin sur Petitjean et Meknès³⁰⁴ », il évoque aussi le réseau ferré en indiquant « c'est ici également qu'aboutira le chemin de fer de Tanger » et conclut que « c'est donc un point ferroviaire important » connecté à Rabat et Casablanca³⁰⁵. Il parle même de tête de ligne portuaire. C'est encore plus flagrant pour la ville de Casablanca, dont le port connaît un essor fulgurant entre 1908 et 1916, doublant le tonnage transporté et multipliant pratiquement par dix les revenus de commerce³⁰⁶. Guernier, directeur du comptoir métallurgique du Maroc, décrit dans un article publié en 1917 dans la revue France-Maroc, l'articulation entre les voies maritimes et le maillage de l'infrastructure terrestre, le port comme « organisme de suture entre les voies maritimes et les voies terrestres », indiquant que « les grandes lignes : Casablanca-Marrakech, Casablanca-Fez, feront de Casablanca la porte commerciale du Maroc tout entier, desservant à la fois l'empire du Nord et l'empire du Sud, tandis que la grande ligne Casablanca-Tunis sera le rivet d'acier unissant en un seul empire le Maroc, l'Algérie et la Tunisie³⁰⁷ ».

Prost travaille sur les villes qui sont les polarités de ce système, ainsi que sur deux

³⁰¹ Vaillat Léandre, « Un paysage industriel au Maroc », *Urbanisme*, n° 24, mars 1934, p. 73.

³⁰² *L'hydraulique et l'électricité au Maroc*, *op. cit.*, p. 31.

³⁰³ « Le Maroc en 1932, 20 Années de Protectorat Français », *op. cit.*, p. 16-17 et 32.

³⁰⁴ Prost Henri et Joyant Edmond, *Communication de MM. Joyant et Prost sur les plans d'Aménagement et d'extension des villes au Maroc*, *op. cit.*, p. 26.

³⁰⁵ *Ibid.*

³⁰⁶ Guernier Emile-Louis, « Casablanca, grand port de la côte occidentale d'Afrique », *France Maroc*, no 8, août 1917, p. 15.

³⁰⁷ *Ibid.*, p. 17.

barrages hydroélectriques, plus tard il fera le réseau qui doit relier les polarités de la côte varoise. Les structures viaires des villes se dessinent à partir des traces des pistes existantes et dans une volonté de s'articuler aux futures gares dans le plan des villes nouvelles, nous avons là une structure prototypique d'armature territoriale non explicite. Bien que Joyant écrive dans sa note « il n'y avait tout d'abord que des pistes rayonnantes, comme dans toutes les formations de villes, convergeant vers le Soko, la porte principale de la ville. Mais il n'y avait rien qui reliât ces pistes rayonnantes entre-elles. », il évoque le travail de Prost qui se base sur cette première armature « pour faire un premier boulevard circulaire, de 30 mètres de large » et qui fut ensuite complété par « une deuxième ceinture, et de grandes transversales³⁰⁸ ».

La dimension territoriale de cette vision du Maroc est confirmée par Gaston Rambert en 1922, dans un article intitulé « Les cartographies à l'exposition coloniale de Marseille » publié dans la revue des *Annales de Géographie*³⁰⁹. Il fait part de son admiration devant la qualité des documents présentés par le Maroc, « l'effort accompli est impressionnant ». Ce sont des cartes géologiques, topographiques, administratives, la carte des Travaux Publics montrant « les progrès constants du réseau ferré et surtout du réseau routier », les étapes de l'occupation française, la météorologie, et enfin les ressources et la « mise en valeur » avec les ressources végétales, les élevages, les ressources hydrauliques. Ainsi, nous l'avons déjà évoqué, il souligne « la grande curiosité géographique » de l'exposition d'urbanisme, et « l'effort remarquable [encore une fois] accompli dans la représentation des agglomérations urbaines³¹⁰ ». Rappelons qu'il apprécie le « point de vue cartographique », de la série des plans d'extension des grandes villes. Il est nécessaire de mesurer ce propos, mais il demeure tout de même symptomatique, vu d'un géographe, concernant l'articulation entre d'échelle territoriale et l'échelle urbaine.

Du moins dans sa formulation urbaine, car si l'équipement du Maroc, n'est pas affiché alors comme un « plan régional », il sera revendiqué comme tel dans un document de Lambert et Remaury écrit en janvier 1936. Ils l'écrivent dans un rapport suite au Décret-loi du 25 juillet 1935 sur « L'aménagement des régions touristiques » qui cite les expériences des côtes algériennes avec le « Plan d'Alger », ainsi que des « plans de connexion », et « Les côtes du Maroc et de la Tunisie » qui font l'objet d'une « étude spéciale », sans préciser de quel type d'étude il s'agit³¹¹. L'expérience marocaine de Prost, couplée au spectacle

³⁰⁸ Prost Henri et Joyant Edmond, *Communication de MM. Joyant et Prost sur les plans d'Aménagement et d'extension des villes au Maroc*, *op. cit.*, p. 9-10.

³⁰⁹ Rambert Gaston, « La cartographie à l'exposition coloniale de Marseille », *op. cit.*

³¹⁰ *Ibid.*, p. 438.

³¹¹ Remaury Pierre et Lambert Jacques, *Étude sur l'aménagement des régions touristiques (Décret-loi du 25 juillet 1935) sous les auspices du commissariat général du tourisme*, Paris, Commissariat général du tourisme, 1936, p. 2-8, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 1/2.



69 Henri Prost, Plan directeur, Syndicat des communes du littoral pour la protection et l'aménagement de la côte d'azur varoise, 17 mars 1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 24/5.



70 "Les corniches de la côte du Var entre les Bouches-du-Rhône et les Alpes-Maritimes", 1925 (*L'illustration*, n°4278, 28 février 1925, p. 190-191).

de l'équipement du pays porte l'urbaniste vers des réflexions d'échelle régionale.

1923, le Plan d'aménagement de la Côte d'azur varoise, la « Ville-Parc³¹² » de Prost

Le projet d'aménagement et d'infrastructure, stratégie et principes

C'est donc le savoir-faire développé par l'architecte lors de son séjour marocain qui lui a permis de dresser son plan en un temps record compte tenu de l'immensité du site. En effet Prost doit faire face à la tâche importante d'équiper un territoire regroupant 26 communes et offrant un développement de plus de 250 km de côtes. La lecture des photographies aériennes commandées par Prost en 1925 nous montre ce territoire pratiquement vierge³¹³, il l'arpentera avec soin pour en relever les lieux clef qui lui permettront de structurer son projet et de l'inscrire dans ses rapports au grand paysage. Prost décrit la situation :

« C'est une région de toute beauté qui a conservé jusqu'à ces derniers mois un caractère sauvage, mais qui se transforme rapidement et dont les moyens de communications sont déjà insuffisants. Des lotissements se créent sur la côte varoise, des habitations sont édifiées un peu partout, et les transports par automobile sont intenses à certaines périodes. [...] »

Une route touristique existe presque partout en bordure de la mer, les lacunes seront complétées et la voie élargie.

Une route nouvelle sera créée à flanc de coteau, dominant le paysage sur la plus grande partie de son parcours.

C'est entre ces deux voies que se développent les aménagements nouveaux et les lotissements³¹⁴. »

Le texte de présentation du projet écrit en 1923 par Prost pour le congrès de Strasbourg traitant de la question « Où en est l'urbanisme en France et à l'étranger », est très précis sur la stratégie d'ensemble du plan et les dispositifs qu'il propose. Il s'agit bien ici de constituer l'armature territoriale, que Prost définit comme « l'ossature générale », à partir de laquelle chaque commune doit mettre au point son Plan d'Aménagement et d'Extension, en réponse à la loi de 1919. Dans le texte de présentation pour « Le plan d'aménagement et la mise en valeur de la côte d'azur varoise », il intègre les quatre points du programme du Préfet dans une vision élargie à la « protection de la côte » et la « mise en valeur du pays », tout en répondant

³¹² Prost Henri, « Programme de la Société d'Etudes de la Côte Varoise », *L'illustration économique et financière*, n° 3, juin 1927, p. 72-73.

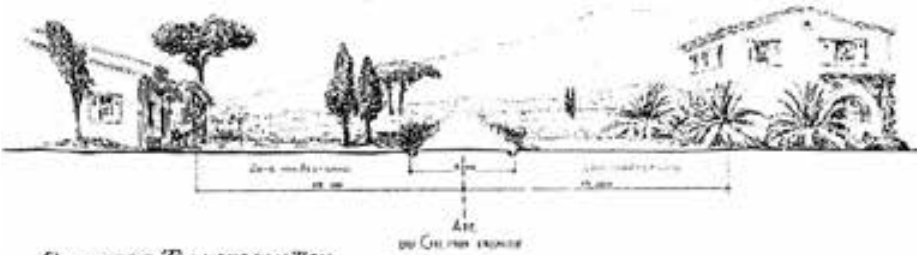
³¹³ Voir le dossier de photographies de Pierre Solia, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 62 et 108.

³¹⁴ Prost Henri, « L'urbanisation de la côte d'azur. Projet du Syndicat des communes pour la protection et l'aménagement de la Côte d'Azur varoise », *Le Musée social*, n° 4, avril 1925, p. 109-110.

PLAN D'AMÉNAGEMENT DE LA CÔTE VAROISE

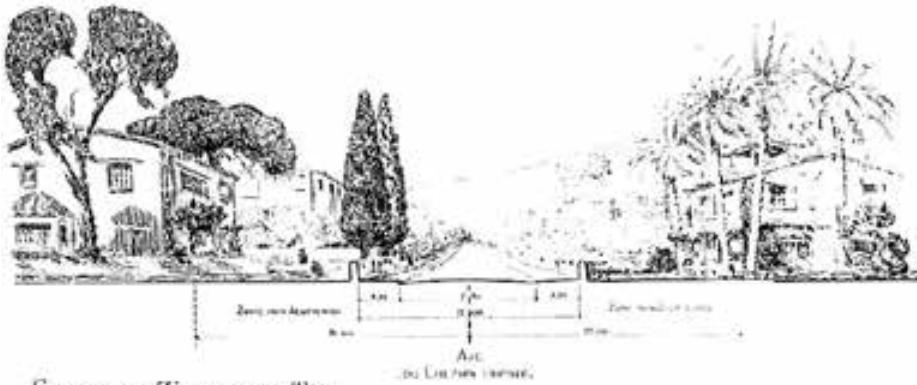


État Actuel, d'un chemin dans la campagne.



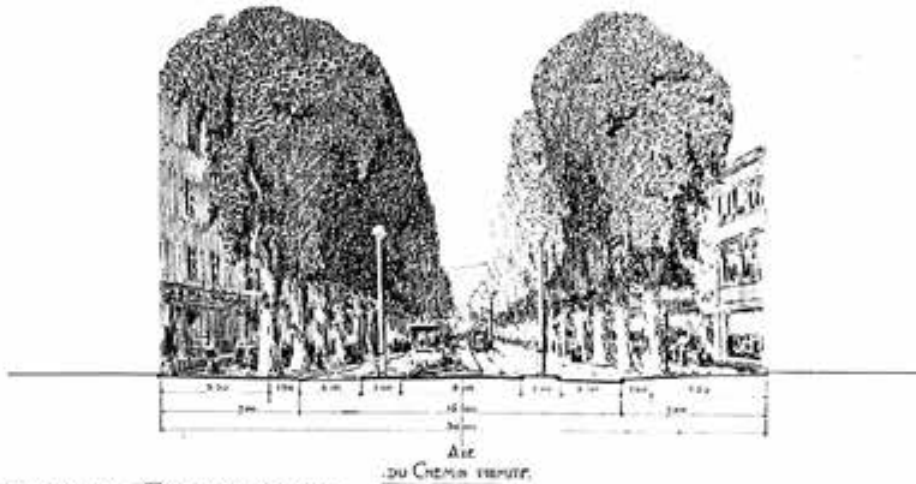
PREMIERE TRANSFORMATION

Le chemin est élargi. Quelques habitations sont construites. On élève les arbres.



SECONDE TRANSFORMATION

La voie est élargie avec trottoirs. Le nombre des habitations a augmenté. Un quartier de villas s'est formé.



DERNIERE TRANSFORMATION

La circulation a augmenté. Un tramway est devenu nécessaire. La voie a été portée à son maximum de largeur par la suppression des zones non édifiées. Les immeubles de commerce et de rapport ont remplacé les villas. Aucune construction n'a été entreprise.

71 Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, transformation d'un chemin en avenue urbaine, 17 mars 1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 44/5 (*L'oeuvre de Henri Prost*, 1959, p. 124).

à la nécessité de compléter et élargir le réseau des voies publiques. L'armature générale du plan doit selon lui répondre à l'objectif de protection et de révélation du paysage littoral, tout en le desservant. Il précise : « Il faut vertébrer l'ossature de réseau de voies de communications de notre littoral dont le tracé permettra d'une part aux touristes de découvrir les plus beaux points de vue et d'autre part, de créer sur ces artères essentielles tout un réseau de voies secondaires ou chacun trouvera le lot de terrain bien orienté, étant assuré d'avoir eau, égouts et électricité³¹⁵. »

Dans l'armature proposée par Prost, le réseau de voirie a ainsi plusieurs objectifs, celui primordial de relier les communes entre elles par des voies directes et fonctionnelles, celui d'offrir d'autres liaisons par des voies touristiques qui donnent à voir le paysage. Enfin la nécessité d'offrir des « liaisons nouvelles avec les gares³¹⁶ ».

Les dispositifs

Le réseau de voies constituant l'armature du plan s'articule sur la base de trois dispositifs qui se tissent entre eux, nous allons les expliciter pour comprendre la nature de cette armature.

La coupe évolutive « de la route au boulevard »

Répondant au souhait justifié du préfet Barnier, H. Prost propose un principe d'évolution qui doit permettre à partir d'un chemin dans la campagne d'arriver progressivement, par le rachat des zones *non aedificandi* le bordant, à une artère urbaine largement dimensionnée pouvant accueillir confortablement la densification urbaine inévitable. Avant Prost, ce sont Bonnier³¹⁷ et Hénard³¹⁸, architectes qu'il connaît bien, qui avaient déjà réfléchi à l'évolution de la voirie, l'ouverture de la « rue canyon » haussmannienne. Prost, plus réaliste dans ces propositions, cherche à tout prix à éviter la « rue corridor », pour lui c'est la « mauvaise solution ». En effet quand les constructions s'édifient sans recul « *on ne peut ni élargir, ni faire de trottoirs, la circulation est impossible. Où circule le piéton³¹⁹ ?* » se demande-t-il fort justement. La culture urbaine et la grande expérience des problèmes de voirie que possède Prost grâce à son travail au Maroc, l'ont amené après avoir considéré toutes les contraintes techniques (réseaux, plantations, implantation du tramway) et de dimensionnement

³¹⁵ Prost Henri, « Le plan d'aménagement et la mise en valeur de la Côte d'Azur Varoise », *op. cit.*, p. 6.

³¹⁶ *Ibid.*, p. 11.

³¹⁷ Bonnier Louis, *Les Règlements de voirie, Conférence à l'École nationale des Beaux-Arts, les 22 et 29 octobre 1902*, Paris, Charles Schmid, 1903 ; et sa perspective de Boulevard à deux niveaux de circulation dans Paris, non daté, voir l'article de Bruant Catherine, « Louis Bonnier », in *La ville, art et architecture en Europe : 1870-1993*, Paris, Centre Georges Pompidou, 1994, p. 158-160.

³¹⁸ Hénard Eugène, *Études sur les transformations de Paris, et autres écrits sur l'urbanisme*, Paris, L'Equerre, 1982, 364 p., voir les coupes du Boulevard à redans p. 34 et de la Rue future p. 352.

³¹⁹ Notation en marge d'un dessin, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/6.

(largeur de trottoirs et de la voirie), à ce profil d'une largeur de 30 mètres³²⁰.

« Les profils ci-joints, montrent les modifications successives que vont subir nos routes pour se transformer en voirie urbaine aux hasards de l'éclosion des agglomérations, et comment elles doivent être disposées pour recevoir éventuellement des voies de tramway sans qu'il en résulte de difficultés dans leurs aménagements³²¹ »

Cette coupe « *dernière transformation* » n'est pas sans rappeler les coupes d'Alphand pour les promenades parisiennes³²², on peut aussi la rapprocher de celle adoptée par Soria y Mata pour son projet de Cité Linéaire à Madrid qui comportait également le tramway en terre-plein central³²³, le transport était l'épine dorsale de son projet.

Ce principe doit aussi permettre de prévoir les lignes de plantations à l'avance, de manière à ne pas avoir à les supprimer lors de l'élargissement d'une voie. Prost explique :

« Faut-il se contenter dès le début d'emprises de voie strictement suffisantes à la circulation et ne réaliser qu'à mesure des extensions successives ? Ce serait une grande lacune de notre projet. Il faut un demi-siècle pour avoir de beaux arbres, plus rapidement nous les planterons, mieux nous aurons contribué à l'embellissement de notre littoral³²⁴ »

Là encore, l'expérience marocaine semble avoir été la genèse de cette réflexion, Prost écrit en 1923, pour le congrès de Strasbourg, à propos de l'évolution rapide des constructions « Le nombre d'immeubles, élevés en bordure des nouveaux tracés est considérable, leur construction a été si rapide en tous sens, partout à la fois, que les travaux de voirie n'ont pu souvent être exécutés. A Casablanca et à Rabat, bien des immeubles sont édifiés sans qu'aucune trace de rue ne soit visible. Cependant, tous sont à l'endroit précis, prévu et lorsque de nouvelles constructions viendront combler les vides la rue sera constituée ainsi qu'elle a été projetée³²⁵ ». Sans doute que Prost cherche sur la côte varoise à prévenir et conduire l'évolution des villes, la rapidité en moins !

³²⁰ Il explique sa démarche plus en détail dans un article, Prost Henri, « Routes et voies urbaines », *op. cit.*

³²¹ Voir la note dactylographiée pour le Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, Prost Henri, *Dimension et profils des voies publiques*, *op. cit.*, p. 5-6, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/6.

³²² Alphand Adolphe, *Les Promenades de Paris*, *op. cit.*

³²³ Soria y Mata Arturo, *La Ciudad Lineal*, Madrid, Espagne, Imprenta de la Ciudad Lineal, coll. « rapport présenté par la « Compañía Madrileña de Urbanización » dans le « Premier Congrès international de l'art de construire villes et organisation de la vie municipale », de Gand », 1926; Soria y Mata Arturo, *La Cité linéaire : conception nouvelle pour l'aménagement des villes*, Paris, École nationale supérieure des Beaux-Arts, 1984, 51 p., traduit par Georges Benoit-Lévy.

³²⁴ Prost Henri, *Dimension et profils des voies publiques*, *op. cit.*, p. 3-4.

³²⁵ Prost Henri, *L'urbanisme au Maroc (1923)*, *op. cit.*, p. 21.

Il revient sur cette question dans un article de 1932, publié dans la revue *Urbanisme*, en évoquant « la différence qui existe entre la route et la voie urbaine », sujet que les textes de loi ne prennent pas en compte. Il y explique le principe de la zone *non aedificandi* bordant les voies existantes, et qui permet « la transformation possible de nos routes en voies urbaines³²⁶ ».

La « Voie Touristique du Front de Mer »

Cette voie doit à la fois désenclaver et desservir la bande du littoral jusqu'alors sous équipée. La future corniche se compose, à la date du projet, de Chemins de Grande communication et de Chemins d'Intérêt Commun, elle est en très mauvais état et en cours de travaux.

Prost décrit les trois types de situations rencontrées en bord de mer, ce sont tout d'abord les plages, ensuite les profils rocheux mais « peu accidentés » et dont les voies peuvent suivre « les contours » et enfin les profils « trop accidentés³²⁷ » pour que des voies y soient tracées « sans importants travaux qui en dénatureraient complètement l'aspect. » Il conclut sur ce point que à ces trois types de situations, correspondent « trois aménagements typiques³²⁸. »

L'installation de ces voies doit préserver chaque fois que cela est possible une bande boisée entre la mer et la voie, c'est une promenade piétonne ombragée qui reçoit les équipements liés à la baignade, « lorsqu'une voie ne pourra être réalisée complètement en bordure de mer, de larges créneaux, entre les propriétés privées permettront aux touristes de jouir des points de vue les plus variés³²⁹ ». La distribution se fait alors en « peigne » à partir de la voie, en traversant la bande boisée qui fait office de filtre vers le rivage et qui assure la continuité végétale depuis les collines jusqu'à la mer. Cette voie s'inspire certainement de la « Promenade de la Croisette » à Cannes, en effet Prost en fait mention comme référence dans ces croquis de recherche, et l'on retrouve la disposition de la servitude plantée en arrière de la voie. De plus, nous pouvons signaler que Joyant fait référence à la Promenade des Anglais de Nice et à la Croisette de Cannes, dans le chapitre concernant les « voies publiques » de son « Traité d'urbanisme³³⁰ ». Il y décrit brièvement le « profil dissymétrique » de la première, dont il évoque la « large promenade pour piétons » du côté de la mer, et l' « admirable vue sur la baie des Anges ». Il fait part de la servitude concernant les immeubles riverains, dont la largeur varie entre 6 et 10 m.

³²⁶ Prost Henri, « Routes et voies urbaines », *op. cit.*, p. 108.

³²⁷ Prost Henri, « Le plan d'aménagement et la mise en valeur de la Côte d'Azur Varoise », *op. cit.*, p. 7.

³²⁸ *Ibid.*

³²⁹ *Ibid.*

³³⁰ Joyant Edmond, *Traité d'urbanisme*, *op. cit.*, p. 18.



72 Henri Prost, voie touristique front de mer, "Protection du rivage", côte varoise, 1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 44/5.



73 Henri Prost, voie touristique front de mer, côte varoise, 1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 81.



74 Henri Prost, voie touristique front de mer, "Protection du front de mer", côte varoise, 1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 81.

et qui « est traitée en jardin clos, ou en terrasse ouverte³³¹ ». Il regrette cependant la hauteur des immeubles qu'il juge excessive. A propos de la Croisette de Cannes, qu'il compare à la Promenade des Anglais, mais avec des dimensions plus réduites, il juge que la zone de servitude de 18 mètres la « dégage largement ». Joyant conclu que ces deux voies littorales sont « de très beaux exemples de promenades longeant la mer », il propose même de « développer les plantations qui ornent l'allée des piétons », afin de la transformer en un « véritable parc³³² ». Il nous semble que l'on retrouve cette intention dans les coupes de Prost? avec la générosité des largeurs plantées qu'il propose en arrière des plages.

Cette disposition de la voie de front de mer se décline suivant le lieu et sa topographie, comme le montrent les nombreuses coupes dessinées par Prost au cours de son travail avec le syndicat. Il explique que la « Voie Touristique Front de Mer » ne pourra pas avoir les mêmes caractéristiques partout, en effet il est clair qu'elle doit « en toute circonstance s'adapter à la configuration du sol quel qu'il soit³³³ », et donc aux trois types de situations évoquées ci-avant. De plus Prost précise que les voies « ne pourront être plantées uniformément sur toute leur longueur³³⁴ »

Le Parkway à flanc de coteau

Le *Parkway* s'inspire d'un principe développé dans les pays anglo-saxons, c'est une route tracée de telle façon qu'elle s'intègre naturellement au paysage vallonné et que l'œil n'arrive pas à distinguer entre la nature et la création de l'architecte paysagiste. Nous reviendrons plus tard sur ce dispositif, mais on peut déjà dire que Prost dessine une « voie parc » en scindant en deux parties le flux du trafic, et proposant qu'au centre une bande verte s'élargisse ou se rétrécisse selon les besoins du tracé. Les voies de circulation se rapprochent parfois les unes des autres, près d'un pont, et se séparent de nouveau pour faire place à la bande médiane aménagée en jardin³³⁵. Ce principe doit beaucoup aux expériences américaines de Jacques Gréber³³⁶ que Prost connaissait bien et qui furent alors présentées comme le prolongement d'une tradition d'exportation de l'esprit français aux États-Unis inaugu-

³³¹ *Ibid.*

³³² *Ibid.*

³³³ Prost Henri, *Dimension et profils des voies publiques*, op. cit., p. 4.

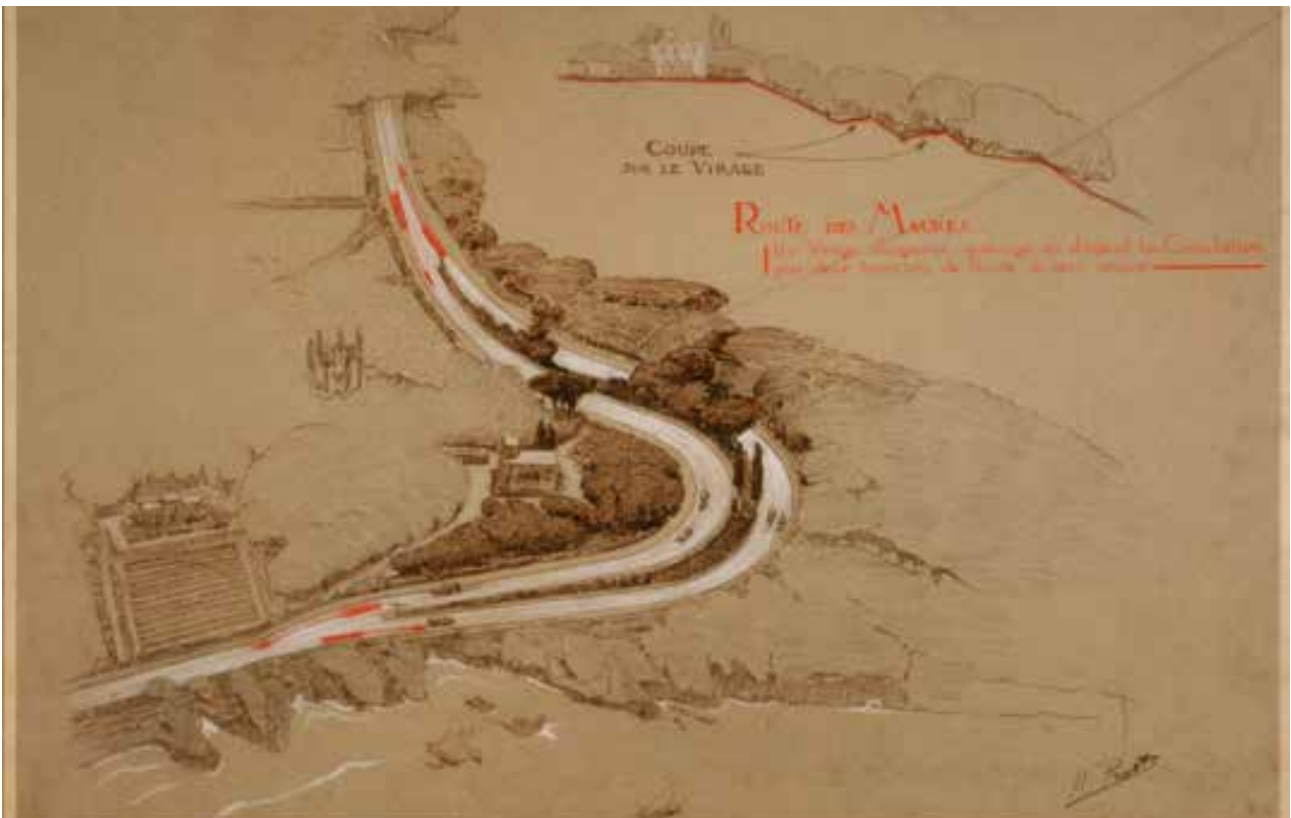
³³⁴ *Ibid.*

³³⁵ Giedion Siegfried, *Espace, temps, architecture*, Paris, Denoël, 1990, p. 464-467, traduit par Irmeline Lebeer et par Françoise Rosset.

³³⁶ Sur la question, voir Lortie André, « Détours par les États-Unis », in *Les Cahiers de la recherche architecturale*, Paris, Centre d'études et de recherches architecturales, 1993, p. 13-24; Lortie André, « Jacques Gréber, Les plans pour Philadelphie, 1917 et Marseille, 1933 », in *La ville, art et architecture en Europe: 1870-1993*, Paris, Centre Georges Pompidou, 1994, p. 161.



75 Henri Prost, le *parkway* à flanc de coteau, profil d'une voie de tourisme à deux sens de circulation séparés, 1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 81.



76 Henri Prost, le *parkway* à flanc de coteau, "Route des Maures", 1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 81.

rée par l'Enfant avec son plan pour Washington³³⁷.

Prost se pose la question de l'inscription des voies de corniche dans le paysage colinaire de la côte varoise. Les croquis d'étude qu'il dessine montrent une recherche sur un principe de terrasses décalées qui renvoient autant à la tradition des grands parcs parisiens, et peut-être aussi à la terrasse du Pincio à Rome, qu'aux restanques qui marquent le paysage méditerranéen. Il écrit son désir de « voir à flanc de coteaux d'étroites routes à travers bois, presque invisibles dans le paysage. », tout en posant la question de « concilier ce désir avec les nécessités de la circulation ». Sa proposition consiste donc à créer deux routes séparées qui intègrent les deux sens de circulation, il les veut « nettement divisés », ainsi les deux voies souples pourraient parcourir « les flancs de coteaux à travers bois et rochers sans être forcément voisines l'une de l'autre, au contraire s'éloignant, se rapprochant, suivant les accidents du terrain et toujours à des niveaux différents et se réunissant de temps à autre, quand ces mêmes accidents le permettraient³³⁸. »

La mise en place du plan, 1922-1939

Le 19 juillet 1922, Prost est désigné comme « ingénieur conseil » du syndicat intercommunal. Le 17 mars 1923, il expose son projet qui est accepté, à partir de cette date commence sa mission de coordination. Le 29 octobre, le préfet précise les modalités du travail de l'architecte avec les communes :

« Le plan de H. Prost n'est qu'un plan d'approximation mais il donne une idée assez exacte de l'entreprise que nous poursuivons.[...] il est dans les intentions de M. Prost de faire sur ce plan certaines modifications par rapports aux observations des Municipalités.[...] il visitera, comme il l'a déjà fait, toutes les communes et arrêtera, en accord avec les maires, les travaux dont l'exécution paraît la plus urgente³³⁹. »

Le projet sera examiné par Léon Jaussely au nom de la commission supérieure des plans d'aménagement dépendant du Ministère de l'intérieur, sur la base de son rapport il sera approuvé dans son principe en 1925, année du départ du Préfet Barnier. Mais il ne pourra pas être déclaré d'utilité publique, la loi de 1919 n'étant applicable qu'aux Plans Communaux. Jaussely est on ne peut plus clair dans ces conclusions :

« Nous ne saurions trop apporter d'attention sur la valeur technique de cet avant-projet élaboré par M. Prost dont je ne peux que proposer à la Commission

³³⁷ Charles-Pierre L'Enfant, officier volontaire français devenu architecte, dessine le plan de Washington, ville créée de toutes pièces à la fin du XVII^e siècle.

³³⁸ Prost Henri, « Le plan d'aménagement et la mise en valeur de la Côte d'Azur Varoise », *op. cit.*, p. 9.

³³⁹ Barnier Théophile, séance du 29 octobre 1923, in *Bulletin du Syndicat des Communes du Littoral Varois*, *op. cit.*, p. 60, Archives Départementales du Var, PER 110.

Supérieure de féliciter les promoteurs de cette OEUVRE et l'urbaniste qui l'a entreprise avec tant de zèle et de savoir-faire. [...]

Il serait évidemment très souhaitable que la loi favorise par tous les moyens la réalisation de ce projet si remarquable à tous les égards, dont on peut dire que sa réalisation serait véritablement la mise en valeur d'une richesse naturelle considérable³⁴⁰. »

La lecture des bulletins du syndicat, publiés chaque année environ pendant la période 1923-1939, nous informe sur la mise en place d'une structure qui s'attellant à une tâche immense, doit se donner les moyens d'agir. Il est ainsi possible de connaître les intentions et les grandes lignes de conduite du syndicat, par contre il est beaucoup plus difficile d'en vérifier les applications précises³⁴¹.

Les problèmes abordés par Prost lors des séances de réunions du syndicat sont les suivants : la rectification des tournants dangereux, les plans d'alignement pour les voiries importantes, le plan à dresser pour toute la côte au 1/5.000ème, la lutte contre l'extension des incendies, les problèmes des servitudes *non aedificandi*, l'alimentation en eau potable, la mise en place du sentier du littoral, le contrôle de la mise en place des lotissements et de leur conformité au plan d'ensemble, l'acquisition des délaissés en bordure de mer par les communes, le recensement des sites à classer, la nécessité de supprimer les passages à niveaux, l'amélioration des routes du littoral, les plans d'embellissement des communes, etc... Il n'y a pas lieu ici de rentrer dans les détails de ces différentes opérations, on retiendra surtout l'étendu et la variété des problèmes abordés, ainsi que les incidences du travail de Prost au sein du syndicat.

En 1926 il propose une méthode de travail avec les communes, qui nous paraît intéressante :

« Les communes, exceptées celles ayant déjà un plan, pourraient établir un projet en tenant compte de ce que le Syndicat a décidé au cours de ses précédentes réunions. Les soudures s'établiraient ensuite dans les réunions où pourraient se rencontrer des délégués des communes intéressées, mais par secteurs. [...] Je crois que cette façon de travailler par petits secteurs serait

³⁴⁰ Jausseley, Léon, Rapport, Bulletin du Syndicat des Communes du Littoral pour la protection, l'aménagement et la mise en valeur de la Côte d'azur varoise, N°3, Préfecture du Var, Draguignan, 1926.

³⁴¹ Un travail de relevé photographique effectué sur la côte varoise entre Cannes et Hyères en décembre 1993 a permis de retrouver sur place une partie des principes de Prost, voir Hodebert Laurent, *Le projet d'Henri Prost pour l'aménagement de la côte d'azur varoise, 17 mars 1923*, Mémoire de TPFE, sous la direction d'Alexandre Chemetoff, Paris, Ecole d'Architecture de Paris Belleville, 1994, 86 p.

avantageuse au point de vue de la rapidité d'exécution³⁴².»

Il reste ainsi fidèle à l'esprit du plan énoncé dans le texte joint au projet en 1923, et qui préfigure des futurs « plans directeurs » sur la question de la coordination des plans communaux pour construire la vision d'ensemble. Ainsi chaque commune a la charge de choisir un architecte afin d'établir son plan d'aménagement et d'extension, et de le soumettre ensuite à la Commission Supérieure d'Aménagement, d'Embellissement et d'extension des villes. La personne examinant les dossiers n'est autre que Gréber. Il veille à la concordance entre les projets qui lui sont soumis et le plan Prost, il peut demander leur rectification dans le cas contraire. C'est un acteur essentiel de la bonne application des intentions et des principes de Prost, car il peut s'opposer à la déclaration d'utilité publique d'un projet. Il semble qu'il ait travaillé sur ces dossiers jusqu'en 1944.

En 1933 Louis Bonnier saluera cette démarche en ces termes: « *Cette conception, d'ailleurs prévue par la loi, n'a malheureusement pas été imitée par beaucoup de départements français dont les administrations n'ont pas compris l'intérêt capital de la coordination et de la méthode intercommunale et interdépartementale, au besoin*³⁴³ ».

Le syndicat travaille lentement avec des communes qui disposent de peu de moyens financiers. En 1927, Prost essaya même de faire financer les études techniques (relevés topographiques et parcellaires, mise au point de l'aménagement urbain) nécessaires à la mise en place du projet par des fonds privés au travers de la *Société d'étude de la Côte Varoise*. C'est dans le programme rédigé à cette occasion qu'il explique le but du plan d'aménagement et baptise le projet la « *Ville-Parc* », il y confirme l'importance des infrastructures :

« Cette « *Ville-Parc* » à flanc de coteau, doit être caractérisée par de grandes artères, sensiblement horizontales, de largeur variable, recoupées de fréquents points d'arrêts, aux endroits des plus belles vues, tantôt à l'ombre, tantôt en plein midi³⁴⁴. »

³⁴² Prost Henri, Bulletin du Syndicat des Communes du Littoral pour la protection, l'aménagement et la mise en valeur de la Côte d'azur varoise, N°3, Préfecture du Var, Draguignan, 1926.

³⁴³ Bonnier Louis, *Aménagement d'une région (La côte varoise)*. Cours n°6, op. cit.

³⁴⁴ Ce nom donné au projet par Prost en 1927 est certainement une allusion au « Système de parc » prôné par Forestier, Prost Henri, « Programme de la Société d'Etudes de la Côte Varoise », op. cit., p. 72.

Précédemment, il rappelait qu'il fallait « tailler de grands parcs en plein bois, offrant aux habitants privilégiés de cette côte les plus belles promenades que l'on puisse rêver.³⁴⁵ »

Le grand écueil du plan de Prost, est qu'il s'est heurté rapidement aux problèmes financiers liés aux servitudes *non aedificandi*, la question étant de savoir qui paye la différence entre ce qui est demandé par le plan Prost (de 20 à 30 mètres) et ce que la loi impose (10 à 12 mètres)³⁴⁶. En 1926 Prost qui a du mal à faire respecter ces servitudes demande au syndicat de s'attacher les services d'un conseiller juridique compétent en matière de servitude. Jaussely ne s'était pas trompé lorsqu'il avait écrit dans son rapport en 1925 :

« La réalisation de ce projet présente cependant quelques difficultés qu'il est bon d'examiner.

Certes, armé de la loi du 14 mars 1919, concernant les plans de villes et les Syndicats de communes constituées selon ladite loi du 28 avril 1906 sur le classement des sites, de la loi Jeanneney du 18 novembre 1918 sur les zones et les plus-values, il semble que la réalisation en soit très facile.

Nous ne devons pas oublier cependant que le Conseil d'État, consulté, a rendu un avis du 18 novembre 1924 concernant les servitudes esthétiques qui, d'après lui, seraient subordonnées au paiement d'une indemnité au profit des propriétaires qui doivent en être grevés.

Mr Prost demande, en bordure de ces routes, des zones non aedificandi qui pourraient permettre dans l'avenir un élargissement des routes; on peut même dire que tout l'ensemble du projet est basé là-dessus.

1°) les servitudes ne sont manifestement pas exagérés selon la soupape qu'à mise le Conseil d'État à la fin de son avis.

2°) Il y aurait lieu de se demander si les servitudes sont esthétiques ou hygiéniques; je pencherais plus volontiers pour cette détermination et dans ce cas y aurait-il lieu à indemnité?

3°) Enfin, comme cela a été constaté partout, ces servitudes et l'aménagement de la côte varoise ne pourront que créer des plus-values ainsi que les effets en ont été mondialement constatée. »

³⁴⁵ Rappelons ce que dit Forestier dans son ouvrage à propos des "avenues-promenades" : elles "sont un élément important d'un programme ou d'un système de parc complet. Elles permettent de ne jamais interrompre sa promenade. elles peuvent contribuer à mettre en valeur les points de vue, les bords de rivière, les paysages intéressants ou pittoresques." voir J. L. Cohen, « L'extension de Paris », in J. C. N. Forestier, 1861-1930, *op. cit.*, p. 151.

³⁴⁶ On retrouve cette question régulièrement dans les échanges de courrier entre Prost, les ingénieurs des Ponts et Chaussées et les architectes chargé d'établir les plans d'aménagement et d'extension pour le compte des communes.

Le Plan d'aménagement se met peu à peu en place quand survient la deuxième guerre mondiale. Ce bouleversement marque une rupture dans la mise en place du projet. L'ancien Préfet Barnier le rappelle « A la vérité, cette carence se réclame de circonstances atténuantes en raison des guerres qui se sont succédées, accumulant les ruines qu'il fallait relever précipitamment, absorbant l'activité des techniciens comme les fonds publics³⁴⁷ ». Et ensuite, après la guerre, la reconstruction inaugure un changement radical d'échelle, de structure et de moyens dans la politique d'aménagement du territoire. En cette période, la recentralisation reprend ses droits, l'état impose sa politique. Les préoccupations se sont déplacées, en effet la question du relogement est alors primordiale. Les membres du Syndicat qui portaient véritablement le projet ne sont plus là pour le faire, les acteurs ayant changé celui-ci tombe dans l'oubli.

En 1950 Prost tente de relancer le projet auprès du Ministre de l'intérieur, il lui écrit :

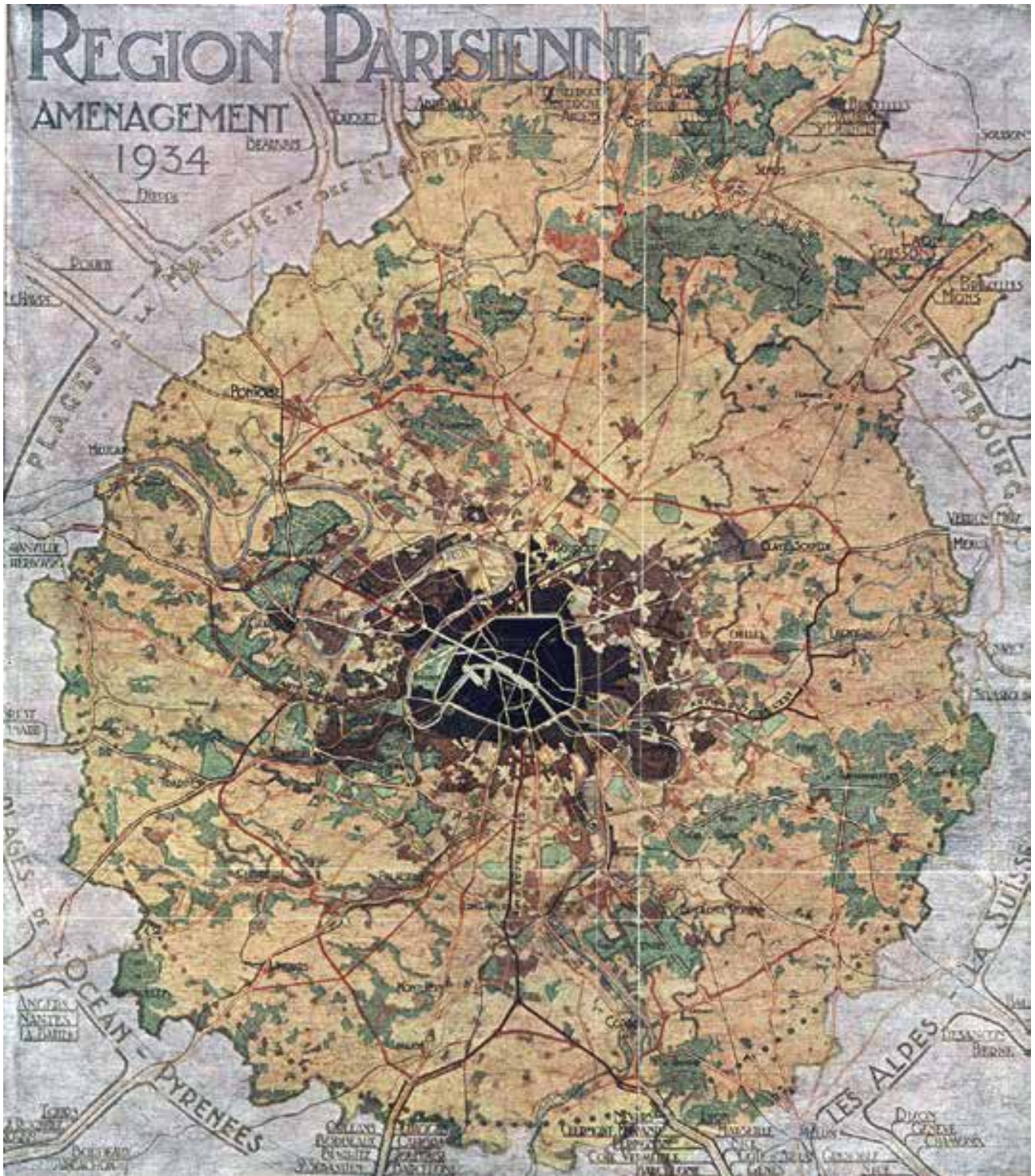
« [...] *Un Plan d'aménagement National pourrait encore sauver ce qui n'a pas été irrémédiablement dénaturé, tant sur le Littoral Méditerranéen de la France, inclus dans les limites Administratives du département du Var, qu'en de nombreux autres sites et attractions que la nature a prodigués sur toutes les Frontières Maritimes de notre Pays.*

Ce serait là une belle œuvre pour un Ministre de l'Urbanisme³⁴⁸. »

Mais cet effort reste vain malgré la dimension nationale possible de la démarche d'Henri Prost.

³⁴⁷ Barnier Théophile, « Côte d'azur varoise », *op. cit.*, p. 128.

³⁴⁸ Prost Henri, courrier, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/6.



77 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, 1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 80 (*Urbanisme*, n°41, décembre 1935-janvier 1936, p. 10-11).

1928-1934, Le Plan d'Aménagement de la Région Parisienne

Le PARP de 1934, Premier grand plan régional français regroupant quatre départements, est surtout connu pour les insertions paysagères des autoroutes, les « sorties de Paris », alors que Prost y développe toute une série de dispositifs à des échelles différentes. Nous proposons, dans ce chapitre, de présenter le Plan d'aménagement et d'en expliciter les caractéristiques singulières.

Tout d'abord il est important de signaler que ce plan se situe dans la continuité des travaux de Prost au Maroc et sur la côte varoise, ce que ne manquent pas de rappeler en 1959 Pierre Remaury et Jean Royer, ses anciens collaborateurs :

« Son expérience du var l'avait familiarisé avec l'aménagement des groupement de communes solidaires, les réservations de terrains, la sauvegarde de sites, la lutte contre l'envahissement de certaines régions. Il apportait aussi l'extraordinaire connaissance des « réalités » que lui avaient values ses dix années d'urbanisme appliqué vécues en terre marocaine³⁴⁹. »

Chronologie et travail préliminaire

En 1935, l'exposition « L'urbanisme dans la région parisienne » au Pavillon de Marsan est l'occasion de présenter le plan Prost au grand public. Le projet y est encadré par une série de documents cartographiques historiques qui le mettent dans la perspective du temps long de la stratification territoriale. Léandre Vaillat, présente cette exposition dans un petit ouvrage³⁵⁰, il évoque la confrontation entre les anciennes cartes, les feuilles du plan au 1/10.000^e du Service géographique de l'armée et une collection de photographies aérienne qui ont servi à leur mise à jour. Disposition qui permet la « comparaison entre le passé et le présent ». Il est vrai que l'exposition fait la part belle à l'histoire de Paris et de sa région, avec la présentation de cartes anciennes qui vont du XVI^e au début du XIX^e siècle. Elles proviennent de différentes sources, citons notamment, les cartes « Les environs de Paris » et de « La banlieue de Paris » par Nicolas de Fer en 1705 et 1717, prêtées par l'Institut d'histoire, de géographie et d'économie de la ville de Paris, mais surtout la carte des « Chasses du Roi » de 1764, prêtée par le Service géographique de l'armée³⁵¹. Cette carte marque la première vision du territoire large rattachée à la ville de Paris.

³⁴⁹ Royer Jean et Remaury Pierre, *Le Plan d'Aménagement de la Région Parisienne*, op. cit., p. 7.

³⁵⁰ Vaillat Léandre, *L'urbanisme dans la région parisienne. Février-mars 1935*, Paris, Musée des arts décoratifs, 1935, p. 14.

³⁵¹ À la suite du texte de présentation, le petit ouvrage dresse la liste des documents exposés classés par organisme prêteur, l'Institut d'histoire, de géographie et d'économie de la ville de Paris : 40 cartes, Service géographique de l'armée : 18 cartes et 60 photographies aériennes, CSARP : 28 documents, le reste est constitué de projet plus ponctuels des Chemins de l'Etat, L'Habitation collective, Les chantiers du Cardinal et enfin les habitations privées, in *Ibid.*, p. 23-88.

Mais revenons au début du XX^e, quand les travaux issus des réflexions du Musée social vont marquer un tournant vers la prise en compte d'une nouvelle échelle de réflexions régionales³⁵². C'est en 1910, suite à ses « Etudes » sur la périphérie, notamment ses planches comparatives des « grandes capitales d'Europe », et dans le cadre de sa réflexion sur « Les banlieues de Paris et la nouvelle ceinture verte³⁵³ » que Hénard produit un « Plan d'extension et de transformation de Paris après la suppression des fortifications³⁵⁴ » dans lequel il intègre les communes limitrophes. Il redéfinit ainsi les limites de Paris, et dans une autre version publiée en 1913, il inscrit un système de parcs sur les forts et efface la limite de la ceinture des fortifications³⁵⁵. Les dernières recherches de Cohen à ce sujet montrent que Prost n'a certainement pas participé à ce dernier plan³⁵⁶. Par contre il assiste aux réunions de la SHUR depuis 1911, et suis les discussions sur le déclassement des enceintes de Thiers et l'extension de Paris.

Fin 1910, c'est Louis Dausset qui lance l'idée d'une réflexion engageant Paris et ses communes limitrophes, qui aboutira en 1919, au lancement du « concours pour le plan d'aménagement et d'extension de Paris » gagné par Léon Jaussely. Ce plan permet de changer la vision de Paris vers celle plus large de la Région parisienne, il intègre une restructuration des circulations et une réglementation des constructions, un nouveau maillage du réseau ferré, la Seine y est équipée de canaux, l'extension du port de Gennevilliers abrite un « port de mer », un « système de parcs » périphérique est développé par interconnexion des espaces verts par des avenues promenades. Il était demandé d'étudier le plan « sans se préoccuper des circonscriptions administratives », l'impulsion est donnée mais le projet est resté sans suites. Prost avait envisagé de participer au concours de 1919. En effet, dans une lettre adressée à Laprade depuis Paris, datant du 17 novembre 1919, il est sur le départ pour le Maroc et lui écrit « Depuis un mois, presque, je n'ai rien pu faire pour le Plan de Paris tellement le temps a été orageux, neige, brouillard, pluie, ont rivalisé pour m'empêcher d'étudier. C'est bien fini, je renonce à mon grand regret à ce concours dont l'exécution matérielle serait du reste assez difficile en ce moment de froid, de manque de locaux et de repos³⁵⁷. »

³⁵² Cohen Jean-Louis et Lortie André, *Des fortifs au périph. Paris, les seuils de la ville*, Paris, Picard, Éd. du Pavillon de l'Arsenal, 1991, 319 p.

³⁵³ « Les banlieues de Paris et la nouvelle ceinture verte », in Hénard Eugène, *Études sur l'architecture et les transformations de Paris (rééd. 2012)*, op. cit., p. 305-314.

³⁵⁴ *Ibid.*, p. 314.

³⁵⁵ Voir le texte introductif à la réédition des Etudes de Hénard, Cohen Jean-Louis, « Les visions métropolitaines d'Eugène Hénard », in *Études sur les transformations de Paris, et autres écrits sur l'urbanisme*, Paris, l'Équerre, 1982, p. 30, et le plan p. 314.

³⁵⁶ Voir l'explication de Cohen Jean-Louis, « Hénard, visions d'avenir et regard historique », in *Études sur l'architecture et les transformations de Paris & autres écrits sur l'architecture et l'urbanisme*, Paris, Éditions de la Villette, 2012, p. 30-31.

³⁵⁷ Henri Prost, lettre à Laprade, manuscrit, Fonds Laprade, loc. cit., 317 AA 1/6.

La Loi Cornudet de mars 1919 met en place des « commissions départementales d'aménagement et d'extension », et voit la création par le préfet d'une « Direction de l'Extension de Paris ». Celle-ci fait obligation aux communes du Département de la Seine de présenter un projet d'urbanisme (81 communes et autant de plans) mais reste le problème de définition du Grand Paris qui dépasse les limites du département. En 1928 la création du « Comité Supérieur de l'Aménagement et de l'Organisation Générale de la Région Parisienne » (CSAOGRP) va impulser un nouvel élan aux travaux d'échelle régionale. Son programme prévoit trois missions : se renseigner sur les projets en cours et ainsi mettre en place une veille, coordonner les administrations et ainsi communiquer et remonter des informations essentielles et, enfin, établir le schéma des grands travaux et ainsi tracer, orienter et guider pour faire de son plan un « guide général », selon les mots de Remaury et Royer³⁵⁸. Son travail se conclut par l'organisation d'un régime d'exception dans un périmètre qui reste à définir. Elle est organisée en cinq sections : aménagement, législation, finances, services publics, habitation. Prost est membre de la première section au côté d'Henri Sellier, avec pour mission de centraliser toutes les études de plans ; il est aussi présent dans la 5^e section.

Un document de 3 pages daté du 4 juin 1928 intitulé « Programme de la Commission de l'Aménagement » est annoté par Prost comme un « avis personnel » sur un « Travail en 1ère urgence ». Il s'agit de deux points concernant l'aménagement de la Région parisienne, de premièrement « Réunir sur une seule feuille les plans directeurs, très simplifiés, des deux Départements et ce qui a été fait dans Seine et Marne », et ensuite « examen et critique de ce plan dans son état actuel³⁵⁹ ». Ceci nous montre bien l'importance de cette période préparatoire, durant laquelle Prost, et ses collègues de la Commission, font l'assemblage et la synthèse des visions départementales concernant l'aménagement de la Région Parisienne.

Il est intéressant de noter, qu'il pense alors que si ce plan de synthèse est à remanier, il faudra alors la création d'un « office central au Ministère de l'Intérieur » dont la mission serait de dresser le plan directeur commun aux trois Départements³⁶⁰ ». Il en détaille alors les missions sur trois grands thèmes : la voirie, les cités nouvelles et l'industrie, préfigurant ainsi certains points du programme du PARP. La voirie est pensée avec deux catégories, tout d'abord un réseau de « voies de grande circulation vertébrant la nouvelle agglomération (routes et voies ferrées) », doublé de « voies de surperlargeur » qui seraient réalisées par l'Etat. Ensuite les « Cités nouvelles », pour lesquelles il s'agit de déterminer les « zones libres de constructions

³⁵⁸ Royer Jean et Remaury Pierre, *Le Plan d'Aménagement de la Région Parisienne*, op. cit., p. 9.

³⁵⁹ Prost Henri, *Programme de la Commission de l'Aménagement*, 1928, Fonds Prost, loc. cit., 343 AA 5/2.

³⁶⁰ *Ibid.*, p. 1.

où de nouvelles agglomérations pourraient être créées» sans agir par percement ou élargissement sur les agglomérations existantes. Elles seraient reliées à la capitale par des « moyens de transports rapides ». Il serait nécessaire alors d'exproprier ces zones pour « permettre l'organisation de vastes chantiers de constructions ». Il indique qu'il faudrait « lier la création des moyens de transports rapides à l'exécution de ces Cités nouvelles. », reprenant ainsi l'idée des cités jardins du nord de Londres. Enfin pour l'industrie, il s'agit d'identifier les « zones à réserver aux usines nouvelles », en prenant en compte les voies de « transports fluviales, ferrées et terrestres. » et là aussi exproprier ces zones et réaliser des dessertes nécessaires aux « lotissements industriels ». On le voit, ces premières intentions sont très liées aux infrastructures lourdes et zones localisées de développement. Pour la réalisation, il évoque une méthode d'organisation avec les communes, dont il estime nécessaire de « remanier les plans d'aménagement » en fonction des « nouveaux tracés de routes et de voies ferrées », il note à la main en marge que ces plans sont « à faire établir par les organisations locales ». La tâche est immense, en effet il écrit que « les plans d'extension ne sont pas des plans d'alignement », il estime qu'il faut pour « chaque voie projetée établir un plan spécial, donnant à la fois alignement et nivellement », un bornage est alors nécessaire pour « tracer les alignements sur le terrain ». Il fait observer que « Dans aucune commune, il n'existe un Service technique capable d'assurer en deux mois, l'immense labeur de plusieurs années. » Il pense même que cette difficulté est « insurmontable ». Ainsi il écrit en conclusion de cette note que « Quelles que soient les conclusions des travaux de la commission, il faudra une organisation importante de Géomètres pendant plusieurs années³⁶¹. » présageant ainsi des problèmes qui vont se poser pour la reconnaissance du territoire de la région parisienne, de sa topographie et de l'occupation du sol. Nous y reviendrons plus tard.

En 1932, un article de la revue *Urbanisme* fait état des évolutions de la loi sur l'aménagement de la région parisienne, et de l'avancement des travaux du Comité³⁶², notamment du travail de Prost et Dautry. L'avancement est le suivant « le fond de plan au 1/10.000^e est complètement à jour, comportant l'indication de tous les lotissements exécutés ou en cours d'exécution dans la Seine, la Seine-et-Oise, la Seine et Marne, les nouvelles voies ferrées, les projets de canaux, de ports, etc. les zones inondables; des relevés, des profils en travers de la plupart des voies existantes ont été préparés; des photos d'avion ont été prises, des visites très nombreuses sur le terrain ont été accomplies ». Le plan est en train de se tracer, Prost et Dautry « ont déjà commencé à esquisser quelques sorties de Paris et les routes d'évitement ».

³⁶¹ *Ibid.*, p. 3.

³⁶² « La loi sur l'aménagement de la région parisienne », *Urbanisme*, n°2, mai 1932, p. 70.

Prost y est actif pendant trois ans avec un grand engagement, et en 1932, à l'issue de ce travail, il est désigné comme Urbaniste en Chef du Comité Supérieur suite à la loi de création de la « région parisienne ». Il est ainsi chargé d'établir le projet d'aménagement dans un délai de deux ans, ce qu'il fait en remettant le « Plan d'aménagement général de la région parisienne » en 1934, sous la forme d'un grand « album Prost ». Première mouture du plan qui doit servir pour la concertation avec les communes. Le plan est approuvé en 1939, juste avant la deuxième guerre mondiale.

Ce que contient le PARP de 1934, la grande synthèse de Prost

Dans son introduction à la présentation du PARP, Louis Dausset Président de la CSARP décrit une œuvre collective à faire dans l'urgence :

« La caractéristique essentielle du travail de M. Prost et de ses collaborateurs, ingénieurs et architectes, est de réaliser un plan d'aménagement et de « réaménagement ». Cette formule surprendra peut-être un peu les artistes purs, habitués à dresser leurs conceptions dans l'idéal et dans l'abstraction, et à faire table rase des obstacles administratifs et financiers, en fermant les yeux devant la difficulté pour la mieux résoudre. Mais pour la première fois, on peut le dire, le plan du Comité Supérieur s'adapte aux exigences d'une situation qui réclame des réformes immédiates ; il se prête aux faits, aux réalités et aux possibilités. Le vulgaire pourra le prendre au premier abord pour un plan de géomètre et de topographe. Cependant, l'œil de l'homme de l'art et du législateur ne s'y trompera pas. C'est, avant tout, un redressement du passé et une création de l'avenir³⁶³. »

Prost constate que la situation périphérique est faite d'extensions désordonnées, il souligne le manque d'espaces libres et les atteintes aux forêts. Les ressources positives existantes sont évoquées : les qualités du paysage avec les éléments de forêts ordinaires et les grands parcs français : Versailles, St Cloud, Marly, Sceaux, etc. ainsi qu'une liste des grands espaces et cours d'eau intacts : Seine, Marne, Orge ; les collines et coteaux : Meudon, St Cloud, Mont Valérien et enfin les surfaces agricoles.

L'emprise de la région parisienne, fixée par la loi du 14 mai 1932, est comprise entre le Boulevard extérieur et les limites extérieures de la région parisienne, en dehors de Paris qui fait l'objet d'un travail spécifique et qui n'est pas intégré dans la loi concernant le PARP. Le cadre de travail s'étend sur quatre départements et comprend 656 communes, il s'inscrit dans un rayon de 35 km à partir du centre de Paris avec une excroissance au nord vers Creil et Senlis. Prost insiste sur le

363 Prost Henri et Dausset Louis, *Aménagement Général de la Région Parisienne*, op. cit.

fait que ce n'est pas un « Plan directeur d'urbanisme » mais une opération de synthèse de nombreux projets : les voiries communales en cours de DUP, les projets de réseau rapide vers Paris et les évitements. Il comporte la réorganisation des espaces libres en réserve ou programme : sport, aviation, etc., des servitudes de protection des sites et panoramas remarquables et un règlement général des constructions.

Un chapitre important est consacré à la circulation automobile, Prost comprend bien que « l'influence de l'automobile aura, dans un avenir prochain, des conséquences de l'importance desquelles on ne se rend pas encore exactement compte³⁶⁴ ». Le réseau routier pose alors des problèmes de dépenses pour son élargissement et de croisement avec les voies des lotissements, ce qui milite pour un réseau de voies nouvelles pour exécution immédiate. Prost prône une Largeur minimale de 30 m avec des réserves pour passer à 40-50 et même 60 m. On retrouve là certaines emprises envisagées pour les boulevards de la côte d'azur varoise qui ont finalement été ramenés à 30m. Une disposition intéressante concerne le « double alignement », qui comprend un premier alignement séparatif : entre emprise de la voie et des parcelles et ensuite un alignement constructif entre les limites parcellaires et les constructions, entre les 2 une zones *non aedificandi* pour élargissement et d'autres usages : piétons et cycles et permettant la transformation des voies avec la possibilité d'y intégrer du stationnement.

Les « voies nouvelles à grand trafic » proposées, sont cinq autoroutes radiales qui pointent les directions cardinales vers les provinces du pays, s'y adjoint le « parcours le tracé d'une artère depuis longtemps projetée », celui de la « voie triomphale » qui prolonge les champs Elysées, au-delà de la Place de l'Etoile vers la forêt de St Germain. Leur caractéristiques sont à la fois urbaines, paysagères et techniques ; elles ne comportent pas de croisements à niveau ni de façades directement sur la voie, les ouvrages de franchissement sont dénivelés en viaducs et en tunnels, dans la campagne elles comportent des contre allées pour la circulation secondaire. Prost fait mention d'un accompagnement paysager en fonction des sites par « des espaces boisés, des bouquets d'arbres dans des emplacements choisis selon la nature du terrain et selon la topographie générale de la région qu'elles traversent. », ceci afin de dissimuler « la malheureuse banlieue parisienne à laquelle 20 années d'extension irraisonnée ont imprimé des marques indélébiles qu'il faudra, avec le temps, s'efforcer d'atténuer ».

Les quatre voies touristiques et de circulation régionale sont des voies nouvelles rayonnantes dont les tracés s'appuient sur les berges encore libres de la Seine.

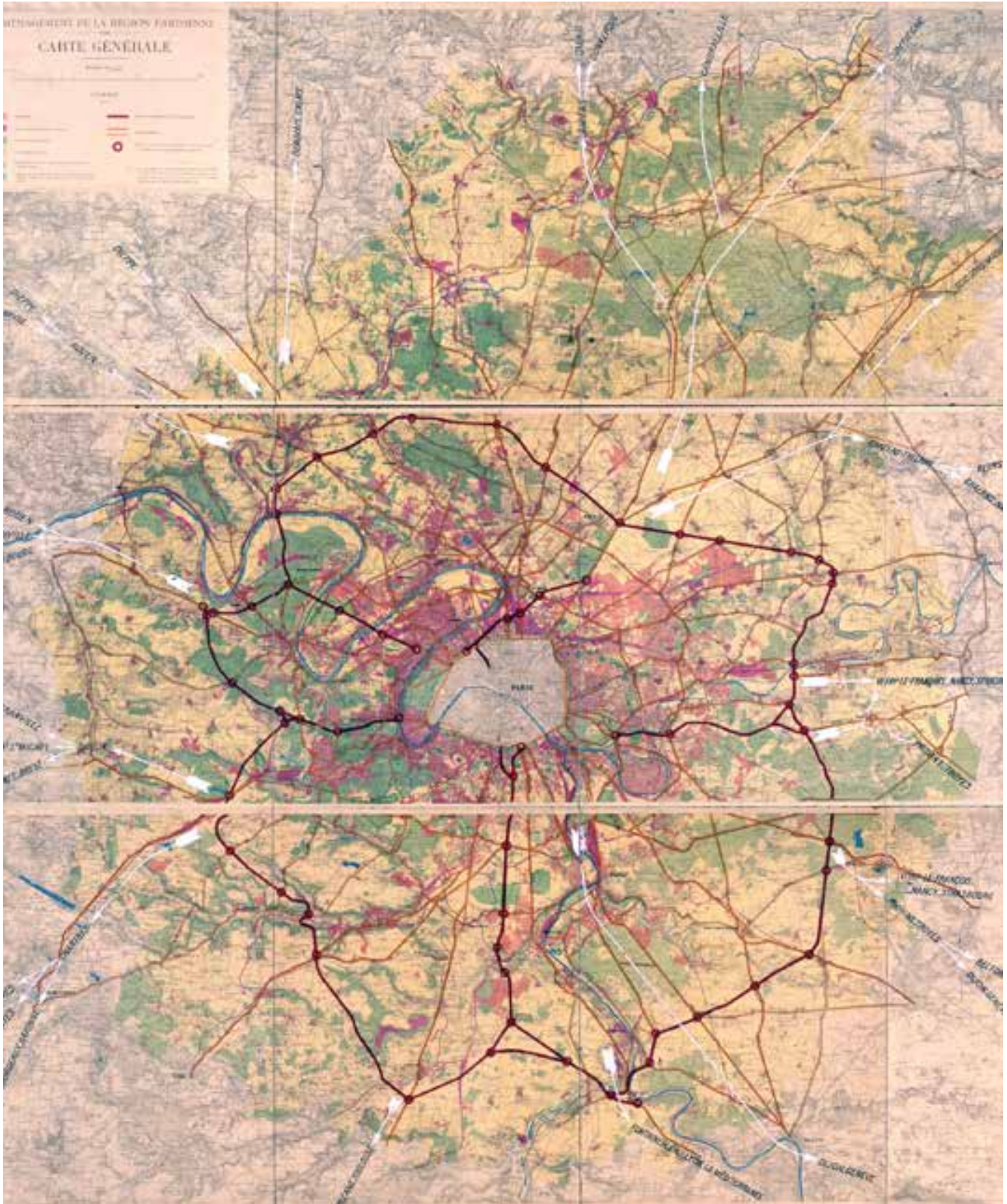
364 Prost Henri, *Aménagement général de la région parisienne. Exposé général, op. cit.*, p. 14.

La première conduit de la place de la Concorde au parc de St Cloud par la rive gauche et constitue ainsi le premier élément de la voie touristique pour parcourir le circuit des Parcs Nationaux. Une autre part de la rive gauche pour rejoindre Versailles, Bièvre et Palaiseau par les bois de Meudon, enfin une voie de dégagement par les quais de la Seine en amont de Paris; et la « voie touristique de l'est » constituée de la réunion de voies forestières sur certains tracés forestier de l'est parisien. Le dispositif est complété par une voie de rocade plus lointaine vers les forêts de Montmorency et de l'Île-Adam, pour constituer « tout autour de Paris, une couronne de forêts et d'espaces libres d'accès facile et reliée à l'aide de très belles voies », un embryon de système de parcs qui ne dit pas son nom.

Les espaces libres sont constitués par les « Parcs, forêts et terrains réservés » irrigués par les voies décrites ci-avant permettant « aux parisiens de gagner facilement les grandes réserves de verdure constituées par les forêts de St Germain et de Marly, le parc de Versailles, les Bois de Verrières et de Meudon, le Parcs de sceaux, les forêts de Sénart, les forêts et bois du nord et de l'est de la région parisienne ». Mais comme ces « espaces libres sont, par endroits, trop espacés les uns des autres et, par ailleurs, ils sont insuffisants pour les nécessités du développement de l'agglomération », de nouveaux espaces sont projetés, notamment par la reconversion d'« anciennes carrières, sablières » et de « nombreux et importants bords de rivières » à reboiser. Le plan de ces espaces libres, dont l'objectif est de constituer « tout autour de Paris, une couronne de forêts et d'espaces libres d'accès facile et reliée à l'aide de très belles voies », est reproduit dans le numéro monographique de la revue urbanisme en 1934³⁶⁵.

La réglementation des constructions se fait par le « zoning » et le tracé d'emprises constructibles, afin, souligne Prost « de mettre de l'ordre dans ce vaste territoire et d'éviter le gaspillage des efforts résultant d'une trop grande dispersion de la population ». Cette régulation se fait par deux catégories de mesures, la « restriction au droit de lotir » et la « réglementation des constructions ». Prost rappelle que le droit de bâtir est national mais qu'il « importe de tempérer le droit de lotir », car « tout lotissement est un fragment d'agglomération » et cela nécessite donc des réseaux d'assainissement et des services publics. Or, « la dispersion des lotissements au hasard des spéculations, depuis la guerre, est une lourde charge » pour les municipalités, il faut donc que « chaque commune délimite les parties de son territoire qu'elle juge susceptible d'être complètement urbanisées à l'aide des ressources dont elle pourra disposer », sinon les lotissements seront interdits, sauf s'ils prennent à leur charge les services. Le PARP propose donc des « délimitations communales »

³⁶⁵ Le plan est reproduit en encart dépliant, in « Le plan d'aménagement de la région parisienne », *op. cit.*, p. 24-25.



78 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, "Carte générale de l'aménagement", éch. 1/50 000°, 14 mai 1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA, HP-DES-002-04.

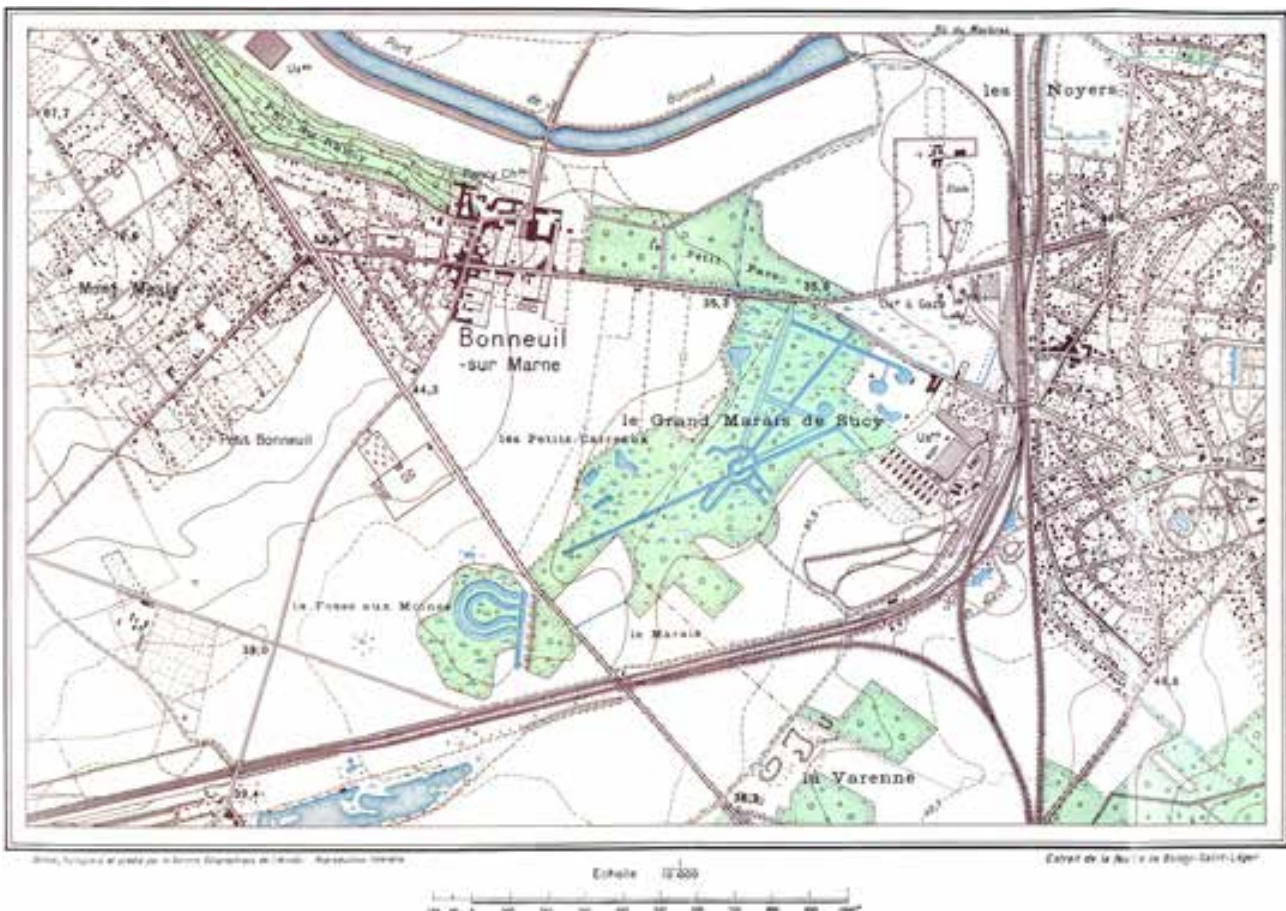
qui devront être « ratifiées ou amendées par les municipalités. »

Concernant la réglementation des constructions, pour les habitations collectives et individuelles, il fixe une densité qui va decrescendo de Paris vers la périphérie pour assurer « un desserrement de l'agglomération centrale constituée par la banlieue immédiate de Paris » avec des immeubles moins élevés qu'à Paris et des cours plus larges, en banlieue moyenne « des constructions nettement moins élevées et des cours très amples » et préconise que la banlieue périphérique garde « en partie son caractère rural ». L'objectif étant de remédier à « l'éparpillement » et d'assurer un « développement méthodique ». Il fixe alors quatre niveaux de densité que l'on retrouve sur la carte de zoning.³⁶⁶

Pour améliorer les quartiers industriels, le programme des servitudes prévoit entre les habitations et les quartiers industriels « une zone de transition, sorte de quartier mixte », où ne seraient tolérées que des industries non nuisibles, sorte de « faubourgs » de la région parisienne. D'autre part, il est prévu pour les nouvelles implantations et la relocalisation des industries nuisibles, « une zone spéciale rejetée au Nord-est de l'agglomération » desservie par la réactivation de la ligne du chemin de fer du nord, elle serait « réservée aux usines dangereuses et insalubres » et masquée par des boisements.

Prost souligne les éléments de paysage présents autour de Paris, les collines et les plateaux élevés constituent des sites « bien exposés et facilement accessibles » se prêtant bien à l'installation de nouveaux quartiers, à condition de préserver « les principaux éléments qui contribuent à la beauté du paysage. » La Protection des sites et des éléments de paysage se fait tout d'abord sur les « sites exceptionnels » par le report des prescriptions du service des Beaux-Arts et de la commission départementale des Sites et Monuments naturels de la Seine et Oise avec la mise en place de zones *non aedificandi* pour protéger les perspectives des grands parcs de la région parisienne. Ces dispositions sont dessinées en plan pour chacun des parcs concernés et reprises dans le grand plan directeur : la perspective du grand canal de Versailles et du Parc de Sceaux, celle du domaine de Marly, le panorama de la terrasse de St Germain en Laye, et le site de Meudon. Ce sont aussi les berges des rivières et de la Seine qui font aussi l'objet de mesures de protection ou de reboisement sur les sablières qui ne sont plus utilisées.

³⁶⁶ Henri Prost, Plan d'Aménagement de la Région Parisienne, textes et documents graphiques, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 80



79 Extrait du plan au 1/10 000^e de la région de Paris ayant servi de base pour les études de détail du plan régional, 1935 (*Urbanisme*, n°41, décembre 1935-janvier 1936, p. 16-17).

Deux aéroports commerciaux sont prévus, l'extension du Bourget et la constitution d'une plateforme internationale à Trappes avec un plan d'eau pour l'amerrissage des hydravions. La liaison de ces aéroports à Paris se ferait par les nouvelles autoroutes et « il ne faudra que quelques minutes à une auto pour gagner le Bourget à toute allure. » Concernant la navigation et les chemins de fer, il est spécifié que les prévisions des services ont été intégrées au plan.

Méthode de travail de Prost, la connaissance du territoire, arpentage et cartographie

L'établissement du PARP nécessite un travail de connaissance du terrain, c'est bien ce que soulignent Remaury et Royer quand ils rappellent en 1959, qu'il fallait « que l'on dispose d'un minimum de connaissance de l'« occupation du sol ». Avant de chercher à « vertébrer » l'agglomération, devait-on en connaître la forme et l'importance³⁶⁷ ». Ce nécessaire travail d'arpentage et de relevé sur le terrain, qui s'étend sur plus de 650 communes, ne peut se faire qu'en équipe et en bénéficiant des connaissances et des moyens des services de l'Etat, ainsi « Une longue et patiente prospection a été engagée, auprès des services préfectoraux, des archives communales, des bureaux de géomètres³⁶⁸ ».

Lors de nos recherches sur le PARP, nous avons découvert un grand plan roulé dit « plan d'étude » qui est un document de travail pour le report de la reconnaissance de terrain sur le fond de plan du projet³⁶⁹. Dessiné au 20.000^e, c'est tout naturellement qu'il montre un niveau de détail qui se situe entre le grand Plan Général Directeur au 50.000^e et les planches de détail au 10.000^e. Il se trouve que ces planches de détails ne sont pas présentes dans les archives, mais on en connaît un extrait qui a été publié début 1936 dans le numéro spécial de la revue *Urbanisme* et qui représente la commune de Bonneuil sur Marne³⁷⁰. Quand on fait le rapprochement sur ce cadrage entre les deux documents, il ne fait pas de doute que les informations représentées au 10.000^e ont été reportées sur ce plan d'étude pour être ensuite synthétisées dans le Plan Général Directeur au 50.000^e. Plusieurs fois dans son rapport de présentation, Prost mentionne les « plans au 10.000^e » qui permettront de préciser les tracés de voies et le périmètre des espaces libres.

³⁶⁷ Royer Jean et Remaury Pierre, *Le Plan d'Aménagement de la Région Parisienne*, op. cit., p. 9.

³⁶⁸ *Ibid.*

³⁶⁹ Ce plan a été restauré pour être exposé en octobre 2015 avec une sélection de dessins du Fonds de l'Académie d'Architecture, voir Quintrand Paul (dir.) et Péneau Jean-Pierre (dir.), *Trésors de l'Académie d'Architecture. Autour du grand plan de la région parisienne d'Henri Prost*, Académie d'Architecture, Paris, 2015, 50 p.

³⁷⁰ « Le plan d'aménagement de la région parisienne », op. cit., p. 16 bis, le plan est présenté en encart dépliant entre les pages 16 et 17.



80 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, carte générale au 1/50 000°, extrait, 1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 80



81 Henri Prost, Etude pour le plan d'aménagement de la région parisienne, carte générale au 1/20 000°, extrait, 1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 203-204.

Notons la différence de définition entre la carte au 1/50 000° qui a été rendue avec le plan en mai 1934, et celle qui a été mise à jour à partir de la campagne de photographies aérienne.

Remaury et Royer soulignent « Henri Prost obtint que le Service Géographique de l'Armée mette à jour pour toute l'étendue de la région parisienne, sa carte en couleur à l'échelle du 10.000^e ». Par ailleurs cette échelle de travail était aussi celle des « dispositions particulières à chaque commune » du Plan directeur de la côte d'azur varoise de 1923. Une note du service géographique de l'armée, qui fait suite à une réunion avec Prost en janvier 1933, nous informe que l'armée ne peut pas les achever avant fin 1933 et que Prost doit présenter au parlement le 1^{er} mai 1934 au plus tard, un plan d'aménagement définitivement arrêté. Il est alors décidé que le plan destiné au Parlement n'a pas besoin d'une « extrême précision dans le détail », et que donc « M. Prost en fera effectuer lui-même une mise à jour par grandes masses à l'aide des photographies aériennes qui seront prises pour l'ensemble du travail ». En revanche « les plans destinés aux communes doivent être exacts et mis à jour, car ils seront utilisés par les ingénieurs départementaux et municipaux pour étudier les travaux à effectuer », en précisant que leur remise peut s'échelonner jusqu'à l'été 1934. Il y est précisé qu' « il serait possible de réviser, pour la fin de l'année, le 10.000^e correspondant à la feuille de Paris au 50.000^e augmenté des feuilles au 20.000^e qui entourent celles de Paris.³⁷¹ ».

Les photographies aériennes ont donc été utilisées par le service géographique de l'armée pour mettre à jour les planches au 10.000^e et par Prost pour dessiner certaines parties de son plan, dont le fond n'était pas à jour. Ceci expliquerait pourquoi certaines de celles contenues dans les archives du Fonds Prost sont annotées et retravaillées à l'encre noire et rouge, et d'autres sont vierges de toutes annotations.

Donc, si ce plan est resté inachevé, la partie Est ne comporte d'ailleurs pas les indications des tracés routiers, c'est que Prost, pressé par le temps, a dû terminer son plan général Directeur « avant même que ne fut définitivement constitué le « dossier » d'état actuel de la région, avant même que le fond de plan constitué par les cartes de la région ne soit complètement achevé³⁷² ». Il faut ajouter que, par l'action de Raoul Dautry, les topographes du service des chemins de fer de l'Etat ont aussi été mis à contribution dans l'entreprise du relevé du territoire, avant que le travail du service géographique de l'armée ne complète « l'énorme travail, accompli en un délai record, qui aboutit à la carte en couleur au 1/10.000, qui permettait enfin une vision exacte et complète de la région³⁷³ ».

Les éléments dessinés sur ce plan d'étude sont renseignés par la légende, concernant

³⁷¹ Note du Service géographique de l'armée intitulée « Résumé de la conférence avec M. Prost – 9 janvier 1933 – Plans nécessaires au Comité d'Aménagement de la Région Parisienne. », Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 5/2

³⁷² « Le plan d'aménagement de la région parisienne », *op. cit.*, p. 15.

³⁷³ Remaury Pierre et Royer Jean, « Région parisienne », in *L'Œuvre de Henri Prost. Architecture et urbanisme*, Paris, Académie d'architecture, 1960, p. 152.

les « constructions » : habitation dense (rouge foncé), habitation peu dense (rouge clair / rose), lotissements projetés (hachures), industries (violet foncé) et terrains industriels (violet clair) ; concernant les « espaces libres » nous avons les fleuves et cours d'eau (bleu), les terrains nus (jaune) et les parcs, jardins publics et bois (vert foncé) ; sur les réseaux de circulation et de transport sont représentés les routes nouvelles (trait rouge), les routes existantes à améliorer (double trait rouge), les routes touristiques (deux traits verts autour d'un trait rouge), les lignes de chemin de fer de banlieue et de métro (trait noir), et celles projetées (tiret noir) et enfin les itinéraires projetés pour les trains transatlantiques (tiret bleu foncé).

Si le PARP de Prost a été souvent regardé et remarqué pour le travail important sur les infrastructures de voirie, il nous semble que la question de l'extension des bourgs situés en périphérie est toute aussi importante. Or ce plan est le seul document à notre connaissance qui montre avec une certaine précision ce travail de reconnaissance fine de l'état des agglomérations qui forment autour de la capitale une constellation de noyaux urbains denses et de lotissements au milieu de surfaces agricoles ou naturelles. Prost a travaillé sur la structure des bourgs et ainsi esquissé la « forme » de cette métropole en devenir, car un des objectifs du plan était de contenir l'extension « désordonnée » et « informe » des agglomérations, il en propose de nouvelles « délimitations communales », car selon lui « La limitation de la surface agglomérée de chacune des communes et la limitation du volume des constructions permettra de remédier à l'éparpillement des éléments formant la région parisienne³⁷⁴ ». Il introduit alors la notion de périmètre d'agglomération, profitant encore une fois de ses expériences marocaine et varoise, où il a pu travailler à des échelles urbaines similaires. « On peut affirmer qu'il y a eu là, grâce à Henri Prost qui en a fait prévaloir l'idée, innovation magistrale dans l'urbanisme français : renforçant et complétant l'idée de « zonage » admise depuis peu, la notion de périmètre d'agglomération allait s'introduire dans tous les projets d'aménagement de villes à l'étude³⁷⁵. »

Voyage dans deux séquences territoriales, les dispositifs du plan et leurs inscriptions au sol

Sur deux cadrages, la voie triomphale de Paris à Saint-Germain et l'autoroute de l'ouest par Saint-Cloud et Rocquencourt, nous proposons une analyse des dispositifs dessinés dans les grandes perspectives aériennes panoramiques et leurs inscriptions au sol *in situ*. Les perspectives comportent des annotations dans la marge, en noir les lieux traversés par le tracé de ces voies et en rouge les projets et

³⁷⁴ Prost Henri, *Aménagement général de la région parisienne. Exposé général*, op. cit., p. 12.

³⁷⁵ Royer Jean et Remaury Pierre, *Le Plan d'Aménagement de la Région Parisienne*, op. cit., p. 15.

aménagements proposés³⁷⁶.

La voie triomphale de Paris à Saint-Germain vers les provinces occidentales de France

Prost nous indique que la voie triomphale prolongée « emprunte sur la plus grande partie de son parcours le tracé d'une artère depuis longtemps projetée; elle a son origine au rond-point de la Défense à Courbevoie, et elle aboutit à la Croix de Noailles, au milieu de la forêt de Saint Germain³⁷⁷ ». Notons que la question du prolongement de cet axe a été évoquée au Musée social par Léon Franck en 1912 et lors d'une communication d'André Colliez à la SHUR le 21 mars 1930 sur « La route de Paris-St Germain », en présence de Prost³⁷⁸.

Nous pouvons apprécier le rapport de ce tracé au paysage dans une grande perspective au cadrage vertical avec Paris en partie haute et en arrière-plan et la forêt de St Germain en bas et en premier plan. Nous opérons un balayage de la perspective de haut en bas, de l'arrière-plan vers le premier plan, pour y situer les projets et dispositifs du plan de Prost

L'organisation au pied du Mont Valérien d'une « zone aménagée en Parc des expositions et sports », a été initié par la proposition de Beaudoin et Lods de 1932 pour le « Concours pour le choix d'un emplacement pour l'Exposition Internationale d'Art Moderne à Paris en 1937 ». Situé en contrebas du Mont Valérien, il est composé d'un Parc des expositions, un Palais des Congrès et un Parc sportif³⁷⁹. Le tracé de la voie franchit la Seine deux fois par des « nouveaux ponts », les berges de la Seine font partie des éléments de paysage protégés, « Les berges de la Seine et de ses affluents, les îles, sont l'objet de prescriptions destinées à préserver les beaux boisements qui les bordent ».

Sur la traversée de la Plaine de Montesson, la voie dessert différents aménagements urbains avec un profil spécifique composé « d'une très large plateforme axiale et de deux amples voies latérales » pour « donner naissance sur tout son parcours à de grandes et esthétiques créations urbaines ». Elles sont qualifiées de « quartiers jardins », en référence aux cités jardins anglaises de Unwin que l'on retrouve dans les cours d'urbanisme que donne Prost à l'Institut d'Urbanisme de l'Université de

³⁷⁶ Dessin en perspective aérienne, « Les grandes sorties de Paris vers l'ouest », Dossier de présentation du « plan Prost » contenant textes et documents graphiques, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 80.

³⁷⁷ Prost Henri, *Aménagement général de la région parisienne. Exposé général*, *op. cit.*, p. 4.

³⁷⁸ Voir la revue du Musée social, n°11, novembre 1930, p. 388-390.

³⁷⁹ Voir Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 5/12 et 60/5;



82 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, Les grandes sorties de Paris vers l'ouest, la voie triomphale de Paris à Saint-Germain vers les provinces occidentales de France, vue en perspective aérienne, 1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 80.

Paris dans les années 30³⁸⁰. La voie est composée pour intégrer le trafic de transit et la circulation locale sur des sortes de contre-allées « La plateforme axiale sera traitée en autoroute sans aucun croisement, mais en liaison avec les voies latérales disposées en vue d'éviter tout recoupement de la circulation. Les voies latérales devront assurer très largement la circulation résultant des nombreuses artères auxquelles elles donneront accès. ». Une série de dessins d'études nous montre que Prost a fait des recherches pour trouver les bons profils pour les autoroutes suivant les différents cas de figure³⁸¹. A centre de la Plaine se trouve la « Grande croisée de l'ouest avec la rocade de Sannois au Vésinet » sorte de grands échangeur urbain, que Prost qualifie de « Place centrale » dans un croquis d'étude. Il faut noter la présence de nombreux croquis d'échangeurs dans le Fonds Prost, on y trouve des dessins pour régler les problèmes d'interconnexions entre voies et autoroutes, qui « en aucun point, [elles] ne seront recoupées à niveau » , y figurent des « passage inférieur », « croisements » dénivelés, « gare d'autocar », « voies mixtes », et plateaux d'échange compacts³⁸² qui préfigurent les dispositif d'entrée-sortie du futur boulevard périphérique de Paris et qui sont proches de celui dessiné par Gréber pour Marseille³⁸³.

La « montée vers la forêt vers la Croix de Noailles » fait l'objet d'une étude de son profil en long, afin d'en vérifier la faisabilité et de l'inscrire dans la pente du coteau³⁸⁴. Enfin, la voie accède à la Forêt de St Germain, non loin de la terrasse de St Germain, site protégé au titre des « éléments de paysage » pour son « panorama » d'où l'on domine la Seine. D'ailleurs en 1950 Prost esquisse une solution qui prolonge la terrasse pour la faire rencontrer avec la voie Triomphale³⁸⁵. Dans la forêt de St Germain, la « route forestière » qui fait partie du « circuit forestier de la « route des parcs de l'ouest », reprend le tracé proposé par C. Lefevre et R. Danis pour l'administration des Beaux-Arts. Projet de circuit touristique des grands parcs qui « forment à l'ouest de Paris un seul et incomparable jardin à la française pour les communes attenantes à ces domaines et pour la capitale³⁸⁶ ».

380 Henri Prost, Cours à l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris, « Art et Technique de la construction des villes », 1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 1/1.

381 Dossier de croquis d'études, PARP, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 30/4.

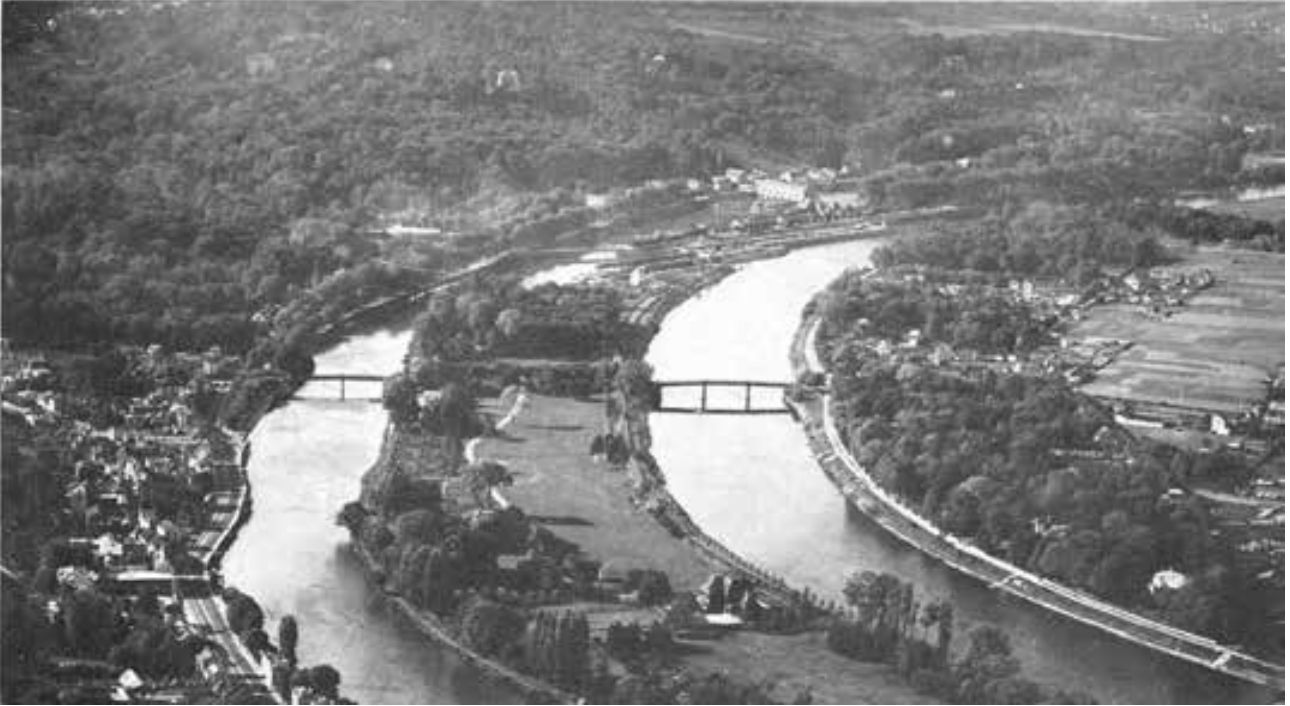
382 *Idem.*

383 Gréber Jacques, *Ville de Marseille. Plan d'Aménagement et d'Extension. Mémoire descriptif*, Paris, Vincent, Fréal & Cie, 1933.

384 Dessin d'étude titré « St Germain, Coupe sur l'axe de la voie triomphale », Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 5/11.

385 Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 5/11 et Marrast Joseph (dir.), *L'Œuvre de Henri Prost, op. cit.*, p. 174.

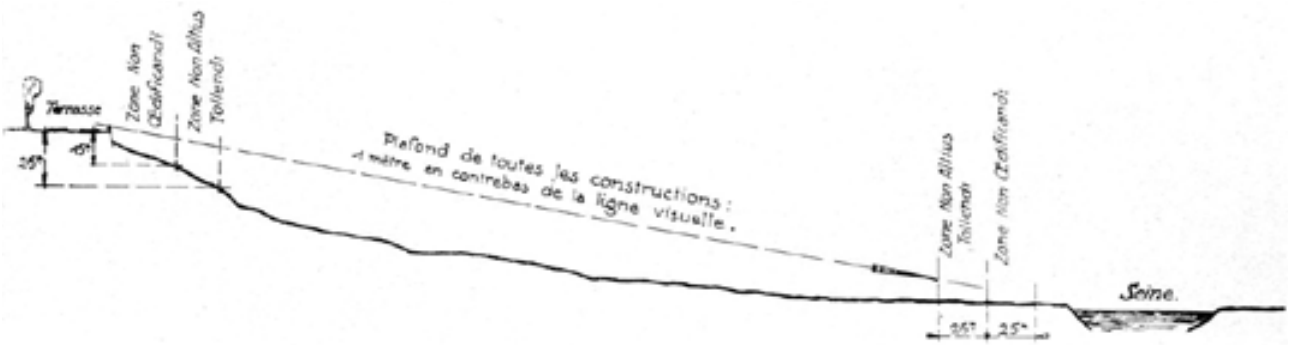
386 « Le plan d'aménagement de la région parisienne », *op. cit.*, p. 49-51.



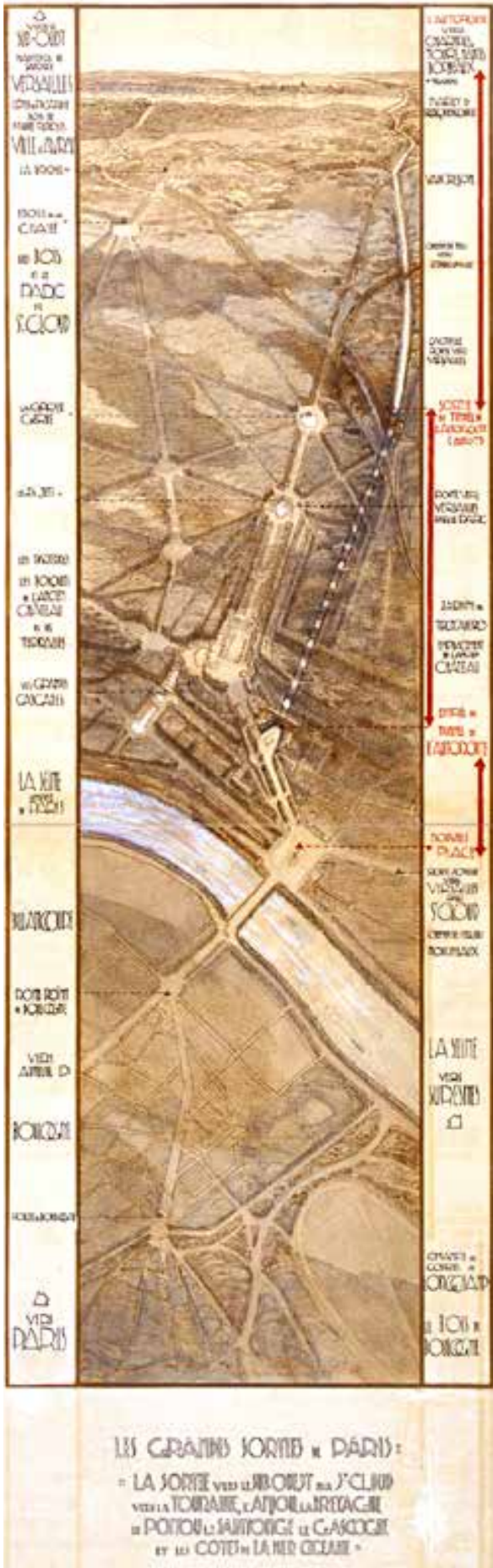
83 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, *Eléments de paysage - Protection des sites, Les berges de la Seine*, 1935, (*Urbanisme*, n°41, décembre 1935-janvier 1936, p. 69).



84 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, *La route des Parcs de l'ouest, "Forêts de Marly et forêt de Saint-Germain constitueront bientôt les "Bois de Boulogne" du grand Paris"*, 1935, (*Urbanisme*, n°41, décembre 1935-janvier 1936, p. 49).



85 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, Éléments de paysage - Protection de la terrasse de Saint-Germain-en-Laye, photographie et coupe indiquant les servitudes de protection, 1935, (*Urbanisme*, n°41, décembre 1935-janvier 1936, p. 75).



86 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, Les grandes sorties de Paris, la sortie vers l'ouest par Saint-Cloud, photographie du pont de Saint-Cloud, 1935, (*Urbanisme*, n°41, décembre 1935-janvier 1936, p. 38).

87 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, Les grandes sorties de Paris, la sortie vers l'ouest par Saint-Cloud, vue en perspective aérienne, 1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 80.

On retrouve l'aménagement de la plaine de Montesson dans une autre grande perspective aérienne au cadrage horizontal panoramique de la forêt de Marly à Maison Lafitte qui nous offre un point de vue opposé au précédent. Elle montre clairement au centre les « zone réservée – espaces libre – Parcs et Sports » et, dans sa partie droite, les nouveaux aménagements proposés par Prost, les « Quartiers-Jardins » le long de la « voie triomphale » et de part et d'autre de la « Grande croisée ouest³⁸⁷ ».

L'autoroute de l'ouest par Saint-Cloud et Rocquencourt

Prost nous rappelle que le projet de l'autoroute de l'ouest « étudiée depuis plusieurs années sous les auspices du Ministère des travaux Publics a reçu l'adhésion de la direction des Beaux-arts, en ce qui concerne le Parc de St Cloud³⁸⁸ » et que le Comité Supérieur de la Région Parisienne « a décidé d'inclure intégralement ce projet, immédiatement réalisable, au plan de l'aménagement³⁸⁹. »

La voie est inscrite dans le paysage de l'ouest parisien dans une large perspective aérienne au cadrage panoramique horizontal avec Paris en arrière-plan dans la première moitié supérieure et Versailles dans la deuxième moitié inférieure du dessin, elle est titrée en partie basse : « L'aménagement de la région parisienne - Le réseau routier du sud-ouest - Les sorties de Paris - Les connexions entre les domaines nationaux, forêts, parcs et châteaux - Les autoroutes³⁹⁰ ». Nous opérons un balayage de la perspective de gauche à droite, du nord au sud pour y situer les projets et dispositifs du plan de Prost. Sur la gauche de la perspective nous retrouvons le Mont Valérien, et le départ de la voie Triomphale, mais c'est aussi une branche de la route des Parcs qui vient chercher Malmaison entre Versailles et Marly par le nord. Cette voie complémentaire intègre l'« établissement d'une "route des Parcs" reliant les domaines de Meudon et de Saint-Cloud avec Versailles et les Trianons et les deux forêts voisines de Marly et de Saint-Germain, destinées dans l'esprit de Prost, à devenir le Bois de Boulogne du Grand Paris³⁹¹ ».

³⁸⁷ Perspective publié dans le chapitre écrit par Remaury Pierre et Royer Jean, « Région parisienne », *op. cit.*

³⁸⁸ Prost Henri, *Aménagement général de la région parisienne. Exposé général*, *op. cit.*, p. 5.

³⁸⁹ *Ibid.*, p. 6.

³⁹⁰ Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 80.

³⁹¹ Marrast Joseph (dir.), *L'Œuvre de Henri Prost*, *op. cit.*, p. 163.

La boucle de la Seine est là encore l'objet d'un « parc côtier » par requalification des berges, sur les coteaux ce sont des « points de vues aménagés » qui dominent la vallée. Au-dessus c'est la Protection des perspectives du Domaine de Marly, de part et d'autre des « vestiges grandioses du domaine de Marly ». Au centre du dessin, c'est le tracé de l'autoroute de l'ouest, dont plusieurs hypothèses de tracé ont été étudiées, mais c'est « à l'extrémité du pont de Saint-Cloud reconstruit qu'aboutira l'autoroute de l'ouest. Une voie en tunnel permet de franchir la haute ligne de coteaux qui borde la Seine³⁹² ».

Ensuite vers l'ouest c'est l'étoile de Maintenon, le triangle de Rocquencourt que « M. Danis, architecte du domaine de Marly a étudié, en liaison avec les Ponts et Chaussées, pour le carrefour de l'autoroute de l'Ouest, une très belle composition de voies de promenade, rétablissant le tracé de l'ancienne route royale de Versailles à Marly³⁹³ ». L'aspect le plus important de cette séquence réside certainement dans la protection de la perspective du grand canal à Versailles « Le paysage que l'on découvre de cette plaine est infiniment grandiose et à peu près inconnu des promeneurs, mais on pourra librement l'admirer du parcours de la branche de l'autoroute ouest se dirigeant vers Chartres³⁹⁴ ». Pour cela c'est le tracé dans la plaine de Fontenay –le -Fleury qui intègre une zone *non aedificandi*, bordée sur ces flancs d'une zone *non altus tolendi*, dispositif de « servitudes stricts » accompagnées de plantations qui « masqueront les bâtiments qu'on a malencontreusement laissés s'élever si près de la perspective³⁹⁵ ».

A l'arrière-plan de ce grand panorama, à l'ouest de Versailles, nous trouvons la « nouvelle voie sud-ouest par Meudon Palaiseau ». Cette « Route de Choisy à Versailles » fait l'objet d'une étude en coupe qui montre les étapes de la « transformation d'une route en voie de grande circulation urbaine », en passant d'un « état actuel » d'une largeur de 25,50 m, élargie à 30 m, et ensuite 50 m ou 60 m suivant les variantes³⁹⁶. Cette coupe nous montre comment élargir la voie tout en conservant les plantations d'alignement, la dernière étape de transformation installe des contre-allées pour la « circulation locale » de part et d'autre des plantations d'alignement de la voie centrale destinée à la « circulation rapide ». Ce procédé est dans la droite ligne d'un des dispositifs majeurs du plan de la côte d'azur varoise,

³⁹² Voir le commentaire en légende de la photographie du pont de Saint-Cloud, in « Le plan d'aménagement de la région parisienne », *op. cit.*, p. 38.

³⁹³ *Ibid.*, p. 40.

³⁹⁴ *Ibid.*, p. 71.

³⁹⁵ *Ibid.*

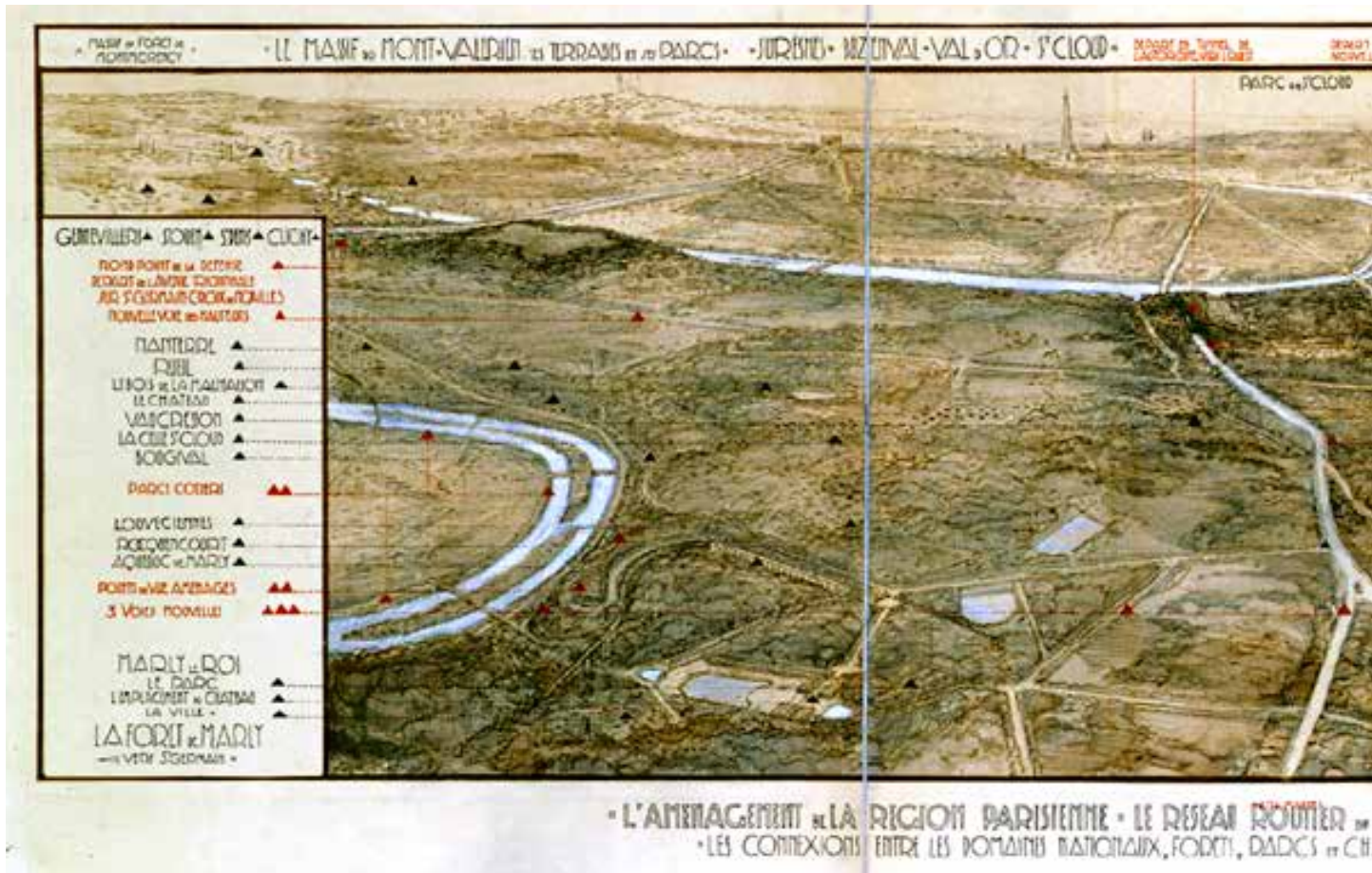
³⁹⁶ Deux variantes de « Profil de route de Choisy à Versailles. Transformation d'une route en voie de grande circulation urbaine », janvier 1933, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 101/2.

la coupe évolutive « de la route au boulevard³⁹⁷ ». Sur le trajet de cette voie Prost a dessiné la « Variante, schéma d'un croisement à 2 niveaux, carrefour de la Belle-épine » dont les espaces situés entre les quatre branches sont construits de « blocks » qui « seraient l'objet d'une ordonnance d'architecture très sobre en rapport avec l'importance du croisement³⁹⁸ », esquissant là une solution urbaine à un échangeur dénivelé qui se situe dans la lignée de la « Vue d'un carrefour à voies superposées » dessiné par Hénard en 1906³⁹⁹.

397 Hodebert Laurent, « Le plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, 1923, Henri Prost, La "Ville-Parc" », *op. cit.*

398 « Variante, schéma d'un croisement à 2 niveaux, carrefour de la Belle-épine », Henri Prost, 23 décembre 1932, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 101/2.

399 Dessin de Hénard pour le chapitre VII « Les voitures et les passants. Carrefours libres et carrefours à giration » des « Etudes sur les transformations de Paris » publié en mai 1906, voir Hénard Eugène, *Études sur l'architecture et les transformations de Paris (rééd. 2012)*, *op. cit.*, p. 199.



88 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, Le réseau routier du sud-ouest, Les sorties de Paris, vue en perspective aérienne, 1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 80.



89 Plan d'aménagement de la région parisienne, Les grandes sorties de Paris, la route de l'ouest, projet du carrefour de l'autoroute de l'ouest, Robert Danis architecte, 1935, (*Urbanisme*, n°41, décembre 1935-janvier 1936, p. 40).

La légende indique "M. Danis, architecte du domaine de Marly a étudié, en liaison avec les Ponts et Chaussées, pour le carrefour de l'autoroute de l'ouest, une très belle composition de voies de promenade, rétablissant le tracé de l'ancienne route royale de Versailles à Marly".

Conclusion

Les quatre axes de lecture du travail d'Henri Prost à l'échelle territoriale

La lecture des deux grands plans d'aménagement de Prost à l'échelle territoriale nous permet de mettre en évidence certains caractères spécifiques à cette démarche.

Le territoire et l'échelle métropolitaine

Le périmètre d'étude comme « grand site » de projet

Le plan d'aménagement de la côte d'azur varoise s'adresse à une portion de littoral méditerranéen, cadrée entre les départements des Bouches du Rhône et des Alpes-Maritimes. Il concerne 26 communes, pour un développé de plus de 200 km de côtes très découpées. Prost installe l'échelle territoriale de ce « grand site » dans deux documents. C'est tout d'abord un grand « Plan Directeur » dressé au 1/100.000^e, qui pourrait s'apparenter à une carte, et qui reprend, selon l'indication apposée dans la légende, « les dispositions particulières à chaque commune précisées sur des plans au 1/10.000^e ». Il s'agit donc, d'une représentation cartographique synchrone du cadrage du site d'étude et du projet dans cette portion du littoral, contenant l'assemblage des tracés proposés sur chaque commune. Ce plan est complété par une perspective en vue aérienne au format panoramique qui embrasse l'ensemble du site, et qui, par cette représentation, l'installe face à la mer. Les deux documents sont annotés, pour préciser les lieux concernés, communes et lieux dits, et les dispositions les plus importantes. Car, selon Prost, « il s'agit de coordonner les efforts de 25 communes vers un but unique⁴⁰⁰ ».

L'emprise de la région parisienne, concernée par le plan Directeur, a été fixée par la loi du 14 mai 1932, elle est comprise entre le Boulevard extérieur et les limites extérieures de la région parisienne, en dehors de Paris qui n'est pas intégré dans la loi concernant le PARP. Le cadre de travail s'étend sur quatre départements et comprend 656 communes, il s'inscrit dans un rayon de 35 km de rayon à partir du centre de Paris avec une excroissance au nord vers Creil et Senlis. Le caractère de « grand site » de ce cadrage est donné par un document, qui là aussi s'apparente à une grande carte, le « Plan d'Aménagement » de 1934, dessiné au 1/50.000^e, inscrit le projet et son périmètre dans une situation de mise en relation et d'ouverture vers les limites du territoire national. Ainsi, sont inscrites sur le plan et cardinalement sur un cercle entourant le périmètre, les directions des tracés autoroutiers vers : les « plages de la Manche et des Flandres », la « Belgique » et le « Luxembourg », la

400 Prost Henri, « Le plan d'aménagement et la mise en valeur de la Côte d'Azur Varoise », *op. cit.*, p. 5.

« Suisse » et « Les Alpes », et les « Pyrénées et enfin les « plages de l'Atlantique ». Les villes pointées par ces destinations sont indiquées par des flèches soulignant les tracés des routes nationales mises en exergue et alimentées par les nouvelles autoroutes du plan d'aménagement. Pour la région parisienne, ce n'est pas une grande perspective qui résume et encadre le « grand site », mais une série de cadrages de visions aérienne des tracés de ces 5 sorties de Paris. Dont le mode de rendu graphique s'apparente fortement à celui de la côte varoise, un bandeau supérieur ou latéral encadrant les dessins pour indiquer les villes et lieux importants, contenant des annotations en rouge qui soulignent les dispositions du projet d'aménagement : voies, berges, espaces libres, quartiers jardins, points de vue, etc.

Prost représente donc le site au moyen de cartes et de grandes perspectives aériennes panoramiques, pour l'embrasser, le prendre en compte et l'installer comme programme, le dessin représente un « grand site » pour y inscrire un destin commun et coordonner l'ensemble des communes dans ces deux projets d'aménagement.

Le territoire physique comme armature de projet

Pour la côte varoise, le socle topographique du territoire apparaît comme une évidence, le Préfet Barnier souligne l'aspect unitaire de cette géographie littorale très découpée : « ayant comme écrien et écran contre les vents les massifs des Maures et de l'Estérel qui prolongent jusqu'à la mer leurs odorantes pinèdes, la côte s'étire tout au long de plus de 80 kilomètres, coupée de plages importantes ou minuscules, en anses, criques ou golfes⁴⁰¹ ». Prost écrit que pour établir cette grande « Ville-Parc à flanc de coteau » il est nécessaire de fournir au préalable « un important travail de topographie, permettant de déterminer avec précision la position des voies nouvelles par rapport aux reliefs du sol, qui en imposent le tracé », ceci afin de « réaliser un ensemble d'agglomérations de plaisances, en plein soleil, face à la pleine mer⁴⁰² ».

Concernant la région parisienne, « La topographie générale, rivières, plaines et collines » forment les caractéristiques naturelles d'un grand site, pour Prost « La région parisienne, malgré ces tares offre encore à l'urbaniste de très belles ressources ». Ce sont les grands parcs qui « constituent d'admirables richesses, non encore compromises » et les vallées de la Seine, de la Marne, de l'Oise, de la Bièvre, de l'Yvette, de l'Yerre et de l'Orge qu'il juge « intactes en bien des points », ainsi que les collines entourant Paris « d'où l'on découvre d'incomparables panoramas⁴⁰³ ». Les cinq au-

⁴⁰¹ Barnier Théophile, « Côte d'azur varoise », *op. cit.*, p. 123.

⁴⁰² Prost Henri, « Programme de la Société d'Etudes de la Côte Varoise », *op. cit.*, p. 72.

⁴⁰³ Prost Henri, *Aménagement général de la région parisienne. Exposé général*, *op. cit.*, p. 2.

toroutes radiales sont majoritairement tracées « selon la topographie générale de la région qu'elles traversent », prolongeant ainsi les quais de la Seine et « les facilités de circulation qu'ils offrent et la beauté des paysages qu'ils découvrent⁴⁰⁴ ».

Le territoire physique est l'armature du projet, la géographie et le paysage constituent une matrice du projet, l'inscription des dispositions de l'aménagement se fait dans une connaissance de la topographie générale des sites et de leur qualités.

Le paysage

L'arpentage de Prost sur la côte varoise est décrit par l'ancien Préfet Théophile Barnier qui parle d'un « travail considérable et fatigant, exigeant la prospection, sans compter la bande côtière, de milliers d'hectares de rochers broussailleux, sur des flancs souvent abrupts⁴⁰⁵ ». L'arpentage et la reconnaissance du sol des sites se fait à pied et en voiture, afin d'identifier les éléments préexistants de l'architecture et du paysage sur les lieux de projet, souligner ceux à préserver ou sur lesquels s'appuyer ; les points de vue sur ces éléments majeurs sont également repérés *in situ*. Le report de cette reconnaissance est inscrit en rouge dans les planches dessinées au 1/10.000^e sur les cartes topographiques d'état-major, une série de numéros renvoie à un cahier qui décrit les dispositions de protection du paysage et de l'aménagement par commune⁴⁰⁶. Ces lieux et ces vues sont captées par un repérage photographique et se retrouvent notamment dans les dispositifs des coupes de la voie de front de mer.

Le travail de reconnaissance préliminaire de la région parisienne est initié en 1928, puis il s'accélère en 1932. Prost en souligne l'aspect opérationnel car « toutes les solutions envisagées, tous les travaux imposés correspondent à des possibilités d'exécution et ont fait l'objet de prospection de détails dans les terrains traversées. » Ce travail se fait en équipe, comme le confirme Remaury et Royer, qui rappellent qu'il « a fallu procéder à une reconnaissance sur place pour reporter sur cartes tout le territoire qu'avait submergé la population parisienne. Pendant plus de deux ans, des agents [...] ont parcouru, patiemment, toute la région, plans en mains » et qui trouve son articulation au sol *in situ*, car « parallèlement à toute cette tâche d'inventaire préalable, Henri Prost, sur le terrain, faisait l'« essai » de ses premiers tracés⁴⁰⁷ ».

⁴⁰⁴ *Ibid.*, p. 9.

⁴⁰⁵ Barnier Théophile, « Côte d'azur varoise », *op. cit.*, p. 127.

⁴⁰⁶ Voir les notes inscrites sur les plans et les cartes de l'album Prost comportant des numéros qui renvoient à un cahier de prescription très précis, Archives Départementales du Var, cartes 14 FI 11 à 14 FI 71 et notes 14 FI 72 à 14 FI 108.

⁴⁰⁷ Royer Jean et Remaury Pierre, *Le Plan d'Aménagement de la Région Parisienne*, *op. cit.*, p. 10.

La captation du paysage s'opère par le repérage des points de vue majeurs, dans la protection des vues et perspectives des grands parcs, et dans le tracé des voies nouvelles qui « découvrirait de très beaux aperçus sur le panorama de la région parisienne⁴⁰⁸ ».

La protection des éléments forts du paysage est un des aspects important du PAPR pour équilibrer la densification possible dans la banlieue. Prost indique que s'il est possible de construire autour de Paris sur des « plateaux et collines largement ventilés, bien exposés et facilement accessibles par les artères projetées », qu'ils « se prêtent admirablement à l'installation de quartiers situés dans les meilleures conditions de salubrité », mais cela ne peut se faire « qu'à la condition de préserver de toute atteinte les principaux éléments qui contribuent à la beauté du paysage » et de requalifier les sites parfois dénaturés par une politique de « reboisement pour l'amélioration du paysage ».

Un des objectifs majeur du plan est de « préserver de toute atteinte nouvelle les principaux sites, monuments et panoramas de la région parisiennes. » Nous l'avons déjà évoqué avec la question des berges, grand espace paysager linéaire, mais cela se retrouve aussi dans la protection de l'unité des grandes masses boisées de la région parisienne notamment concernant l'est parisien pour « préserver ces forêts de tout morcellement ».

Un autre point important incorporé au plan est le projet de la route des parcs de l'ouest, dessiné sur la base d'une proposition de l'administration des Beaux-Arts, et dont l'objectif est de « conserver à ce Parc du grand Paris sa belle unité en assurant la liaison des différents jardins qui le composent⁴⁰⁹ », constituant ainsi le grand système de parcs de l'ouest parisien⁴¹⁰.

Il y a aussi la volonté de réaliser un « paysage routier » avec des masques de végétation sur la banlieue, sorte de *parkways*⁴¹¹ de la banlieue parisienne, en effet comme le précise Prost « ces voies, en dehors de leurs caractéristiques spéciales, seraient exécutées avec le souci de créer, indépendamment de leurs emprises, des espaces boisés, des bouquets d'arbres dans des emplacements choisis selon la nature du terrain et selon la topographie générale de la région qu'elles traversent⁴¹². »

Le long des berges « les rives de la Seine en amont seront l'objet d'un programme

408 Prost Henri, *Aménagement général de la région parisienne. Exposé général*, op. cit., p. 10.

409 « Le plan d'aménagement de la région parisienne », op. cit., p. 49.

410 Voir notre article : Hodebert Laurent, « Les influences théoriques et pratiques du Système de parcs de Jean-Claude Nicolas Forestier sur le travail d'Henri Prost en France. Expériences croisées 1913 – 1934 », *LATCH, Cahiers thématiques*, n° 13, février 2014, pp. 85-95.

411 Pour une définition des *Parkways*, voir Cohen Jean-Louis (dir.), Hodebert Laurent et Lortie André, *Le parkway, dispositif métropolitain*, op. cit.

412 Prost Henri, *Aménagement général de la région parisienne. Exposé général*, op. cit., p. 9.

de reboisement dans la partie comprise entre Charenton et Villeneuve St Georges. Un aménagement du terrain compris sur la rive droite de la Seine vers Vigneux et Draveil permettra de réaliser d'importants boisements par l'aménagement pittoresque des abords des sablières inutilisables ou inutilisées dans cette région⁴¹³. »

Le paysage est sublimé dans les dispositifs de protection les perspectives majeures des grands Parcs à la française de la région parisienne et s'incarne dans le projet d'aménagement et de prolongement de la terrasse de St Germain.

Le processus est itératif entre la grande échelle des documents plans, cartes et photo aériennes, en perspective aérienne et l'échelle locale dans les coupes. C'est dans cet aller-retour, entre le global et le local, que Prost structure son projet et l'inscrit dans les différentes dimensions de son rapport au grand paysage. Ainsi le paysage n'est pas seulement un support ou une matrice du projet territorial, il est aussi sublimé dans les documents de représentation en perspective et dans les coupes.

Le tissu urbain de la métropole, entre constellation des bourgs et étalement périphérique

Ce que nous montre le travail de Prost dans ces deux plans d'échelle territoriale, c'est un tissu urbain éclaté, une constellation de village autour d'une grande ville centre, une métropole (Paris) ou future métropole (Toulon), qui est exclue de la réflexion générale du plan d'aménagement. Dans le Var, c'est la ville de Toulon, dont l'urbaniste Adolphe Dervaux est chargé d'établir le PAEE⁴¹⁴, pour la région parisienne, la capitale intramuros est l'objet d'une réflexion des services du Plan de Paris.

Il s'agit donc pour Prost de traiter cette forme particulière d'organisation territoriale discontinue, autour d'une ville capitale qui est le centre névralgique du territoire et sur laquelle il ne peut agir, ou bien seulement à la marge dans les liaisons et articulations avec sa proche périphérie. Les villages du littoral varois sont enclavés, mal desservis, mais ils se retrouvent connectés aux gares récentes, ou à venir, du réseau ferré qui se met en place. Les bourgs de la région parisienne sont plus importants et généralement bien reliés entre eux par le réseau viaire et ferré, la question qui se pose est alors celle de la définition de leur périmètre dans le cadre d'extensions qu'il faut structurer et organiser pour la limiter.

Les types de tissus urbains sont alors composés des centres villages existants, tissu urbain dense continu et de leurs extensions qui se font principalement par des lotissements plus ou moins denses mais discontinus et sans grande articulation

⁴¹³ *Ibid.*, p. 13.

⁴¹⁴ Dervaux André, « Les villes méditerranéennes », *op. cit.*

morphologique avec les structures existantes, sinon celle des accroches viaires. Pour les villages varois, Prost prévoit une stratégie de développement générique avec le plan « exemple d'extension d'une agglomération », indiquant le « périmètre d'extension centrale » proche du village et contenu dans la « limite du territoire communal⁴¹⁵ », car pour Prost « d'abord il faut définir la forme des agglomérations qui vont se créer⁴¹⁶ ». Le plan de principe est accompagné d'une coupe indiquant l'évolution des chemins existants afin de constituer un réseau de voies urbaines qui doit structurer l'extension, dont une branche constituera la liaison avec la gare. La question des lotissements sera un des thèmes central des discussions de Prost avec le SCLV, il prônera la continuité des tracés afin que « les lotissements soient étudiés en liaison avec les voies des lotissements antérieurs approuvés et en tenant compte des dispositions que les propriétés voisines, non encore loties, seraient susceptibles de recevoir ultérieurement⁴¹⁷ ».

Le tissu de la métropole se trouve dans une situation contenue entre un périmètre extérieur, comme le stipule Prost « Le plan s'applique à toutes les communes comprises entre le boulevard circulaire, en cours d'exécution sur l'emplacement des anciennes fortifications et les limites de la région parisienne, définie par la loi du 14 mai 1932⁴¹⁸ » et la capitale, ville centre de ce territoire métropolitain, « une vaste tache blanche [...] qui ne faisait pas partie de la Région Parisienne! Non point certes parce qu'il ne s'y posait pas de problèmes, mais les études étaient entre les mains du service du « Plan de Paris » qui les poursuivait depuis de longues années, et de ce fait, la loi l'en avait exclu⁴¹⁹ ».

Pour la région parisienne, la question du tissu urbain est tout aussi cruciale, l'objet du plan étant de contenir l'extension « désordonnée » et « informe » des agglomérations, il en propose de nouvelles « délimitations communales », car selon lui « La limitation de la surface agglomérée de chacune des communes et la limitation du volume des constructions permettra de remédier à l'éparpillement des éléments formant la région parisienne⁴²⁰ ». Il revient sur ce point lors de la discussion de Puget au Musée Social, à propos de « L'aménagement de la région parisienne ». Le compte rendu de séance indique qu'il intervient en fin de séance pour attirer l'at-

⁴¹⁵ Voir le cahier de plans du « Projet d'aménagement », Syndicat des communes du littoral pour la protection, l'aménagement et la mise en valeur de la côte d'azur varoise, 17 mars 1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/6, publié dans Marrast Joseph (dir.), *L'Œuvre de Henri Prost*, *op. cit.*, p. 129.

⁴¹⁶ Prost Henri, « Le plan d'aménagement et la mise en valeur de la Côte d'Azur Varoise », *op. cit.*, p. 8.

⁴¹⁷ Prost Henri, Bulletin du Syndicat des Communes du Littoral pour la protection, l'aménagement et la mise en valeur de la Côte d'azur varoise, N°3, Préfecture du Var, Draguignan, 1926.

⁴¹⁸ Prost Henri, *Aménagement général de la région parisienne. Exposé général*, *op. cit.*, p. 2.

⁴¹⁹ Royer Jean et Remaury Pierre, *Le Plan d'Aménagement de la Région Parisienne*, *op. cit.*, p. 12.

⁴²⁰ Prost Henri, *Aménagement général de la région parisienne. Exposé général*, *op. cit.*, p. 12.

tention sur la nécessité pour les « communes encore peu importante de réduire la zone d'habitation⁴²¹ ». A ce sujet, le problème des lotissements privés est un enjeu prioritaire, car, comme l'écrit Prost il s'agit « de mettre de l'ordre dans ce vaste territoire et d'éviter le gaspillage des efforts résultant d'une trop grande dispersion de la population ». Pour lui, « tout lotissement est un fragment d'agglomération » et cela nécessite donc des réseaux d'assainissement et des services publics. Or, « la dispersion des lotissements au hasard des spéculations, depuis la guerre, est une lourde charge » pour les municipalités, il faut donc que « chaque commune délimite les parties de son territoire qu'elle juge susceptible d'être complètement urbanisées à l'aide des ressources dont elle pourra disposer⁴²² ».

D'autre part, les projets de Cités-jardins en cours sont intégrées au plan Directeur (Suresnes, Chatenay Malabry, etc.), et il propose même des nouveaux « Quartiers jardins » dans la plaine de Montesson, disposés de part et d'autre de la « Voie triomphale de Paris à St Germain », et desservis par des contre-allées et contenus dans une « zone aménagée en espaces libres » pour le sport et les loisirs⁴²³. Il est à noter qu'à la même période, on retrouve dans le cours de Prost à l'Institut d'Urbanisme en 1932-1934, des éléments d'analyse des Cités-jardins anglaises de Letchworth et Hampsstead, dessinées par Unwin en 1904-1905⁴²⁴.

Le rapport au temps : les trois temporalités du projet

La question de la temporalité, commence avec l'arpentage et le temps passé sur le site dans le travail de reconnaissance. Sur la côte varoise cela dure un an, sur la région parisienne il s'agit d'un processus long, en étapes successives, qui commence avec la participation de Prost au plan de Hénard de 1910, puis le travail au sein de la CSAOGRP en 1928, jusqu'à la mission qui lui est confiée en 1932, avec une remise du plan deux ans plus tard.

Le temps de l'immersion permet la reconnaissance et l'arpentage de ce site immense de 1928 à 1934, avec un travail de mise à jour considérable des fonds de plan de l'état « actuel » qui ne sera pas achevé par le Service Géographique de l'Armée et qui obligera Prost à procéder à sa propre mise à jour à partir des photogra-

⁴²¹ Compte rendu de la séance du 29 novembre 1935, Communication de M. Puget, maître des requêtes au Conseil d'Etat, à la Section d'Hygiène Urbaine et Rurale du Musée social, revue *Le Musée social*, n°8, aout 1936, p. 242.

⁴²² Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, « Exposé général par M. H. Prost, membre de l'Institut, urbaniste en chef du Comité supérieur », *op. cit.*, p. 12.

⁴²³ Voir les perspectives aériennes concernant « Les grandes sorties de Paris vers l'ouest », Dossier de présentation du « plan Prost », Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 5/12.

⁴²⁴ Henri Prost, cours d'urbanisme, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 1/1.

phies aériennes verticales. Mais cette période permet à Prost de tester certaines dispositions notamment sur le tracé des autoroutes dans l'ouest.

D'autre part, il est à noter la prise en compte des étapes d'évolutions possibles dans les dispositifs de projet. C'est un aspect important du travail de Prost, qui prend ces sources certainement dans l'expérience marocaine, en effet le dispositif du « plan à tiroir » proposé par Lyautey a permis de penser une armature urbaine en vue d'un futur développement. C'est ce que rapporte Guillaume de Tarde en 1932 expliquant le principe consistant à « prévoir largement l'avenir », en se réservant « de grandes réserves de terrains en fonction d'un programme d'ensemble répondant aux besoins futurs⁴²⁵ », il précise même qu'il s'agit « d'établir d'avance ce plan maximum », tout en permettant qu'il puisse « être exécuté par étapes, au fur et à mesure de ces besoins⁴²⁶ ». On reconnaît bien là le dispositif que Prost propose pour la côte varoise, comme un élément de gestion du tissu urbain et de l'évolution de la densité des villages, grâce à un principe qui s'explique en plan et en coupe. Ce qui lui permet de proposer une vision à terme des futures avenues structurantes des extensions urbaines. Prost avait déjà proposé une coupe de principe de phasage pour la Place de France à Casablanca⁴²⁷. Dans ses études pour le PARP, il reprend en 1933, le principe de la coupe évolutive pour illustrer les trois étapes de « Transformation d'une route en voie de grande circulation urbaine » appliqué à la route de Choisy-Versailles, indiquant là encore l'élargissement de la route par le positionnement de voies en contre-allées permettant de conserver les lignes de plantations latérales existantes. La prise en compte du temps est effective dans les dispositifs de projet de Prost, notamment pour l'évolution des voies devant permettre « la transformation progressive des voies routières en voies urbaines en vue d'une circulation rapide et [qui] rendra possible des stationnements que les largeurs actuelles de notre réseau routier n'autorisent pas⁴²⁸ ».

Enfin, il faut considérer aussi le temps de la mise en place du projet. Le 17 mars 1923, à peine son plan terminé, Prost est désigné « Architecte-Conseil » du syndicat des communes du littoral varois afin d'assister les communes membres dans leurs démarches pour établir les PAEE, ainsi que coordonner leurs actions en adéquation avec le Plan Directeur. A cet effet, il participe aux réunions du syndicat plusieurs fois par an jusqu'en 1938, il intervient notamment ponctuellement sur des projets de tracés de voirie ou donne son avis sur des projets de lotissements. En

⁴²⁵ Tarde Guillaume de, « L'urbanisme en Afrique du nord. Rapport général », in *L'urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux*, Edition d'urbanisme, La Charité-sur-Loire, Delaunay, 1932, p. 30-31.

⁴²⁶ *Ibid.*

⁴²⁷ Voir Jean-Louis Cohen, « Casablanca, banco di prova per l'urbanistica dell'ampliamento (1920-1930) », *Casabella*, Milan, n° 593, septembre 1992, fig. 6 p. 35.

⁴²⁸ Prost Henri, *Aménagement général de la région parisienne. Exposé général*, op. cit., p. 3.

janvier 1950, il essayera même de relancer le « Projet d'aménagement et de protection du littoral varois », auprès du Ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme en demandant un plan de sauvegarde de « ce littoral [qui] est le domaine de toute la France ». Arguant que ce Ministère dispose des crédits « nécessaires à l'acquisition de tout ce qui intéresse nos plages et nos boisements⁴²⁹ » afin de les protéger, anticipant la loi littoral et les prérogatives du Conservatoire du littoral.

Concernant les « sorties de Paris », il faut noter que les autoroutes commencent à être esquissées en 1928, alors que la réalisation de l'autoroute du sud aboutira seulement en 1960. D'autre part certains dispositifs de protection du paysage du plan sont toujours opératoires aujourd'hui. Le PARP, qui sera révisé en 1956, est le seul instrument juridique légal opposable aux tiers jusqu'au Plan d'Aménagement et d'Organisation Général de la Région Parisienne de 1960.

La démarche de Prost nous montre la mise en place d'un système ouvert, aux évolutions, aux ajustements, aux négociations avec les communes, c'est d'ailleurs un aspect fondamental du PARP fixé par le décret du 29 juillet 1934 qui stipule que le « projet régional d'aménagement sera soumis à une enquête » dans chaque commune. Ce qui a été fait en août 1935 dans toutes les communes intéressées, et après modification, le plan a été déclaré d'utilité publique en juin 1939.

Conclusion

Cette analyse a été possible grâce au travail de re-dessin du projet, nécessaire pour la connaissance, la compréhension de son échelle territoriale et l'inscription de certains dispositifs.

L'analyse détaillée a mis en évidence les relations entre les grandes perspectives aériennes panoramiques qui embrassent le grand territoire, et les dispositifs qui constituent l'ancrage du projet territorial au sol.

La comparaison entre les tracés des autoroutes du plan Prost et les tracés tels qu'ils ont été réalisés, a montré les correspondances dans les parties proches des limites de Paris intramuros sur des longueurs qui varient entre 10 et 20 km.

Cela passe aussi par la révélation du tracé de la route des parcs dans le cadre du plan général, l'identification du grand système de parcs de l'ouest parisien qui a valeur de modèle, ainsi que les sites réservés pour les espaces libres de la région parisienne, « cités jardins » et « terrains de jeux et promenades ».

La comparaison des périmètres du PARP et du Grand Paris, nous montre une grande différence d'échelle, entre la région inscrite dans le périmètre de 1934 et le

⁴²⁹ Henri Prost, note manuscrite au Ministre de de la Reconstruction et de l'Urbanisme, 23 janvier 1950, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/6.

petit « Grand Paris » dont le territoire métropolitain proche de l'ancien département de la Seine est effective depuis janvier 2016.

Ces quatre clés de lecture comparative des plans d'aménagement de la côte d'azur varoise et de la région parisienne, nous montrent comment les dispositifs de projet de Prost articulent et règlent la transformation des villes et leurs évolutions de l'échelle urbaine à l'échelle métropolitaine.

La recherche montre la grande culture et la finesse des dispositifs que Prost développe, intégrant les questions de géographie, de paysage et de topographie urbaine, pour qualifier le sol des sites où il est intervenu et y inscrire durablement les aménagements. L'analyse nous montre la mise en place d'un système ouvert, aux évolutions, aux ajustements, aux négociations avec les acteurs locaux, une démarche flexible qui s'éloigne de toute question de composition Beaux-Arts.

THÈSE

Pour obtenir le grade de

DOCTEUR DE LA COMMUNAUTÉ UNIVERSITÉ GRENOBLE ALPES

Spécialité : **Architecture**

Arrêté ministériel : 25 mai 2016

Présentée par

Laurent HODEBERT

Thèse dirigée par **Catherine MAUMI**

préparée au sein du **Laboratoire Les Métiers de l'Histoire de l'Architecture, édifices-villes-territoires**
dans l'**École Doctorale 454 – Sciences de l'Homme, du Politique et des Territoires**

Henri Prost et le projet d'architecture du sol urbain, 1910-1959.

Volume 2

Thèse soutenue publiquement le **15 janvier 2018**
devant le jury composé de :

Monsieur Rémy BAUDOÛI

Professeur, HDR, Université de Genève, rapporteur

Monsieur Jean-Lucien BONILLO

Professeur, HDR, ENSA Marseille, président du jury

Madame Viviane CLAUDE

Professeure, HDR, Institut d'Urbanisme de Lyon, membre

Monsieur Jean-Louis COHEN

Professeur, HDR, Institute of Fine Art, New-York University, rapporteur

Madame Corinne JAQUAND

Maître assistante, docteur, ENSA Paris-Belleville, membre

Madame Catherine MAUMI

Professeure, HDR, ENSA Grenoble, directrice de la thèse



Partie 3

La fabrique du projet de sol

La pensée du projet et la méthode Prost

Introduction

Cette partie s'appuie sur l'échantillon proposé dans la partie précédente afin de mettre en avant le processus de la fabrique du « Projet de sol urbain ». Notre objectif est d'expliquer la pensée du projet par la mise en évidence de la culture spécifique de Prost, pour détailler ensuite, pas à pas, l'ensemble du processus de la fabrique du projet.

Cette partie se nourrit des conclusions des deux chapitres touchant les « séquences de paysage urbain » et les « armatures territoriales ». Le processus multiscalair, itératif et entrelacé conduit à ne plus opérer de distinction entre ces deux ensembles. On reviendra au besoin sur ces deux catégories si la compréhension du processus de conception le rend nécessaire.

D'autres facteurs sont déterminants pour cette compréhension : la nature de la formation de Prost (évoquée dans la première partie) ainsi que la culture architecturale et urbaine des éléments constituant les projets d'échelle urbaine et territoriale. Enfin, certaines conditions spécifiques sont nécessaires au déploiement du projet : c'est par l'étude de celles-ci que s'ouvrira cette dernière partie.

La condition du projet de sol

Disciplines, pouvoir et acteurs

Ce chapitre vise à déterminer les facteurs spécifiques qui ont permis à Prost de mettre en place le projet de sol que l'on a décrit précédemment. L'ampleur des projets et les moyens dont il a disposé ne sont pas le fruit du hasard : un faisceau de conditions explique et rendent possible sa démarche. Si Prost a pu développer sa réflexion de l'échelle urbaine à l'échelle territoriale, c'est qu'une condition de commande le lui permettait ; le rapport au pouvoir est donc un élément décisif de cette histoire. En effet, dans certaines conditions, il renonce à entreprendre un projet s'il ne dispose pas des moyens et du temps nécessaires.

La capacité de Prost à prendre en compte les aspects techniques des infrastructures de voirie aussi bien que la dimension paysagère des sites est renforcée par ses rapports – inconstants, mais parfois très directs – avec des acteurs de ces domaines professionnels. Des ingénieurs (Joyant, Rotival), des géomètres (Danger) et des paysagistes (Forestier, Leveau) l'ont croisé ou ont accompagné son parcours. Les techniciens ont aussi enrichi sa connaissance des sites. Ainsi, les méthodes topographique et photographique de cartographie lui permettent de collecter le matériau nécessaire pour concevoir l'articulation fine des projets à leurs contextes variés.

Les outils juridiques sont d'autres moyens indispensables pour la mise en place des projets (l'expropriation au Maroc, et dans une moindre mesure en France), quand ils ne sont pas les déclencheurs des projets (Var, Alger) ou les moyens de les inscrire dans un cadre législatif (Région parisienne).

La taille, l'emprise et l'échelle des projets, ainsi que leurs développements à des échelles qui se déploient du territoire aux édifices, implique l'organisation d'une équipe de travail que l'on a parfois appelée l'« agence Prost ». Les dispositions, les adaptations et les articulations sur le terrain se sont opérées avec les Maires des communes concernées, ou leurs représentants ; pas toujours dans la longue durée, ni non plus dans le développement et la mise en place des projets, mais plutôt sur le mode de relations ponctuellement fructueuses.

En outre, un milieu professionnel reconnaît, conseille et porte le travail de Prost. Ce milieu lui donne accès à des commandes hors du commun : ainsi, les premiers projets d'échelle territoriale, départementale et régionale en France (Var, Région parisienne) et à l'étranger (Maroc, Istanbul), qui sortent entièrement de l'ordinaire.

Prost et la commande : la relation à la maîtrise d'ouvrage

Les conditions de la commande déterminent celles du travail de l'urbaniste. Selon ses propres mots, Prost fut engagé pour sa mission au Maroc en décembre 1913 « à titre d'essai par un contrat de trois mois renouvelable¹ » ; il y restera en réalité dix ans. Le Maroc de Lyautey constitue un moment particulier de la carrière de Prost, durant lequel il dirige le « Services d'Architecture et d'Urbanisme » sous l'autorité du maréchal ; le pouvoir et la capacité d'action du Protectorat rendent les choses plus faciles, moins en termes de moyens financiers – Prost a dû composer parfois avec les moyens du bord – qu'à propos d'une certaine rapidité de décision et d'exécution. Le témoignage de Laprade dans ses *Souvenirs d'un témoin* décrit cette expérience exceptionnelle dans l'histoire urbaine et coloniale française. En dressant le portrait de « Lyautey urbaniste », il montre que celui-ci « adopta la politique d'action », faite de décisions rapides. Lyautey savait faire avancer les choses : Laprade rapporte que la crainte de ses colères mettait toute son administration sur le qui-vive². Le maréchal en fait état dans la préface de *L'Urbanisme aux colonies* : dans ce texte, il invite à aller voir comment on peut « concevoir des villes nouvelles et les réaliser » dès lors que la chaîne de décision est dégagée du poids des routines et des servitudes administratives³. Laprade confirme qu'il faisait « la guerre à la routine, au formalisme, à la morgue⁴ ». Il s'entourait de personnes compétentes et écartait les « incapables », il parcourait le pays en tous sens, travaillant sans cesse, entraînant avec lui ses collaborateurs auxquels il donnait les moyens de travailler et de voir leurs desseins se réaliser. Lyautey se tenait au courant des projets, Prost le voyait le soir avec ses esquisses. Laprade se rappelle de ces soirées à Rabat : « entre huit heures du soir et deux heures du matin, [...] on regardait les plans pendant que les invités causaient. Étude rapide, sans paroles inutiles. Questions, réponses, nettes, précises⁵ ». Ceci n'allait pas sans inconvénient : Laprade, qui en a fait les frais, rappelle aussi la dureté de certains de ses propos, car « pour les fautes de bon sens, il était impitoyable⁶ ».

1 Prost Henri, *La Villa Médicis et l'urbanisme. Communication à l'Académie des Beaux-Arts*, 1959, p. 11.

2 Laprade Albert, *Lyautey urbaniste. Souvenirs d'un témoin*, Horizons de France, Paris, 1934, p. 11.

3 Lyautey Hubert, Préface de *L'urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux. Tome premier: communications & rapports du Congrès international de l'urbanisme aux colonies et dans les pays de latitude intertropicale*, La Charité-sur-Loire, Delayance, 1932, p. 8.

4 Laprade Albert, *Lyautey urbaniste, op. cit.*, p. 11.

5 *Ibid.*, p. 18.

6 *Ibid.*, p. 19.

Cette entreprise était aussi un effort de guerre. Marrast rapporte le mot de Lyautey à ce propos : « un chantier m'évite un bataillon⁷ ». À partir de 1918, il redoubla d'activité pour ancrer la présence française dans l'action. Concernant les villes, Laprade affirme que « si on eût tergiversé, si on eût laissé à d'autres le soin de résoudre les difficultés », il aurait fallu dépenser des centaines de millions et des années de « palabres » pour « réaliser ce qui a été fait vite et à "bon marché"⁸ ». Ce sont les « résultats d'une méthode », car pour Laprade, grâce à cette énergie rapide et « lucide », les villes marocaines sont devenues de vraies « villes modernes⁹ ». Prost rapporte lui aussi cette organisation « toute militaire » : il confirme que « réaliser vite était le mot d'ordre¹⁰ ». Pour lui, pendant dix ans, le maréchal « a remué et activé ses services pour obtenir la réalisation rapide de ce que son âme d'organisateur et d'artiste lui suggérait¹¹ », malgré les difficultés dues aux intérêts privés des premiers colons et le morcelage des premières parcelles occupées, sans oublier l'appétit des affairistes de tous bords.

Lyautey en personne évoque cette question du pouvoir en 1929 au Musée social, confirmant les pleins pouvoirs dont il disposait : « J'étais le législateur, presque le souverain et il n'y avait pas de Parlement par lequel il fut obligatoire de passer. Il y avait bien des "bureaux", mais ils n'avaient qu'à recevoir des ordres et à les exécuter¹². » En 1936, il explique la qualité et la nature de l'autorité qu'il avait délégué à Prost concernant les bâtiments militaires :

« L'ensemble des constructions de Casablanca sera donc dirigé exclusivement par Monsieur Prost. C'est sous sa direction et selon ses indications que seront établis tous les projets de bâtiments militaires, du moins quant à leur ensemble, à leurs dispositions architecturales, à leurs dimensions et spécialement à leurs façades, le détail des dispositions intérieures restant seul réglé par les services intéressés.

Comme conséquence, les projets de bâtiments militaires à construire sur cet emplacement [subdivision et cercle] seront établis sous la direction de Monsieur Prost, après entente avec le Service du Génie pour la disposition intérieure des bâtiments¹³. »

7 Marrast Joseph, « Maroc », in *L'Œuvre de Henri Prost : Architecture et urbanisme*, Paris, Académie d'architecture, 1960, p. 56.

8 Laprade Albert, *Lyautey urbaniste*, op. cit., p. 21.

9 *Ibid.*, p. 22.

10 Prost Henri, « L'urbanisme au Maroc », *Urbanisme*, hors -série, mars 1932, p. 1.

11 Prost Henri, « Le développement de l'urbanisme dans le protectorat du Maroc, de 1914 à 1923 », in *L'urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux : communications & rapports du Congrès international de l'urbanisme aux colonies et dans les pays de latitude intertropicale*, Edition d'urbanisme, La Charité-sur-Loire, France, Delayance, 1932, p. 59.

12 « Travaux des sections. Section d'Hygiène Urbaine & Rurale & de prévoyance sociale », in *Le Musée social*, n°4, Paris, Musée social, 1929, p. 130.

13 Hubert Lyautey, cité par Albert Laprade, « Une note de service de Lyautey », in *L'Architecture d'aujourd'hui*, numéro spécial « France d'Outremer », n° 3, mars 1936, p. 59.

Le pouvoir militaire, conjugué à l'esprit de décision rapide de Lyautey et aux compétences de Prost, a rendu possible la mise en place des structures des villes nouvelles marocaines, ainsi que l'équipement du pays. L'administration française a donc bénéficié du régime du Protectorat, sa « liberté réglementaire » lui permettant de « s'inspirer des précédents allemands, suisses ou égyptiens, aussi bien que de projets ou propositions de loi en instance devant le Parlement français¹⁴ ».

Ce souvenir rend Laprade quelque peu mélancolique, à son retour en France, après avoir connu pendant ces années « l'étrange sentiment de vivre dans quelque "grand siècle" ». Après une « vibrante foi collective », il trouve le découragement, les idées primaires et l'impression que tout grand problème est insoluble.

Pour la Côte d'Azur varoise, le pouvoir initiateur repose dans les mains du préfet Barnier et du Syndicat, dont M. Tavernier est le président. Prost est nommé « architecte-conseil » lors de la séance du SCLCAV du 17 mars 1923 à Toulon : M. Claude, maire de la ville, propose à l'assemblée de s'attacher les services de Prost en qualité de conseil¹⁵. Il demande au Bureau de discuter avec Prost et de préparer un contrat pour cette nouvelle mission de suivi du Plan d'Aménagement avec les communes par le biais du SCLCAV. Dans les listes des personnes présentes aux séances du Syndicat, Prost apparaît en qualité d'« ingénieur-conseil du Syndicat », ce qui montre la qualité des compétences qu'on lui reconnaît, notamment au sujet de la supposée technicité des savoirs urbains de l'homme de l'art. Ce titre évoluera en « urbaniste-conseil du Syndicat » en 1937 ; c'est ainsi que Prost qualifie lui-même sa mission lors d'une communication au SCLCAV à propos de la corniche des Maures.

La lettre du Préfet aux maires des communes du littoral varois est considérée, dans la création du SCLCAV, comme l'un des « documents constitutifs » de cet organisme. C'est le premier texte publié dans le premier bulletin du Syndicat¹⁶. Après un tableau élogieux de la beauté des paysages littoraux, dont il demande la protection en parallèle du développement de la côte – deux questions qui sont la raison d'être de la création du Syndicat –, le Préfet recommande l'établissement d'un plan prenant en compte ces directives. Il évoque un caractère d'intérêt national, pour

14 Durant Emmanuel, « L'évolution de l'urbanisme dans le protectorat du Maroc, de 1923 à 1931 », in *L'urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux*, Edition d'urbanisme, La Charité-sur-Loire, Delayance, 1932, p. 81.

15 Compte rendu de la séance du 17 mars 1923, in *Bulletin du Syndicat des Communes du littoral pour la protection, l'aménagement et la mise en valeur de la côte d'azur varoise*, Draguignan, Préfecture du Var, 1923, p. 44.

16 Barnier Théophile, « Lettre à Messieurs les Maires du littoral varois », in *Bulletin du Syndicat des Communes du littoral pour la protection, l'aménagement et la mise en valeur de la côte d'azur varoise.*, Draguignan, Préfecture du Var, 1923, p. 7-11, voir aussi dans les annexes de l'ouvrage *L'Œuvre de Henri Prost : Architecture et urbanisme*, Paris, Académie d'architecture, 1960, p. 224-225.

poser la question de la participation financière de l'État à ce programme. En tant que représentant de l'État, il justifie son autorité et celle des maires par les dispositions des lois du 21 avril 1906 sur la protection des sites et du 14 mars 1919 sur les plans d'aménagement et d'extension des villes.

Le pouvoir s'organise à plusieurs niveaux: la tête en est le Préfet, représentant de l'État; le président du Syndicat, représentant les communes, est lui-même secondé par son bureau composé de deux vice-présidents et de deux secrétaires. Le « Syndicat des Communes du Littoral pour la protection, l'aménagement et la mise en valeur de la Côte d'Azur Varoise » (SCLCAV), est constitué à perpétuité. Il est composé au départ de 26 communes, représentées par leurs maires¹⁷ et deux délégués, auxquels s'ajoutent les Conseillers généraux représentant les cantons du littoral. Les services des ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées sont des relais très importants pour transposer sur le terrain les dispositions des voies de circulation dessinées par Prost dans le Plan Directeur.

Le 22 septembre 1924, le SCLCAV reçoit la visite du sénateur René Renoult, ministre de la Justice, et de son chef de cabinet, lors d'une réunion en présence de Prost¹⁸. Le ministre, après avoir écouté le plaidoyer du président du Syndicat, rappelle son attachement à « l'œuvre de rénovation de notre Côte d'Azur » poursuivie par le SCLCAV, et affirme « que son entier concours lui fut acquis dès la première heure ». Il cite notamment des projets de créations de voies routières et son intervention auprès de son collègue des Travaux Publics, montrant ainsi sa connaissance du dossier dont il déclare s'être « toujours tenu au courant ». Le Sénateur clôt son intervention en affirmant sa volonté de « collaborer étroitement avec le Syndicat¹⁹ ». Ainsi, l'État suit le dossier d'une manière attentive.

Le Comité supérieur d'aménagement et d'organisation de la région parisienne (CSAORP) est créé par décret en mars 1928. Ce comité de 40 membres, sans pouvoir exécutif ni agents spécialisés, sans budget, est chargé de tâches considérables et imprécises, dont celle de proposer un plan pour la région parisienne – dont l'étendue devra être alors définie. Ses membres représentent l'État, les ministères concernés, les trois départements de la région parisienne et la Ville de Paris. De sa création à sa réorganisation par décret le 4 novembre 1936, il est présidé par Louis

¹⁷ Ce sont les Maires des 25 communes de: Bandol, Bormes, Carqueiranne, Cogolin, Fréjus, La Garde, La Garde-Freinet, Gassin, Grimaud, Hyères, Le Lavandou, La Londe-Les-Maures, La Môle, Plan-de-La-Tour, Puget-sur-Argens, Le Pradet, Ramatuelle, Roquebrune, Saint-Cyr-Les-Lecques, Saint-Maxime, Saint-Raphaël, Saint-Tropez, Sanary, La Seyne, Six-Fours-La-Plage et Toulon; s'y adjoindront les communes de Collobrières et d'Ollioules en septembre 1924.

¹⁸ Compte rendu de la séance du 22 septembre 1924, in *Bulletin du Syndicat des Communes du Littoral Varois*, *op. cit.*, p. 24, n°2.

¹⁹ *Ibid.*

Dausset, l'un des fondateurs de la Ligue de la Patrie française, sénateur de la Seine de 1920 à 1927. Prost intègre la première section « Aménagement » présidée par Henri Chardon, ainsi que la 5^e section, « Habitation », présidée par Henri Sellier²⁰. Après l'adoption de la loi du 14 mai 1932, il est décidé d'établir un projet d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne. Les études de ce plan sont confiées à un Comité supérieur présidé par Louis Dausset. La composition exacte du comité et de ces membres, membres de droit, sénateurs et élus communaux est décrite dans un article de la revue *Urbanisme* de juillet 1932²¹. Prost est nommé « architecte urbaniste en chef » du Comité Supérieur le 26 juillet 1932 par le ministère de l'Intérieur²². Sont également nommés Pierre Remaury, architecte urbaniste, et Jean Royer, architecte urbaniste adjoint.

Le contrat qui lie Prost au ministère de l'Intérieur stipule qu'il doit assurer la direction des travaux de préparation du PARP, selon les termes de la convention du 4 octobre 1933 qui lie la Ville de Paris à l'État, et confie à celle-ci « l'exécution matérielle » des travaux²³. Le contrat précise que le plan doit être livré pour le 1^{er} mai 1934. L'article 4 prévoit que Prost s'engage à donner son concours au CSAORP, même après l'achèvement de cette mission pour « l'examen des projets d'aménagement des communes de la région parisienne » – une tâche qui semble assez irréaliste compte tenu des 656 communes engagées.

Le contrat qui lie le maire d'Alger, Charles Brunel, à Henri Prost et Maurice Rotival, est signé les 30 janvier et 2 février 1933. Il porte sur « l'établissement du plan d'aménagement de la région algéroise », pour une remise du travail le 1^{er} février 1935. Un avenant à ce contrat, en date des 24 avril et 1^{er} mai 1935, prolonge le délai de remise de six mois, jusqu'au 1^{er} août 1935²⁴. Ce même contrat est prolongé une seconde fois les 28 septembre et 10 octobre 1935, à cause du décret-loi du 25 juillet 1935 sur les projets régionaux d'urbanisme ; la nouvelle date de finalisation est alors fixée au 31 décembre 1935²⁵.

Prost refuse la première mission à Istanbul ; il ne participera pas au concours lancé en 1934, occupé qu'il est au PARP. Mais il y retourne en 1935, ayant obtenu

20 La composition des sections est décrite dans un document tapuscrit de 3 pages intitulé « NOTE sur la composition et les attributions des sections du COMITE SUPERIEUR DE L'AMENAGEMENT ET DE L'ORGANISATION GENERALE DE LA REGION PARISIENNE », Fonds Prost, AA/CAPA/AA XXe, 343 AA 5/2.

21 « Le Comité Supérieur d'Aménagement de la Région Parisienne », *Urbanisme*, n° 4, juillet 1932, p. 116.

22 Courrier, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 5/1.

23 Contrat de convention entre l'État et Henri Prost, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 5/1.

24 Avenant au contrat, émis par la Mairie de la Ville d'Alger, 1935, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 5/15.

25 Deuxième avenant au contrat, *Ibid.*

nu les conditions qu'il demandait pour effectuer son travail. Royer écrit en 1965 que le rôle de Prost n'est pas un « urbaniste-consultant », c'est un urbaniste qui se consacre « sur le tas » à sa tâche, entouré de ses fidèles collaborateurs, mais surtout des « fonctionnaires de l'administration la plus directement intéressée ; en l'espèce le Belediye (c'est à dire la Préfecture) à la tête duquel se trouve un préfet compréhensif, énergique, honnête. C'est aussi le gouvernement : Istanbul est vraiment une "affaire d'État" ; le ministre de l'Intérieur est directement engagé. Le Premier ministre aussi. Les pensées directrices tout au début, au moment des grandes options, venaient de plus haut encore : le Président Atatürk, personnellement²⁶. » Prost fut reçu en personne en 1938 par Mustafa Kemal. Pinon cite le récit qu'il en donne dans un entretien au *Figaro* : il est accueilli par le Préfet à la gare de « Constantinople », qui l'emmène « sur une plage où se dressait une maison de bois, d'aspect très simple, joyeusement fleurie. Un homme nous attendait sur le seuil : c'était Atatürk, le maître et le guide, écouté avec vénération, de la nouvelle Turquie. Il me fit expliquer mes projets, jeta un regard attentif sur les plans. La transformation de Constantinople était décidée²⁷ ! » Ce récit montre une relation de confiance directe entre Prost et les rouages du pouvoir. L'architecte confirme que « le plan d'urbanisme fut réalisé en grande partie, sous la haute autorité de Son Excellence ADNAN MENDERES, Premier ministre de la Turquie moderne²⁸ ».

Cette relation au pouvoir a permis à Prost de poser les modalités de son travail, et de mener à bien les études nécessaires à l'établissement des projets d'aménagement dont il a eu la charge. Au Maroc comme à Istanbul, ce sont des pouvoirs forts, avec des chefs charismatiques à leur tête. En France, sur la côte varoise comme pour la région parisienne, c'est une chaîne plus complexe qui s'échelonne de la tête de l'État et ses représentants (ministre ou préfet) jusqu'au pouvoir local. Mais dans toutes ces situations, se joue une certaine réciprocité, un respect et une acceptation mutuelle entre Prost et les hommes de pouvoir. C'est pratiquement un face-à-face. L'architecte est appelé, désiré, et on attend à chaque fois qu'il soit à la hauteur des situations et des défis qui ne cessent d'augmenter et de se complexifier. Il semble que c'est parce qu'il a l'oreille du pouvoir qu'il peut faire bouger les choses, avoir un impact sur les situations réelles, dans des conditions qu'il accepte.

²⁶ Royer Jean, « Henri Prost urbaniste », *Urbanisme*, n° 88, 1965, p. 28.

²⁷ Article de Georges Rayon, *Le Figaro*, 29 août 1938, cité par Pinon Pierre, *From the Imperial Capital to the Republican Modern City. Henri Prost's planning of Istanbul (1936- 1951)*, İstanbul, Istanbul Research Institute, 2010, p. 38-39, textes traduits par Mathilde Pinon-Demirçivi et retranscrits dans l'exposition virtuelle « Henri Prost et le plan directeur d'Istanbul 1936-1951 », CAPA, 2012.

²⁸ Prost Henri, *La villa Médicis et l'urbanisme*, op. cit., p. 8.

Les champs professionnels

Le contexte du travail de Prost n'est pas à proprement parler pluridisciplinaire, mais il montre un système de collaborations horizontales avec d'autres champs professionnels et avec ses pairs. Ces collaborations sont rendues obligatoires par la nature même du projet de sol urbain, car la nature de sa transformation intéresse plusieurs domaines. Ce sont en premier lieu les archéologues (traces historiques), les géographes (géomorphologie) et les topographes (connaissance dessinée) pour la connaissance de l'état antérieur au projet; ce sont ensuite les ingénieurs et les techniciens (réseaux, infrastructures et ouvrages), les paysagistes (plantations, jardins et parcs), les juristes (législation, expropriation) et les architectes (édifices publics, espaces publics, parcs et jardins).

Il ne s'agit pas là de son équipe, mais d'un contexte qui nourrit la démarche, les échanges, et enrichit la connaissance des sites et de leurs usages sociaux ainsi que la constitution des projets et leur mise en œuvre. Aussi Prost ne travaille pas seul; il fait partie d'un environnement professionnel pluridisciplinaire où il rencontre des ingénieurs, des paysagistes ou des techniciens, aussi bien que des acteurs politiques et institutionnels, dont les degrés d'implication dans les projets sont divers.

À la fin de sa vie, il écrira :

« L'aménagement des villes est l'objet depuis quelques années d'une des plus graves préoccupations gouvernementales; c'est un des objectifs dominants de la civilisation contemporaine.

Objectif complexe où interviennent de multiples éléments: Habitation – circulation – travail – hygiène et esthétique, résumant ces divers éléments où l'ingénieur, l'architecte et le sociologue unissent leurs connaissances particulières pour vertébrer ces immenses organismes que sont les agglomérations modernes²⁹. »

La question du travail pluridisciplinaire commence lors du séjour à la Villa Médicis, ce que Hauteceur confirme en évoquant les « vastes recherches entreprises par les architectes » à l'aide des pensionnaires du Palais Farnèse et de l'École d'Athènes pour les questions historiques et archéologiques – l'interprétation des « inscriptions », la traduction des textes et surtout l'interprétation « commune du résultat des fouilles³⁰ ». Les architectes ont effectivement besoin, dans leurs recherches, des connaissances d'autres champs disciplinaires, indispensables pour restituer les états des édifices et ensembles urbains antiques.

²⁹ Prost Henri, *L'Urbanisme en Afrique du Nord et sur la Côte d'Azur*, document dactylographié, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XXe, 343 AA 1/3, 1958, p. 5.

³⁰ Hauteceur Louis, « Henri Prost à la Villa Médicis », in Marrast Joseph, *L'Œuvre de Henri Prost. Architecture et urbanisme*, Paris, Académie d'architecture, 1960, p. 26.

De son expérience à Anvers, Prost dira que « c'est en passant par les techniciens belges » qu'il a appris « certains procédés de réalisation³¹ » (sans préciser lesquels). Grâce à son succès à ce concours, Prost participe à partir de 1911 aux séances de la SHUR du Musée social, cercle intellectuel que l'on évoquera plus loin. Il y fait la connaissance de plusieurs « métiers ». Il écrira notamment que le Musée social « fit le lien entre sociologues et techniciens », et dira y avoir rencontré Forestier et les membres de la Ligue urbaine. Il mentionne également ses confrères Bérard et Agache, ainsi que « d'éminents administrateurs bien connus » – Delaney, Préfet de la Seine, et Lallemand, ancien Préfet de la Seine – mais aussi des « littérateurs » et « d'illustres médecins et hygiénistes³². »

La SFU, créée en 1911 à partir de la SFAU, regroupe des professionnels de plusieurs horizons, que Dervaux décrit de cette manière : « des architectes, des géomètres, des ingénieurs, des paysagistes, des écrivains d'art, dont la propagande est indispensable, des administrateurs, des aviateurs, dont les photographies aériennes sont de première utilité, constituent la troupe solide dont nous avons énuméré l'état-major³³. »

Tous ces organes intellectuels mettent Prost en relation avec les autres professions intéressées aux questions urbaines, qui les appréhendent sous d'autres angles : l'hygiénisme, la technique, la législation, le paysage, etc.

Dès son arrivée au Maroc, Prost est en contact avec d'autres professionnels. Cette mise en relation est rendue en pratique obligatoire par l'ampleur de la tâche d'équipement du pays, depuis la connaissance des sites jusqu'à la réalisation des projets. Prost évoque le travail du paysagiste Forestier, qui avertit Lyautey de la nécessité de mesurer et de prévoir les futures villes nouvelles, et « des conséquences que pouvaient avoir ces réalisations ultérieurement³⁴ ». Il cite son rapport, évoquant « un exposé de quelques dispositions à préconiser, pour les Villes Nouvelles du Maroc³⁵ ». Prenant la suite de Forestier, il engage une sorte de collaboration à distance avec le paysagiste, dont le concept du « système de parcs » a fortement influencé Prost durant toute sa carrière³⁶. Même si l'architecte ne nomme pas ex-

³¹ Prost Henri, *La villa Médicis et l'urbanisme*, op. cit., p. 8.

³² Prost Henri, « Paris 1900 », n. d., p. 14-15, 24 pages dactylographiées.

³³ Dervaux André, « Les lois de l'urbanisme et la Société Française des Urbanistes », *Urbanisme*, n° 3, juin 1932, p. 101.

³⁴ Prost Henri, *L'urbanisme au Maroc, Notice pour le congrès de Strasbourg*, F Fonds Prost, loc. cit., 343 AA 3/3, 1923, p. 1, Note dactylographiée, 6 pages.

³⁵ *Ibid.*, p. 2.

³⁶ Voir Hodebert Laurent, « Les influences théoriques et pratiques du Système de parcs de Jean-Claude Nicolas Forestier sur le travail d'Henri Prost en France. Expériences croisées 1913 – 1934 », *LATCH, Cahiers thématiques*, n° 13, février 2014, pp. 85-95.

plicitement le dispositif ni la méthode, l'un des plans schématiques de Rabat publié par Laprade dans *Architecture d'aujourd'hui* en 1939 s'intitule «Système des espaces libres³⁷». Celui-ci représente clairement le «système de parcs» ou plutôt le «système des jardins» de la ville, dessiné par Prost sur les traces du schéma de Forestier de janvier 1914³⁸.

En 1914, Prost «débarque au Maroc» avec le juriste Guillaume de Tarde, alors auditeur au Conseil d'État, dont il a fait la connaissance lors de la traversée. Celui-ci est chargé «d'étudier et de mettre au point l'arsenal des Lois nécessaires à l'Administration du Protectorat³⁹». Il mettra en œuvre, avec Paul Tirard, les premières lois sur l'urbanisme avec les différents «Dahir» régulant le droit des sols et de la construction⁴⁰. Laprade rappelle que Prost, pour réaliser le tracé du plan de la ville, a travaillé «en collaboration avec Guillaume de Tarde, directeur des services civils, un "as" lui aussi». Cette coopération lui permet d'expérimenter des outils juridiques pour éviter des démolitions dont l'impact «eût entraîné de trop gros frais⁴¹». En tant que Directeur des Affaires civiles de la Résidence Générale, et avec son adjoint La Cassinière, il met au point le principe de «redistribution urbaine» qui a permis des expériences de remembrement opérées par le biais des associations de propriétaires. Laprade explique que les parcelles étaient relevées dans leur état initial; puis, l'impact du tracé du plan était évalué pour une répartition équitable, «à l'aide d'experts tout le terrain était redistribué avec des parcelles légèrement diminuées, dont le surplus allait aux rues⁴²». Ce dispositif législatif a notamment été appliqué pour l'opération de la percée du boulevard de la gare⁴³. D'autres négociations ont été permises grâce au général Calmel, qui commandait alors la subdivision administrative de Casablanca et «fut le négociateur et le grand artisan⁴⁴» de la «métamorphose» de la ville. Laprade témoigne également que grâce à cette méthode de redistribution urbaine, le plan de Rabat «fut de même rapidement écrit sur le terrain⁴⁵».

37 Laprade Albert, «L'urbanisme en Afrique du nord», *L'architecture d'aujourd'hui*, vol. 10, n° 3, mars 1939, p. 68.

38 Forestier Jean-Claude-Nicolas, *Grandes villes et systèmes de parcs. Suivi de deux mémoires sur les villes impériales du Maroc et sur Buenos Aires*, Paris, Norma éd., 1997, p. 195.

39 Prost Henri, *L'urbanisme au Maroc (1923)*, op. cit., p. 3.

40 Cohen Jean-Louis et Eleb Monique, *Casablanca. Mythes et figures d'une aventure urbaine*, Paris, Hazan, 1998, p. 75-77; Marrast Joseph (dir.), *L'Œuvre de Henri Prost*, op. cit., p. 220-224.

41 Laprade Albert, *Lyautey urbaniste*, op. cit., p. 14.

42 *Ibid.*, p. 15.

43 Garret Pascal, «Casablanca confrontée à l'Etat colonisateur, aux colons et aux élites locales : essai de micro histoire de la construction d'une ville moderne», in *La ville coloniale au XXe siècle: d'un sujet d'action à un objet d'histoire*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2005, p. 27-39.

44 Laprade Albert, *Lyautey urbaniste*, op. cit., p. 16.

45 *Ibid.*, p. 18.

L'ingénieur Edmond Joyant, Directeur du Service des travaux Publics du Protectorat, travaille avec Prost. Il confirme la nécessité d'un appareil législatif : « il ne sert à rien d'établir des plans d'aménagement excellents, si l'on n'a aucun moyen de les faire respecter par les particuliers⁴⁶ ». Il présente le plan de Casablanca au Musée social avec lui en 1922⁴⁷, et publie en 1923 un traité d'urbanisme qui fait état de la sectorisation fonctionnelle de la ville⁴⁸.

Dans le cas de la côte varoise, le président du SCLCAV, René Tavernier, est lui-même un Inspecteur général des Ponts et Chaussées en retraite. D'autre part, le rôle de Prost évolue au cours des différentes étapes du projet. La première est la phase d'élaboration du projet de Plan d'Aménagement en 1922-1923 ; il est ensuite nommé « Architecte-Conseil » du SCLCAV. La séance du 17 mars 1923, se tient en présence de Barnier, Préfet du Var, et Giboin, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du Département, ainsi qu'un délégué du Syndicat d'initiative de Toulon. Le bureau discute de la nature de la mission du Syndicat, conformément à la lettre du Préfet Barnier, et du travail demandé à Prost. On peut souligner la démarche collaborative : le « plan général devra être établi [...], conçu en accord avec les grandes Associations, telles que les Syndicats d'Initiative, le Touring-Club de France, l'Office National du Tourisme⁴⁹ », ainsi que le Conseil Général du Département du Var. Prost confirme, en dehors de l'implication des communes, que c'est « par la bonne volonté des Syndicats d'initiatives et de nombreuses personnalités de la région que fut élaboré le plan directeur⁵⁰ », soulignant ainsi la nécessaire collaboration entre ces différentes instances. Les représentants des institutions associées participent à certaines réunions du SCLCAV et Giboin, l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du Var, est souvent présent lors des réunions.

Le travail de Prost opère la synthèse des actions communales et d'autres services de l'État ou du département. Ainsi, le compte rendu explique le retard de Prost par la nécessité « d'obtenir des indications suffisantes sur les dispositions des plans d'aménagement déjà entrepris par les communes les plus importantes de notre

⁴⁶ Joyant Edmond, « L'urbanisme au Maroc », *La Technique Sanitaire et Municipale*, n° 4, avril 1922, p. 88.

⁴⁷ Prost Henri et Joyant Edmond, *Communication de MM. Joyant et Prost sur les plans d'Aménagement et d'extension des villes au Maroc*, Musée social, SHUR, 1922.

⁴⁸ Joyant Edmond, *Traité d'urbanisme*, Paris, L. Eyrolles, 1923, vol.2, 192 p.

⁴⁹ Compte rendu de la séance du 17 mars 1923, in *Bulletin du Syndicat des Communes du Littoral Varois*, op. cit., p. 31.

⁵⁰ Prost Henri, « Le plan d'aménagement et la mise en valeur de la Côte d'Azur Varoise », in *Où en est l'urbanisme en France et à l'étranger*, Congrès de Strasbourg, Syndicat des Communes du littoral varois, SFU, Eyrolles, 1923, p. 10.

groupement⁵¹», mais aussi par la nature de cette «étude d'ensemble, destinée à suggérer, à guider, à coordonner une quantité d'études de détail qui rentrent dans les attributions [...] des collectivités diverses: État, Département, Communes⁵²». Un budget spécifique est voté, afin de pouvoir procéder aux travaux d'impression et de distribution de tous les documents à même d'éclairer les communes adhérentes, ainsi que les autres collectivités: État, Département, Office national du Tourisme, Syndicat d'initiative, etc. En effet, le président du SCLCAV estime que celles-ci «ont leur rôle à jouer dans l'exécution du programme d'ensemble que nous élaborons⁵³.»

Dans le texte de présentation, Prost indique que le plan directeur a été dessiné au 1/10 000^e «en communauté complète d'idées avec M. l'Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du département du Var et de ses bienveillants collaborateurs⁵⁴.» Enfin, Prost fera appel aux services de Marcel Chrétien et René Danger pour le relevé en photographie aérienne du littoral.

Le travail de Prost avec le Syndicat consiste à la fois à recueillir les avis et informations sur le terrain de la part des élus et techniciens, à conseiller le Syndicat sur les choix et orientations stratégiques concernant le Plan d'Aménagement, à dessiner les éléments du plan et à les expliquer; à s'assurer, enfin, que les dispositions du plan soient appliquées par les membres du syndicat et les élus des communes adhérentes.

La connaissance d'un grand territoire et sa restitution dans l'objectif du plan d'aménagement ne peut être qu'une œuvre collective, comme l'a montré la deuxième partie de ce travail. Mais au-delà de la fabrique de cette connaissance cartographique, l'expérience de Prost avec les acteurs d'autres champs professionnels a retenu l'attention de Remaury et Royer :

«Sa longue habitude du travail en commun avec les représentants des administrations intéressées par l'urbanisme, qu'il s'agisse des ingénieurs, des militaires, des juristes, des techniciens des chemins de fer ou des routes, de l'agriculture ou des sites, l'avait préparé à la tâche qui l'attendait. Son autorité était considérable.⁵⁵»

51 Compte rendu de la séance du 17 mars 1923, in *Bulletin du Syndicat des Communes du Littoral Varois*, *op. cit.*, p. 32.

52 *Ibid.*

53 *Ibid.*, p. 37.

54 Prost Henri, «Le plan d'aménagement et la mise en valeur de la Côte d'Azur Varoise», *op. cit.*, p. 10.

55 Royer Jean et Remaury Pierre, *Le Plan d'Aménagement de la Région Parisienne*, texte dactylographié pour *L'œuvre de Henri Prost*, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 5/16, 1959, p. 7.

Le travail s'organise en amont au sein du Comité supérieur de l'aménagement de la région parisienne, qui a désigné en 1932 ses commissions internes et les programmes de chacune d'elles⁵⁶, en fonction depuis novembre 1932. La première a pour charge les « Législations et finances » : présidée par M. Cathala, ancien ministre de l'Intérieur, ses missions portent sur l'étude du programme, les lois de déclaration d'utilité publique, les expropriations, servitudes, etc. La deuxième commission est chargée de l'« établissement du Plan » ; André Morizet, sénateur de la Seine, la préside. Son programme porte sur l'organisation de la région parisienne, la détermination des communes qui en font partie, les projets communaux d'aménagement, les zones et programmes de servitudes, les espaces libres et réserves, la détermination des sites et perspectives. La troisième commission est chargée de l'« application du Plan » ; présidée par Henri Sellier, ancien président du Conseil général, elle s'occupe des questions des lotissements, des habitations et groupes d'habitations, des établissements classés, cités-jardins, cités linéaires et cités satellites, de la protection des sites et monuments, des terrains de sports et des emplacements des expositions. La quatrième commission, présidée par M. Giraud, Directeur général des Travaux de Paris, est chargée des « Services publics ». Elle s'occupe d'organiser l'enseignement, la police, la défense anti-aérienne, les réseaux d'eau, de gaz et d'électricité, l'hygiène et l'assainissement, les abattoirs, les halles et les marchés, les sépultures, les services postaux, télégraphiques et téléphoniques, ainsi que les services de défense contre l'incendie et les inondations. La cinquième commission traite des « Transports et circulations » ; son président est M. Helbronner, président de Section au Conseil d'État. Ses compétences portent sur tous les modes de transport : aérien, souterrain, fluvial, ferré, routier et autoroutier avec leurs points d'interface, les extensions des réseaux prévus au Plan et la coordination de l'ensemble. Enfin, un « Comité technique » est constitué sous la présidence de M. Chardon, président de Section au Conseil d'État : il est composé de Prost, qui représente le bureau technique chargé de la préparation du plan régional, des ingénieurs en chef des quatre départements concernés, de M. Giraud, directeur général des Travaux de Paris, de M. Jayot, directeur de l'extension, de M. Dautry, directeur général des chemins de fer de l'État, ainsi que de M. Puget, maître de requêtes au Conseil d'État, rapporteur général du Comité supérieur d'Aménagement. Cette organisation centralisée a donc pour objectif de couvrir l'ensemble des thèmes du PARP et de s'adjoindre des compétences et des avis nécessaires à l'élaboration du Plan et du Programme.

56 « L'aménagement de la région parisienne », *Urbanisme*, n° 8-9, novembre 1932, p. 254.

La présentation du PARP dans le numéro spécial de la revue *Urbanisme* de 1935 fait état de la « coordination avec les services Techniques Départementaux » et les Services techniques de la ville de Paris. Les dossiers d'enquête ont été assurés par les « Services de la Préfecture de la Seine », sous la direction de deux ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées⁵⁷. Quelques notes de bas de page sont plus précises quant aux professionnels ayant participé, notamment pour l'établissement du programme et de cartes documentaires, créditées à Henri Sellier et Humery⁵⁸. Néanmoins, cette présentation dans *Urbanisme* fait état du manque de documentation nécessaire au projet régional, à propos des « conditions de vie, économiques et sociales », ainsi que des études préalables sur les « zones les plus favorables » à la construction, et celles où les arbres devaient être protégés. Elle regrette aussi les compétences manquantes en matière de géologie, d'hygiénisme et de sociologie⁵⁹.

Le dossier de la transformation d'Istanbul est tout aussi complexe et mobilise des compétences diverses. Lorsque la ville consulte Prost en 1936, celui-ci accepte en précisant les conditions de sa mission. Il demande à ce que les projets soient dressés sur place avec « la collaboration des ingénieurs, architectes et topographes de la municipalité qui, par leur constante participation à tous les projets élaborés, constitueront un groupe de techniciens expérimentés, poursuivant avec vigilance, pendant de longues années, l'application de ces projets en les adaptant à d'imprévisibles évolutions, sociales et urbaines⁶⁰. » Ce propos montre la volonté de travailler avec des acteurs d'autres champs professionnels, et un ancrage des réalisations dans la longue durée. Prost déploiera aussi une démarche consultative dans le domaine économique, en organisant des « conférences-débats » avec les corps de métiers en relation avec la Chambre de Commerce d'Istanbul, qui aboutira au plan de zonage de 1937⁶¹.

L'activité de Prost est pluridisciplinaire sur deux axes. D'une part, on voit s'esquisser un type de pratique qui mobilise différents services de l'État ou services techniques. Que ce soit un choix de la maîtrise d'ouvrage (Var, RP) ou de Prost (Istanbul). D'autre part, le travail avec différents acteurs – les topographes, urbanistes, architectes, paysagistes, ingénieurs, sociologues, photographes, etc. – est à la fois une nécessité pour la connaissance des sites, et une condition du passage

⁵⁷ Royer Jean (éd.), « Le plan d'aménagement de la région parisienne », *Urbanisme*, n° 41, décembre 1935, p. 16.

⁵⁸ *Ibid.*, p. 14.

⁵⁹ *Ibid.*, p. 15.

⁶⁰ Propos retranscrit dans la revue *urbanisme*, Royer Jean, « Henri Prost urbaniste », *op. cit.*, p. 26.

⁶¹ Neuville François, *Penser la ville, créer la ville. L'oeuvre d'Henri Prost à Istanbul 1936-1951.*, Istanbul, Turquie, Yapi Kredi Yayinlari, 1996, p. 6, URL : <https://www.abebooks.fr/Penser-ville-creer-ville-Loeuvre-dHenri/3396192466/bd> (consulté le 7/4/2017).

du projet dessiné à sa réalisation. Pour « embrayer » sur le réel, l'articulation entre les différentes phases de la fabrique du projet est rendue possible parce que Prost échange avec d'autres, prend des avis et conseils, trace l'horizon d'un projet de transformation et transmet tout ce travail préparatoire à ses collègues et partenaires, ainsi que vers ceux qui vont travailler sur le terrain.

Il faut toutefois distinguer cette démarche d'échange horizontale, entre professionnels experts, du travail de Prost avec son équipe et ses collaborateurs.

« L'agence Prost »

L'objectif de ce chapitre est d'examiner comment Prost a travaillé en équipe avec ses collaborateurs, au sein de ce que certains d'entre eux ont appelé « l'agence Prost ». On évoquera surtout les souvenirs de ses anciens collaborateurs et partenaires. Royer confirme en 1965, sur cette méthode :

« Sa manière de travailler sera, d'ailleurs, toujours identique : il étudiera rarement en solitaire ; pour lui la notion d'équipe prédominera ; s'entourant d'hommes auxquels il fera partager sa vision des choses, il insufflera sa foi dans le but à atteindre, associant aussi, toujours, les techniciens du lieu à ses propres missions, les conduisant ainsi à leur faire partager ses recherches, ses études, et à devenir en quelque sorte les "mainteneurs" de sa pensée.

Cette notion de l'équipe le hantera constamment et lorsque en 1953, fut organisé sous l'égide de l'Académie d'Architecture cette éblouissante exposition intitulée "Henri Prost, cinquante ans d'urbanisme", il se défendra d'apparaître seul.⁶² »

Le travail en équipe commence en réalité à l'École des Beaux-arts, lorsque les « nouveaux » sont réquisitionnés lors des « charrettes » pour aider leurs aînés au travail de finalisation de rendu graphique des projets. Ce mode opératoire forme à l'organisation des architectes en chefs d'équipe, afin qu'ils apprennent à déléguer certaines tâches tout en restant maîtres de l'architecture générale et de l'esprit du projet qu'ils sont en train de rendre. La structure est alors hiérarchique et le projet n'est pas une œuvre partagée, mais personnelle. Il en est de même, ensuite, à la Villa Médicis : on ne peut dire qu'un groupe de travail sur un projet partagé s'y constitue, mais plutôt que naît la convergence d'un intérêt pour les questions urbaines. Prost le rapporte dans ses souvenirs : « C'est de l'Académie de France à Rome qu'est parti le vaste mouvement d'études qui a réagi vigoureusement contre la carence des Pouvoirs Publics au sujet des aménagements urbains. [...] Lorsque j'arrivais à l'Académie de France à Rome, à la fin de l'année 1902, les ateliers des architectes présentaient d'importants travaux d'un caractère imprévu qui, jusqu'à cette époque, n'avaient jamais été traités⁶³ ». Il s'agit bien évidemment de Tony Garnier, Paul Bigot, Jean Hulot, Léon Jaussely et Ernest Hébrard. Prost confirmera à la fin de sa vie que « c'est aux anciens pensionnaires de l'Académie de France à Rome que nous devons en grande partie le mouvement urbaniste contemporain⁶⁴ ». Si la question reste entière, il est établi que le séjour à la Villa Médicis contribue à construire une

⁶² Royer Jean, « Henri Prost urbaniste », *op. cit.*, p. 31.

⁶³ Prost Henri, *La Villa Médicis et l'urbanisme*, *op. cit.*, p. 1.

⁶⁴ *Ibid.*, p. 13.

équipe, qui, si elle ne travaille pas de concert sur un projet commun, nourrit une sorte d'esprit de coopération. Les nombreux dessins contenus dans les « albums de caricatures » conservés à la bibliothèque de l'Académie de France à Rome, attestent de cet esprit de groupe. Non seulement en décrivant l'esprit de camaraderie potache, mais aussi en montrant les hommes au travail⁶⁵.

Au sujet du Maroc, Marrast rapporte l'expression de « l'Agence Prost⁶⁶ », soulignant que « Prost ne pouvait, seul, sans aide, accomplir la mission qui lui était dévolue; il lui fallait sous ses ordres une équipe agissante ». Cette équipe se constitue peu à peu à mesure de l'arrivée des architectes qui vont devenir les collaborateurs du « Maître ». Le premier est Adrien Laforgue, déjà installé à Rabat à l'arrivée de Prost; Albert Laprade les rejoint en 1915. Blessé au front cette année là, il est requis par Prost qui l'a fait demander pour le seconder au « Service des plans de villes ». Marrast les rejoint lui aussi à la demande de Prost, au début 1916: « j'y retrouvai mon grand ancien semblable à lui-même, toujours aussi dépourvu de toute prétention, calme, donnant l'impression d'avoir le temps⁶⁷ ». Leblanc et Rigollet viendront ensuite les rejoindre, écartés du front à cause de leurs blessures.

Concernant la répartition du travail, Prost esquisse les grandes lignes des plans d'aménagement et des différents dispositifs (voies, places, édifices). Les architectes de son équipe retracent les plans et dessinent les principaux parcs et équipements publics qui viennent structurer les plans et les principales séquences. Les lignes directrices architecturales sont celles « du goût et du désir d'une grande simplification », selon les mots de Rigollet, au service d'une architecture dépouillée, faites de « façades sans prétentions⁶⁸ ». On peut voir là aussi l'influence de Lyautey, dans les souvenirs de Laprade, qui explique que « le goût de la rapidité rendait le Résident quelquefois dur avec certains, qui, trop artistes, recherchaient une perfection supérieure⁶⁹ ». On peut y reconnaître l'expression d'une volonté de simplifier une architecture parfois encore empreinte du langage stylistique de la tradition des Beaux-arts. Lyautey revendique une architecture en quelque sorte « utilitaire », mais non dénuée d'intérêt, obligeant cette équipe de jeunes architectes à faire preuve de concisions. Laprade a la charge de reprendre le projet de la Résidence Générale, Lyautey ayant écarté un premier architecte qui avait présenté un « projet

65 Pinon Pierre et Amprimoz François-Xavier, *Les envois de Rome: 1778-1968. Architecture et archéologie*, Rome, École française de Rome, 1988, 455 p.

66 L'expression qui exprime selon Marrast une « tradition de notre métier » est rapportée entre guillemets, in *L'Œuvre de Henri Prost*, op. cit., p. 56.

67 Marrast Joseph, « Maroc », op. cit., p. 56.

68 Les propos de Rigollet datent de décembre 1953, ils sont rapportés par Marrast, *Ibid.*, p. 56-57.

69 Laprade Albert, *Lyautey urbaniste*, op. cit., p. 19.

monumental » dont Laprade qualifie le dessin de l'escalier d'accès comme étant fait « à la manière des "concours de Rome"⁷⁰ » ; il sera donc chargé par le Résident de dessiner « sans prétention ».

L'agence Prost fonctionne avec un esprit de camaraderie et de collaboration « dans la tradition la plus pure de l'atelier » : Rigollet parle avec une certaine emphase d'une « héroïque aventure », ce qui montre l'esprit qui régnait alors au Maroc. Une fois les membres de l'équipe acclimatés et « portés par une profonde sympathie pour ce peuple et sa culture », Prost pouvait jouer son rôle de « patron » correcteur à qui « il suffisait de passer de l'un à l'autre pour maintenir l'unité de l'équipe, d'un mot, d'une suggestion, pour diriger notre invention⁷¹ ». En 1932, Prost cite les noms de ses fidèles collaborateurs, parlant de « notre grande agence⁷² », qui comprenait « Laprade, Marrast, Laforgue, Le Blanc, Le Monnier, Rigolet, Dupuy, etc... ». Il indique que « Laforgue et Marchisio » sont les chefs de file de la continuité d'une architecture « franchement moderne adaptée au climat⁷³ ». Il confirme cette organisation collective dans une note manuscrite de 1953 à propos de l'exposition que lui consacre l'Académie d'Architecture :

« L'exposition organisée par l'Académie d'Architecture comporte un titre flatteur mais erroné, Œuvres d'Henri Prost.

C'est insuffisant – regardez – jugez

Vous comprendrez après votre visite que ne je puis accepter intégralement le titre de cette exposition.

Il manque les noms de l'Équipe des collaborateurs qui lui apportèrent indistinctement et généreusement le meilleur d'eux-mêmes pour l'accomplissement de la grande œuvre voulue par notre grand Patron : Lyautey.

Qu'aurais-je fait sans eux : Laprade, Leblanc, Laforgue, Marrast et Rigollet, puis Cadet et Dupuis et enfin Marchisio qui me succéda dans le rôle de Chef du Service d'architecture de la Résidence générale⁷⁴. »

⁷⁰ *Ibid.*

⁷¹ Rigollet cité par Marrast Joseph, « Maroc », *op. cit.*, p. 57.

⁷² Prost Henri, « L'urbanisme au Maroc (1932) », *op. cit.*, p. LXX.

⁷³ *Ibid.*

⁷⁴ Prost Henri, note manuscrite, publié dans « Henri Prost urbaniste », *op. cit.*, p. 31.

Pour le Plan régional d'Alger, il travaille avec Maurice Rotival, ingénieur diplômé de l'École Centrale de Paris en 1920. Ce dernier est aviateur pendant la guerre, puis la reconnaissance aérienne le conduit à l'urbanisme. Il est lui aussi membre de la SFU⁷⁵. Prost travaille également avec Danger : ils produisent des plans ensemble, mais aussi de manière séparée. Prost forme équipe avec Rotival, de 23 ans son cadet, qui reste sur place pour l'établissement du plan de 1931 à 1935⁷⁶. On ne peut guère parler d'agence Prost dans ce cas, mais plutôt de collaborations à géométries variables, l'architecte ayant besoin de confrères sur place car il est retenu à Paris pour l'établissement du PARP. Rotival en témoigne dans un hommage au « maître » qu'il publie dans *Architecture d'aujourd'hui* à la mort de Prost⁷⁷ ; chargé de réaliser le plan régional d'Alger, alors que « Prost avait été chargé de travaux identiques », il lui proposa l'« honneur insigne pour un jeune, de réaliser le contrat qui devait durer sept ans, en association ». Pendant cette mission, Prost venait deux fois par an à Alger pour retrouver Rotival et Coquerel, « un jeune diplômé de son école que nous avons désigné comme résident⁷⁸ ».

Pour aborder la Région parisienne, Prost constitue son équipe avec Remaury et Royer. Prost et Royer, tous deux passés par l'École Spéciale d'Architecture (ESA), semblent s'y être retrouvés alors que Gaston Trélat la dirigeait et que Royer éditait la revue mensuelle *Le maître d'œuvre* depuis 1926⁷⁹. Royer est l'adjoint de Prost, chargé pendant quinze ans de le seconder dans la mise au point du PARP. A partir de 1928, il le seconde aussi à l'ESA dont Prost va devenir le directeur en 1929 sur proposition de Trélat⁸⁰. Une note de Prost indique que Remaury et Royer travaillent avec lui dans un bureau du boulevard Raspail ; ils sont assistés d'un urbaniste auxiliaire et d'un dessinateur ainsi qu'un « perspecteur⁸¹ ».

Remaury, dans une communication au Musée social en 1928, présente « Quelques Réflexions sur l'urbanisme, de l'utilité des plans d'extension communs entre les

75 A propos de la carrière de Rotival, voir Hein Carola, « Maurice Rotival : French planning on a world-scale (Part I) », *Planning Perspectives*, vol. 17, n° 3, 2002, pp. 247-265 ; et Hein Carola, « Maurice Rotival : French planning on a world-scale (Part II) », *Planning Perspectives*, vol. 17, n° 4, 2002, pp. 325-344.

76 Hakimi Zohra, *Alger, politiques urbaines, 1846-1958*, Saint-Denis, Éd. Bouchène, 2011, p. 95.

77 Rotival Maurice, « Henri Prost », *L'architecture d'aujourd'hui*, n° 84, juin-juillet 1959, p. V.

78 *Ibid.*

79 Vacher Hélène, « La naissance d'Urbanisme ou « l'art du stratège » », *Urbanisme*, n° 306, mai-juin 1999, pp. 27-31.

80 Sur l'histoire de l'ESA et la passation de pouvoir de Trélat à Prost, voir Seitz Frédéric, *L'École spéciale d'architecture, 1865-1930. Une entreprise d'idée*, Paris, Picard, 1995, p. 140-141.

81 Note dactylographiée, « Récapitulation des frais », Bureau technique, Plan régional de Paris, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 5/1, p. 4.

grandes agglomérations⁸²». Il s'y rend aussi en décembre 1930 pour assister à une communication sur « L'Aménagement de la région parisienne et les travaux de la commission supérieure » par Maurice Manier⁸³. Il livre une autre communication, en mai 1931, sur « L'Urbanisme régional. Établissement de plans directeurs⁸⁴ ». Bien qu'assez actif à la SHUR, Prost précise la différence d'implication des deux hommes dans un courrier à Marrast datant d'avril 1959⁸⁵. Cette lettre a pour objectif de rassembler les contributions de ses anciens collaborateurs et les matériaux pour la publication d'un ouvrage sur son œuvre⁸⁶. Royer, fidèle compagnon, est le « réel collaborateur de longue durée » du PARP, tandis que Remaury est resté peu de temps à la Région parisienne; Prost insiste sur le fait qu'il ne s'y est jamais employé que pour une part réduite⁸⁷.

À Istanbul, c'est Théodore Leveau, un architecte paysagiste élève et collaborateur de Forestier, qui travaille avec Prost. De 1935 à 1942, il est architecte spécialiste au ministère turc des Travaux publics, pour lequel il élabore de nombreux projets d'aménagement et d'édifices publics à Ankara; il travaille aussi sur certains espaces libres d'Istanbul. Pinon écrit que Prost a travaillé « avec une équipe importante d'architectes turcs (comme Şemşa Demiren et Aron Anjel) – c'était une de ses exigences en 1934 et 1935 – et français (Pierre Jaubert, Maurice Scherrer et Théodore Leveau)⁸⁸. » Il ajoute que les relations de Prost avec les architectes et les dessinateurs mis à sa disposition « demeurèrent empreintes d'une confiance réciproque » et qu'il trouva auprès d'eux une aide précieuse⁸⁹. Royer rapporte que cette équipe, qui avait toutes ces années partagé la « pensée » de Prost et ses recherches, avait sauvé un exemplaire du plan pour le ressortir en 1957⁹⁰.

⁸² Cormier Anne, *Extension-limites-espaces libres, les travaux de la Section d'hygiène urbaine et rurale du Musée social*, Paris, mémoire de CEA « Architecture urbaine », sous la direction de Jean-Louis Cohen, Ecole d'architecture Paris-Villemin, 1987, p. 109.

⁸³ *Ibid.*, p. 112.

⁸⁴ Remaury Pierre, « L'urbanisme régional », conférence au Musée Social, Archives du Musée Social, 22 mai 1931, 8 pages.

⁸⁵ Prost Henri, lettre à Joseph Marrast, Paris, 10 avril 1959, Fonds Prost, AA/PACA/AA XXe, 343 AA 5/17

⁸⁶ Il s'agit bien sûr du fameux ouvrage *L'Œuvre de Henri Prost*, *op. cit.*

⁸⁷ *Ibid.*.

⁸⁸ Pinon Pierre et Candaş Bilal Fatma, *From the Imperial Capital to the Republican Modern City*, *op. cit.*, p. 93-94.

⁸⁹ *Ibid.*, p. 94.

⁹⁰ Royer Jean, « Henri Prost urbaniste », *op. cit.*, p. 29.

Ainsi, Prost organise autour de lui une équipe à géométrie variable, adaptée aux situations, aux projets et à son implication sur place. Au Maroc, à Paris et à Istanbul, des projets d'une grande ampleur, il constitue une équipe solide et dévouée pour accomplir un travail de mise au point de « tant de croquis esquissés », et qui connaissait « ce que tout trait du plan représentait⁹¹ ». Pour d'autres situations, aux territoires d'étude moins étendus, les collaborations sont ponctuelles. Ce groupe plus ou moins large de collaborateurs est au service du « maître » et des projets. Il constitue un instrument de mise au point des projets multiscalaires, une manière de faire éclore et de développer les projets dans un processus itératif, de l'échelle urbaine et territoriale vers celle des objets (parcs, espaces publics, édifices), et inversement. Prost assure l'embrayage et l'articulation entre ces deux échelles.

91 *Ibid.*

Le travail avec le pouvoir local

Prost semble dubitatif sur les compétences des élus locaux, qu'il ne pense pas être légitimes ni préparés à diriger les destinées des villes et à les projeter dans le futur. Il écrit à ce sujet en 1958 :

« C'est le Maire qui doit traiter de toutes les questions relatives à l'urbanisme de sa ville :

Plan d'aménagement - Plan d'extension.

Adduction d'eau - Tracé des égouts - Destruction des ordures -

Cimetières - Parcs - Transports en commun - Gaz - Électricité - etc...

Sans compter toutes les œuvres d'assistance, les hôpitaux, les écoles, les abattoirs, le ravitaillement, etc. etc.,...

De tout cela, ce Maire, qu'il soit médecin ou épicier, il doit être un « AS », il doit être capable de discuter, de juger, d'approuver et d'ordonner⁹². »

Néanmoins, sa carrière professionnelle l'a amené à travailler avec les élus locaux. Même si l'on n'a pu relever de cas d'enrichissement des connaissances locales par le biais des élus locaux, ils furent néanmoins prescripteurs dans les cas d'Anvers et surtout du Var, leurs voix s'exprimant par le biais du SCLCAV.

En raison de la situation de l'époque en « terrain vierge » ou presque, Prost et son équipe n'ont en effet pas eu un grand besoin de la connaissance locale des usages. Ceux-ci ne font pas partie des critères premiers de l'architecte, bien que certaines sources montrent son intérêt pour les coutumes, mœurs et modes de vie au Maroc. En effet, Marrast évoque l'urbanisme *in natura*, par « l'observation directe⁹³ ». Mais l'on reviendra sur ce point plus tard.

Si dans le texte cité précédemment, Prost évoque la somme des responsabilités qui incombent aux maires et leur manque de formation, sa pratique ne s'en articule pas moins avec cet échelon primordial du pouvoir local.

Si le pouvoir central est fort au Maroc, il faut cependant trouver une méthode pour inscrire les projets dans les réalités de situations présentant certaines difficultés sur le terrain. Dans son explication des « Plans directeurs des Villes nouvelles⁹⁴ », Prost présente une méthode de travail qui pour dépendre de l'autorité du Résident général, n'en est pas moins articulée avec les relais de pouvoir généraux et locaux.

⁹² Prost Henri, *L'Urbanisme en Afrique du Nord et sur la Côte d'Azur*, op. cit., p. 17.

⁹³ Marrast Joseph, « Maroc », op. cit., p. 57.

⁹⁴ Prost Henri, « L'Urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux », op. cit., p. 63.

L'élaboration des plans émane de « véritables conseils politiques et techniques », qui comprenaient outre les représentants des Services militaires, ceux des Services civils locaux et centraux, des techniciens « ingénieurs, architectes et médecins », ainsi que des experts dont les connaissances pouvaient éclairer les questions traitées. Mais il s'agit aussi de travailler avec les propriétaires fonciers, question d'une grande importance au Maroc. Là encore, Prost fait figure d'homme de conciliation, en utilisant l'instrument des associations de propriétaires. Selon Étienne Lambert, « Prost, ce n'est pas la dictature », mais une collaboration entre les administrateurs et les propriétaires⁹⁵.

La question du travail avec les communes du littoral varois est explicitée par le contrat que Prost signe en août 1922. La page deux spécifie que le tracé des voies de grande communication sera exécuté en « tenant compte des projets déjà établis par les communes ayant un plan d'extension approuvé ou à l'étude⁹⁶ ». Le contrat précise que le projet sera établi en accord avec les observations du Syndicat, présentées au cours de réunions à fixer selon l'avancement du travail⁹⁷. Il s'agit bien d'un processus de collaboration étroite avec les communes et le SCLCAV. D'autre part, le bulletin du Syndicat mentionne l'article 9 de la loi Cornudet, selon lequel « si le projet [...] d'aménagement, d'embellissement et d'extension intéresse plusieurs communes du Département, le Préfet peut provoquer une étude d'ensemble et instituer des conférences en vue de la constitution de Syndicats de communes⁹⁸ ». Cet exemple reste le seul de cette échelle à notre connaissance en France à cette période. Concernant le PACAV, la mission de Prost est aussi une mission de coordination. Il précise, au début de sa note de présentation du Plan, qu'il « s'agit de coordonner les efforts de 25 communes vers un but unique ». Il fait aussi référence à la question des divisions communales, nuisibles à l'aménagement d'ensemble, « créant de si nombreuses cloisons étanches », qui sont « presque toujours un écueil paralysant et annihilant tout effort pour réaliser l'aménagement d'un territoire⁹⁹ ».

L'articulation des périmètres de compétences et des projets communaux avec le Plan d'Aménagement est donc évoquée spécifiquement, laissant aux communes le soin de réaliser les études de détails, tout en profitant de la dynamique et des grands principes du plan d'ensemble. Les particularités sont sauvegardées : le plan n'est pas un lissage mais un canevas dans lequel les communes s'inscrivent. « Le

⁹⁵ Lambert Etienne, « La construction moderne à Casablanca », in *La Terre marocaine*, n° 16-17, octobre 1928, p. 313, cité par Jean-Louis Cohen, in *Casablanca. Mythes et figures d'une aventure urbaine*, op. cit., p. 103.

⁹⁶ Contrat signé par Henri Prost et Tavernier Président du SCLCAV, 21 août 1922.

⁹⁷ *Ibid.*

⁹⁸ *Bulletin du Syndicat des Communes du Littoral Varois*, op. cit., p. 33, bulletin n°1.

⁹⁹ Prost Henri, « Le plan d'aménagement et la mise en valeur de la Côte d'Azur Varoise », op. cit., p. 5.

plan d'ensemble, confié à M. Prost, présente un très grand intérêt pour chacune des communes syndiquées, bien que la situation de chacune d'elles soit, à ce point de vue, très différente¹⁰⁰ ». L'architecte écrit à ce propos dans le texte de présentation du plan qu'il doit être avant tout une « œuvre de conciliation », ayant pour objet de préparer avec chaque commune « la réalisation des éléments juxtaposés d'un ensemble » d'intérêt « régional et même national¹⁰¹ ». Un intérêt que ne manque pas d'évoquer Louis Bonnier dans le cadre d'un cours à l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris en 1932-1933, en soulignant la dimension « coordonnée et intelligente » de cette étude intercommunale, dont il regrette que la conception n'ait pas été imitée par d'autres départements, dont les administrations n'ont pas compris « l'intérêt capital de la coordination et de la méthode intercommunale et interdépartementale¹⁰² ».

Certaines communes importantes ont alors déjà commencé à travailler de leur côté, notamment Toulon et Saint-Raphaël qui ont presque terminé leurs PAE conformément à la loi Cornudet. Prost les prend en compte dans son étude, d'autant qu'il en connaît bien les auteurs : Dervaux pour le plan de Toulon, Abella et Danger pour celui de Saint-Raphaël¹⁰³. Lors d'une séance du juillet 1924, il est question de l'articulation du plan général de Prost avec le PAE de Toulon. On évoque le risque d'imprécision relative du plan général à cause de son échelle, et la question de son raccord avec celui de la ville. Il est alors décidé que le PAE de Toulon lui sera communiqué, permettant d'établir « des raccords » entre les deux documents¹⁰⁴. Dervaux, auteur du PAE de Toulon, présente ces travaux dans un article intitulé « Les villes méditerranéennes », publié dans *Urbanisme* en mars 1932. Il y décrit notamment les plans de Toulon, de Bandol et de Cavalaire ; il précise en légende de ce dernier que « la corniche varoise de M. Henri Prost domine en serpentant les hauteurs de Cavalaire. Des raccords sont prévus entre cette corniche et la commune urbanisée¹⁰⁵. » Ce propos montre, dans ce plan ultérieur à celui de Toulon, l'articulation féconde entre les principes de Prost dessinés à la grande échelle, et le dessin du PAE tracé à l'échelle de la commune.

¹⁰⁰ Compte rendu de la séance du 17 mars 1923, in *Bulletin du Syndicat des Communes du Littoral Varois*, *op. cit.*, p. 34, bulletin n°1.

¹⁰¹ Prost Henri, « Le plan d'aménagement et la mise en valeur de la Côte d'Azur Varoise », *op. cit.*, p. 5.

¹⁰² Bonnier Louis, *Aménagement d'une région (La côte varoise)*. Cours n°6, Institut d'urbanisme de l'université de Paris, coll. « Cours d'urbanisme », 1932, p. 2.

¹⁰³ Prost Henri, « Le plan d'aménagement et la mise en valeur de la Côte d'Azur Varoise », *op. cit.*, p. 5.

¹⁰⁴ Compte rendu de la séance du 31 juillet 1924, in *Bulletin du Syndicat des Communes du Littoral Varois*, *op. cit.*, p. 19, bulletin n°2.

¹⁰⁵ Dervaux André, « Les villes méditerranéennes », *Urbanisme*, hors série, mars 1932, p. LIX.

Les communes qui ne sont pas soumises directement à la loi Cornudet du 14 mars 1919, peuvent demander qu'elle leur soit appliquée. Ainsi, «l'étude d'ensemble dressée par M. Prost leur montrera les avantages qu'elles pourraient en retirer». Et si certaines sont trop éloignées les unes des autres pour faire se rejoindre leurs PAEE respectifs, «dans ce cas, pour réaliser l'entente indispensable, l'étude de M. Prost peut jouer un rôle décisif¹⁰⁶». Il est même prévu, dans le cadre de la création du «Bulletin officiel du Syndicat des communes de la Côte d'Azur varoise», un chapitre comprenant «une notice pour chaque commune, rédigée par M. Prost et qui contiendra l'exposé succinct de ce que sera son plan d'aménagement et d'embellissement¹⁰⁷» – à ce jour nous n'avons pas trouvé trace de ce chapitre particulier dans les bulletins, sinon que ces notices font partie du dossier qu'il a rendu au Syndicat avec le Plan d'Aménagement¹⁰⁸.

Lors de la séance de travail avec le Syndicat du 29 octobre 1923, un compte rendu du travail de l'architecte indique que des extraits communaux du plan d'aménagement général ont été distribués aux municipalités adhérentes «par les soins de M. Prost». Celui-ci a rencontré les maires pour s'entretenir avec eux des opérations à envisager par la suite et de l'urgence des travaux à exécuter¹⁰⁹. Il déclare que toutes les communes du littoral ont reçu les plans d'aménagement qui les intéressent. Parfois la collaboration va plus loin : il fait ainsi remarquer qu'à Gassin, certains propriétaires proposent de participer à la construction de routes qui correspondent au projet. Cette interface avec les communes devant être suivie dans le temps, le Préfet du Var rappelle la méthode, lors de cette même séance de travail avec le syndicat, confirmant la volonté de trouver une continuité au travail de Prost avec les communes : «il est dans les intentions de M. Henri Prost de faire sur ce plan certaines modifications par rapports aux observations des Municipalités [...] M. Prost visitera, comme il l'a déjà fait, toutes les communes et arrêtera, en accord avec les maires, les travaux dont l'exécution paraît la plus urgente¹¹⁰». Une méthode faite d'aller-retours, qui doit permettre d'expliquer les dispositions du plan sur place et de le mettre à jour en fonction des contraintes ou des projets spécifiques des communes concernées.

¹⁰⁶ *Ibid.*

¹⁰⁷ Compte rendu de la séance du 17 mars 1923, *Bulletin du Syndicat des Communes du Littoral Varois*, *op. cit.*, p. 40.

¹⁰⁸ On peut trouver ces notices à la fois dans le Fonds Prost, sous forme de document dactylographiés : Henri Prost, «Notice sur le plan Général d'aménagement approuvé le 17 mars 1923», Syndicat des Communes du littoral pour la protection, l'aménagement et la mise en valeur de la côte d'azur varoise, Congrès de Strasbourg, np, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/6; ou bien la version qui accompagne le dossier du Plan d'Aménagement conservé dans les Archives Départementales du Var, cotes 14 FI 72 à 14 FI 108.

¹⁰⁹ Compte rendu de la séance du 29 octobre 1923, in *Bulletin du Syndicat des Communes du Littoral Varois*, *op. cit.*, p. 57.

¹¹⁰ *Ibid.*, p. 60.

Prost travaille avec le SCLCAV jusqu'en 1938. Les questions abordées sont diverses : voirie, assainissement, lotissement, protection des plages et du paysage¹¹¹, servitudes, etc. Mais la mise en place s'avère difficile malgré le satisfecit du ministère de l'Intérieur. Le programme du plan « devait se réaliser en dix ans, avec le concours escompté de l'État pour créer immédiatement les réserves boisées et la protection du front de mer¹¹² », ainsi que les voies de grande circulation nécessaires. Mais ni l'État, ni le Département n'ont les moyens financiers pour contribuer à l'entreprise, et la spéculation va bon train sur le littoral, menaçant les principes du plan. Prost note néanmoins que l'ensemble du projet est toujours réalisable, et fait en 1927 la promotion de la création de la « Société d'Étude de la Côte Varoise », proposée par M. Pfeiffer, dont le programme est d'effectuer le « relevé parcellaire de la région » et de mettre au point « l'aménagement urbain complet, suivant les directives du plan général du syndicat des communes du littoral¹¹³ ». En 1934, le bulletin du SCLCAV annonce que l'on dénombre 19 PAEE et que tous les lotissements proposés entre 1924 et 1934 ont été examinés en vue de leur convergence avec le plan général du Syndicat des communes¹¹⁴.

En 1937, Prost, dans une note au SCLCAV intitulée « L'œuvre du Syndicat¹¹⁵ », dresse un bilan de l'action menée depuis 1923. S'il souligne que la question de la circulation est « en bonne voie », il affirme, dans le chapitre concernant la « mise en valeur de la Côte », que les « plans directeurs des Communes » sont presque tous achevés. Mais il fait aussi remarquer que « ce ne sont pas encore des plans d'aménagement répondant aux nécessités de circulation et de protection du front de mer ». Il déplore leur manque de précision et fait remarquer qu'ils ne sont pas à jour – notamment pour les lotissements dont les tracés manquent sur les plans¹¹⁶. Il demande une mise à jour par contrat avec des géomètres et en accord avec le Service géographique de l'Armée qui révisé alors les cartes du littoral¹¹⁷. L'année suivante, il présente une motion sur les moyens de réalisation des plans d'urbanisme, constatant qu'après quinze années, les prévisions relatives à la protection

¹¹¹ Voir la liste des thèmes abordés, in Hodebert Laurent, *Le projet d'Henri Prost pour l'aménagement de la côte d'azur varoise, 17 mars 1923*, Mémoire de TPFE, sous la direction d'Alexandre Chemetoff, Paris, Ecole d'Architecture de Paris Belleville, 1994, p. 40, et plus particulièrement les questions de : voirie, cartographie, zones na, lotissements, pp. 41-48.

¹¹² Prost Henri, « Programme de la Société d'Études de la Côte Varoise », *L'illustration économique et financière*, no 3, juin 1927, pp. 72-73.

¹¹³ *Ibid.*, p. 73.

¹¹⁴ Bulletin du syndicat, 1934, voir la retranscription, in Hodebert Laurent, *Le projet d'Henri Prost pour l'aménagement de la côte d'azur varoise, op. cit.*, p. 49.

¹¹⁵ Prost Henri, *L'œuvre du Syndicat*, Syndicat des Communes du littoral pour la protection, l'aménagement et la mise en valeur de la côte d'azur varoise, 1937.

¹¹⁶ *Ibid.*, p. 5.

¹¹⁷ *Ibid.*, p. 6.

du paysage « ont été bien modestes », fustigeant une législation sur l'urbanisme qui impose aux communes des dépenses sans avoir anticipé les dispositions financières nécessaires¹¹⁸. Il regrette l'impasse dans laquelle est demeurée cette œuvre d'intérêt national « après 15 ans d'efforts », il demande donc au SCLCAV de « faire toutes démarches utiles auprès du Gouvernement pour que soit créé un organisme financier spécial au Littoral Varois, ayant pour objet l'application et l'exécution des Plans d'urbanisme prévus par les lois de 1919 et 1924¹¹⁹ ». Il déplore que sa demande de révision des plans topographiques n'ait pas eu d'effet et propose de centraliser l'action en faisant procéder par le SCLCAV à une opération de photographie aérienne, en demandant à MM. Chrétien et Danger une révision de leur premier relevé topographique de 1923-1924, qu'il faut élargir aux surfaces résultant de l'extension de certaines communes.

Au début de son travail au sein du CSAORP, Prost envisage déjà dans une note de 1928 les problèmes de coordination du plan régional avec les communes¹²⁰. Il émet deux hypothèses, chacune énonçant les conséquences d'un « plan jugé excellent » ou « à remanier ». Dans le premier cas, il signale qu'aucune commune ne dispose de Services techniques « capable d'assurer en deux mois, l'immense labeur de plusieurs années » et que cette difficulté est insurmontable : il lui paraît nécessaire, dans ce cas, d'ajourner les demandes à construire par un règlement nouveau et de mettre en place une organisation de négociation s'occupant des expropriations et des syndicats de propriétaires – ce qui aurait pour effet de retarder « considérablement l'essor des constructions ». Dans la deuxième hypothèse, il remet la tâche de dresser le plan directeur commun aux trois Départements, entre les mains « d'un office central » du ministère de l'Intérieur qui aurait la charge de créer des « cités nouvelles » d'habitation ou d'industrie, à desservir en priorité. Il faudrait alors reprendre les plans d'aménagement des communes pour les mettre en accord avec les nouveaux tracés de routes et voies ferrées. Il évoque, par là même, les futures villes nouvelles de la couronne parisienne, et semble vouloir s'affranchir du pouvoir municipal.

On peut rapprocher cette idée d'une de ses réflexions plus tardives sur le pouvoir des maires, dans laquelle il regrette que la République ait « supprimé les administrateurs de villes » pour les remplacer « par des maires élus¹²¹ » et qu'on ne leur demande aucune compétence spécifique ni « aucune éducation spéciale ». Si pour lui cela ne pose pas de problèmes concernant une petite commune, lorsqu'il

¹¹⁸ *Bulletin du Syndicat des Communes du Littoral Varois, op. cit.*, p. 44.

¹¹⁹ *Ibid.*, p. 46.

¹²⁰ Prost Henri, « Programme de la Commission de l'Aménagement », Paris, 4 juin 1928, Fonds Prost, IFA, cote 343 AA 5/2, 3 pages.

¹²¹ Prost Henri, *L'Urbanisme en Afrique du Nord et sur la Côte d'Azur, op. cit.*, p. 15.

s'agit d'une ville importante, les décisions du maire peuvent être lourdes de conséquences : notamment dans le cas où « ces citoyens modèles, d'un dévouement inlassable » ne sont pas préparés¹²².

Comme l'a montré la partie précédente, le PARP établi en 1932-1934 est une œuvre qui fait la synthèse des projets en cours, notamment ceux d'échelle communale, avec les projets de voies communales en cours de DUP et les projets de lotissements. Prost rappelle dans la présentation du PARP que le projet « tient compte, dans la mesure du possible, des dispositions incluses dans les plans d'aménagement communaux déclarés d'utilité publique ou en cours de préparation¹²³ » et que son programme de servitudes prend en compte les dispositions générales déjà adoptées par les communes du département de la Seine, et celles en voie de l'être dans quelques communes des autres Départements. Le plan est complété par un règlement des constructions qu'il déclare adapté aux situations particulières des communes de la banlieue.

La question des lotissements est ici aussi primordiale, et Prost demande à ce que chaque commune définisse « les parties de son territoire qu'elle juge susceptible d'être complètement urbanisées » en fonction de leurs ressources. Ces « délimitations communales¹²⁴ » doivent être incluses dans le plan régional ; il propose que celles-ci soient ratifiées ou amendées par les municipalités.

Au dernier paragraphe de son texte de présentation intitulé « Réalisation¹²⁵ », Prost fait état des moyens d'application nécessaires à la mise en place du PARP. Le premier est un projet de loi annexé au plan afin de remédier aux problèmes d'expropriation et à leur charge financière par la mise en place d'un fonds spécifique. Il évoque pour ce faire « l'Association Syndicale des Propriétaires », avec participation éventuelle de la collectivité. Ensuite, il fait part de son expérience à Metz et au Maroc, pour évoquer la possibilité d'un remembrement de la propriété rurale, dans un but d'aménagement et de construction.

Une fois le Plan directeur rendu, les études se poursuivent les mois suivants dans les services de la Préfecture de la Seine, pour constituer les dossiers des enquêtes administratives prévues par la loi de 1932. Ces dossiers comportaient pour chaque commune les principaux détails du plan général dressés sur des extraits de cartes au 1/10 000^e. Ces éléments avaient été préparés dans l'urgence sans contacter les

¹²² *Ibid.*, p. 17.

¹²³ Prost Henri, *Aménagement général de la région parisienne. Exposé général*, Paris, Comité Supérieur d'Aménagement et d'Organisation de la Région Parisienne, 1934, p. 2.

¹²⁴ *Ibid.*, p. 12.

¹²⁵ *Ibid.*, p. 15.

communes de façon systématique au préalable – il faut rappeler qu’elles étaient au nombre de 656. Il fallait donc constituer autant de dossiers d’enquêtes : la tâche revient aux services techniques de la ville de Paris.

En 1935, le numéro spécial d’*Urbanisme* consacré à « L’aménagement de la région parisienne » permet de dresser un premier bilan du travail avec les communes¹²⁶. Dans un texte intitulé « Le plan d’aménagement de la région parisienne devant les corps élus¹²⁷ », Louis Dausset, Président du CSAORP, présente le projet. Dressé en deux ans, le PARP a dû être conçu à grande vitesse. Il « n’a pas dépendu des élus de la région que le but ne fût atteint quelques années plus tôt » ; Dausset en souligne cependant la « nécessité et l’urgence ». Si « les dépenses ne sont rien en comparaison des économies et des revenus qui en résulteront pour les générations futures », on comprend que la question financière est au centre des préoccupations des élus, avec celle de la propriété privée, mise à mal par la limitation des droits à bâtir et les potentielles expropriations nécessaires à la mise en place des infrastructures routières et ferroviaires. En conclusion, Dausset fait appel « au caractère d’urbanisme vraiment national » afin de mettre en garde contre tout nouveau retard apporté à la réalisation de l’entreprise, et de convaincre l’opinion publique de la qualité du plan et du programme présenté. Sous le texte de Dausset, un paragraphe revient sur l’accueil « plutôt réservé des assemblées municipales et de Conseils généraux intéressés », en soulignant que cette « réserve » est étrangère au projet « lui-même » mais s’explique par les « résistances fatales » qu’un effort de cette nature devait obligatoirement rencontrer. On perçoit le malaise dans cette observation presque confidentielle rapportée en bas de page.

Les deux sénateurs Henri Sellier et Paul Brasseur, respectivement de la Seine et de la Seine-et-Oise, font un premier bilan du retour depuis l’échelle locale, notamment des communes, sur le PARP¹²⁸. Ils rapportent qu’au niveau des communes, il est difficile de juger « des réactions municipales par les délibérations » jointes au dossier d’enquêtes, mais que les débats devant les assemblées départementales ont montré la nécessité de « mettre rapidement de l’ordre dans l’anarchie » de l’évolution récente de l’agglomération parisienne, malgré les réticences de certains pour défendre des « intérêts locaux » ou bien des « privilèges propriétaires ». Ils semblent même envisager « un avis favorable unanime en faveur de la réalisation du Plan d’Aménagement ». Mais ils soulignent en même temps les problèmes de certaines « modalités d’application » et la « procédure d’exécution ». Ils rapportent la mauvaise communication

¹²⁶ Ce numéro spécial porte la mention « Région parisienne » sur sa couverture et dans le corps de la revue le titre « Le plan d’aménagement de la région parisienne », *op. cit.*

¹²⁷ Dausset Louis, « Le plan d’aménagement de la région parisienne devant les corps élus », *Ibid.*, p. 2.

¹²⁸ Sellier Henri, Brasseur Paul, texte sans titre, *Ibid.*, p. 3-5.

du projet du CSAORP envers les assemblées départementales et communales, et regrettent que les maires les mieux informés aient été surpris de « l'indigence inquiétante » du dossier soumis à l'enquête. Ils écrivent que « les mémoires distribués aux conseillers généraux de la Seine avaient un caractère tellement sommaire, qu'il était impossible, à qui que ce soit, non instruit sur les problèmes de l'urbanisme, et qui eût désiré connaître l'origine, la raison, les conséquences du plan, de se faire une opinion judicieuse à cet égard¹²⁹ ». C'est là une critique sérieuse, qui montre clairement la difficulté de faire comprendre la démarche. Laura de Prost n'atteint pas les élus locaux, et la qualité des membres du CSAORP ne semble pas suffire non plus. Les arguments les plus hostiles portent sur l'interdiction de construire en hauteur, qui limite la densité et donc les ressources communales, ainsi que la création d'espaces réservés et de servitudes qui font obstacle aux intérêts du développement local. Ils pointent aussi le pilotage du projet par le CSAORP et le Comité de coordination, organisations auxquelles il est reproché localement d'être une « émanation de la puissance parisienne » et les instruments d'une « mainmise de la capitale » sur la direction des aménagements. Ils font mention aussi de certaines craintes du problème inverse, c'est-à-dire que les modalités d'exécution « soient dominées par des préoccupations locales » alors que l'intérêt général n'aurait qu'un rôle relatif. On le voit, tout le problème se situe dans l'interaction et l'aller-retour nécessaire entre global et local, que ce soit dans les organes du pouvoir ou dans les dispositions du PARP. Les auteurs prônent une modification urgente du système existant par la création au plus tôt d'un organisme interdépartemental, qui aurait pour rôle « la direction du bureau d'études » ainsi que son « orientation théorique ».

Mais avant que cela ne se mette en place, ils demandent au CSAORP de continuer son travail en contactant les collectivités intéressées pour pouvoir apporter « dans les détails » les corrections nécessaires pour tenir compte de « situations de faits et de traditions légitimes », précisant que les décisions du Conseil général de Seine-et-Oise et de l'Assemblée départementale de la Seine ne sont pas hostiles au Plan, mais émanent d'un désir d'une recherche de « perfection dans ses modalités ». Pour conclure, ils demandent d'ajourner l'approbation du Plan, pour disposer de temps afin de rechercher les meilleures « formules de conciliation » qui permettent de recueillir les adhésions indispensables. Ils ajoutent que cette même période pourrait être mise à profit pour recueillir les avis et suggestions afin de compléter les études. Prost avait déjà expliqué à maintes reprises que les documents au 1/10 000^e fournis aux communes « ne constituaient que des indications » destinées à recueillir des propositions de la part des acteurs municipaux, afin de définir plus finement les limites des périmètres d'agglomérations constructibles¹³⁰.

¹²⁹ *Ibid.*, p. 4.

¹³⁰ Le propos est rapporté dans *Urbanisme, Ibid.*, p. 20.

La conclusion du texte de présentation du PARP fait état du désir de Prost « qu'au cours de cette large consultation que constituait l'enquête administrative, il soit présenté non point des critiques destructives, stériles, mais bien des conseils constructifs, des solutions positives qui puissent s'inscrire dans le plan régional au cours de sa mise au point¹³¹ ».

Royer rappelle les similitudes des deux plans régionaux du littoral varois et de la région parisienne. Ces plans inscrivaient les « dispositions générales » ; par la suite, il devait être « procédé à autant d'études de détail que de communes intéressées¹³² ». Il précise que cette méthode constitue la transposition à très grande échelle « de ce qui avait été décidé pour le littoral varois ». Il n'est pas étonnant que la démarche varoise ait servi de modèle pour la région parisienne, tant les problématiques sont similaires, la taille du territoire et son urbanisation mises à part.

Avant de conclure ce chapitre, évoquons le cas d'Istanbul, avec Gabriel qui décrit le travail de Prost :

« En contact permanent avec les services de la municipalité, il prenait connaissance de leurs desiderata, analysait les projets amorcés, les transformations prévues. Dans toutes les discussions, il montrait autant de tact que de fermeté et à chaque question posée, il s'efforçait de répondre de la manière la plus convaincante. Et ce n'était pas toujours aisé¹³³. »

Si l'on dispose d'une meilleure documentation pour les cas du littoral varois et de la région parisienne, il serait utile, afin de compléter cette recherche, de questionner les notes de Prost sur Istanbul pour donner corps aux affirmations de Gabriel.

Deux autres idées semblent importantes au sujet du travail de Prost avec le pouvoir local. En premier lieu, la continuité des actions dans le temps. En 1927, lors de la présentation de ses réflexions sur les PAE à la SHUR du Musée social, Prost évoque la continuité de l'action publique pour les plans d'extension : « L'extension méthodique d'une agglomération demande de la continuité dans les idées que l'on ne rencontre que rarement étant donné le changement des municipalités¹³⁴ ». Il suggère comme remède à cette « fâcheuse situation » la mise en place de « commissions municipales permanentes », citant l'exemple des États-Unis. Il reviendra sur le sujet en 1958 :

¹³¹ « Le plan d'aménagement de la région parisienne », *Ibid.*, p. 10.

¹³² Royer Jean, « 1928 Région parisienne », in « Henri Prost urbaniste », *op. cit.*, p. 23.

¹³³ Gabriel Albert, « Henri Prost et le plan directeur de Stamboul », *Projet de livre*, n. d., Fonds A. Gabriel, Bar-sur-Aube ; cité par Pinon Pierre, in *From the Imperial Capital to the Republican Modern City*, *op. cit.*, p. 94.

¹³⁴ Voir le compte rendu de la séance du 28 janvier 1927, *Le Musée Social*, septembre 1927, n°9, p. 279.

« Or la magistrature d'un maire ne dure que quatre années - Les deux premières années, il apprend quelques bribes superficielles de sa nouvelle mission et les deux années suivantes, il songe à sa réélection.

Il lui faut concilier les intérêts de ses concitoyens, il lui faut éviter de contrarier surtout ceux qui l'ont élu ; - aussi l'enthousiasme des deux premières années est-il bientôt tempéré par une prudente gestion.

Il se contentera d'entretenir ce qui existait avant lui et il se gardera bien d'innover quelques travaux qui risqueraient d'engager les finances communales avant les nouvelles élections.

Or, les travaux d'urbanisme nécessitent des engagements à longue échéance. - Ce n'est pas en quatre années qu'on peut préparer et exécuter des travaux qui, par l'expérience et les lois mêmes, nécessitent un échelonnement progressif sur vingt ou trente années au minimum¹³⁵. »

D'autre part, en 1934, dans la présentation d'un numéro spécial d'*Urbanisme*, il regrette le délaissement des campagnes et demande que l'urbanisme qui a transformé les villes s'intéresse aux « agglomérations rurales¹³⁶ » : « le village français est à rénover, toute la campagne française est, en grande partie, à reconstruire¹³⁷. » On voit qu'une nouvelle conception multiscalaire concerne les sites méritant réflexion, depuis l'échelle du territoire régional, émergente dans les années 1930, à celle des agglomérations rurales. Prost défend la répartition de l'intelligence au service de l'urbanisme dans différentes situations que la loi de 1919-1924 a délaissées. Paradoxalement, c'est dans les grands plans régionaux des territoires métropolitains qu'il a pu percevoir le risque d'un décalage entre « les principales villes de France » et ces agglomérations rurales.

¹³⁵ Prost Henri, *L'Urbanisme en Afrique du Nord et sur la Côte d'Azur*, op. cit., p. 17-18.

¹³⁶ Prost Henri, « Agglomérations rurales », *Urbanisme*, n° 31, décembre 1934, p. 340.

¹³⁷ *Ibid.*

Prost et le Musée social

Le Musée social est une fondation privée créée en 1894 à Paris, à partir du pavillon d'Économie sociale de l'exposition universelle de 1889. Ce chapitre décrit la relation de Prost avec le Musée social, organisme qui lui a permis de rejoindre d'autres figures importantes et de faire partie des premiers urbanistes français, ceux qui nommeront la discipline; d'être au cœur des réflexions sur l'adaptation des villes aux conséquences de l'industrialisation; et de suivre les préparatifs des premières lois françaises sur l'urbanisme. Si l'histoire du Musée social a déjà été entreprise¹³⁸, celle de la relation entre cette institution et le milieu des urbanistes reste à faire. Mais ce n'est pas notre objet, qui est plutôt de relever les moments de croisement entre Prost et la Section d'hygiène urbaine et rurale.

Le travail de recensement d'Anne Cormier¹³⁹ et les bulletins du Musée social (MS) qui contiennent les comptes rendus des séances¹⁴⁰ fournissent les sources nécessaires à notre recherche. Prost y participe 23 fois, entre 1911 et 1935¹⁴¹. Il est invité pour la première fois en juin 1911, félicité pour son premier prix au concours pour l'extension de la ville d'Anvers en 1910; le paysagiste Forestier est présent. Il revient en juin 1912 lors d'une séance où Risler présente un « Projet de loi relatif aux plans d'aménagement et d'extension des villes¹⁴² » et une protestation à propos du morcellement éventuel du jardin de l'Observatoire¹⁴³.

Surtout, il participe à deux séances, en janvier et en février 1913, qui concernent le Maroc, alors que Forestier a été missionné le 6 janvier de cette année par le Ministre des Affaires étrangères, « en vue de l'étude de réserves de terrains pour la création dans les villes du Protectorat de parcs et jardins publics¹⁴⁴. » Lors de la séance du 16 janvier, la question des « plans d'Aménagement de Casablanca et de Rabat » est évoquée¹⁴⁵. Risler signale le désir de Lyautey de « faire établir des plans

¹³⁸ Horne Janet, *Le Musée social: aux origines de l'État providence*, Paris, Belin, 2004, 383 p., traduit par Louis Bergeron.

¹³⁹ Cormier Anne, *Extension-limites-espaces libres, les travaux de la Section d'hygiène urbaine et rurale du Musée social*, op. cit.

¹⁴⁰ Les Bulletins sont édités par le Musée social, ils sont accessibles en ligne sur le site Gallica de la BNE, pour la période 1902-1914: <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb34438058g/date>, et pour la période 1922-1938: <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb34438061c/date&rk=107296;4>

¹⁴¹ Anne Cormier dénombre la participation de Prost à 19 séances, voir Cormier Anne, *Extension-limites-espaces libres, les travaux de la Section d'hygiène urbaine et rurale du Musée social*, op. cit., p. 144, après vérification nous en avons décompté 23.

¹⁴² *Le Musée social*, n°12, 1912, p. 422-435.

¹⁴³ Nous avons noté la similitude de ce parc avec le Parc Lyautey de Casablanca, voir *Partie 2*.

¹⁴⁴ Forestier Jean-Claude-Nicolas, *Grandes villes et systèmes de parcs (rééd. 1997)*, op. cit., p. 153.

¹⁴⁵ *Le Musée social*, n°4, 1913, p. 114-115.

d'aménagement et d'extension» pour les deux villes: celui-ci a demandé que la section lui soumette les résultats de ses études. Risler précise que Lyautey, avisé de ces questions, a été «frappé de l'absurdité qu'il y a à créer des quartiers nouveaux ou laisser les villes s'étendre au hasard, sans plan préconçu¹⁴⁶.» André Colliiez ayant entrevu le Maréchal sur cette question est invité à exposer la situation au Maroc. Ce dernier explique qu'un petit nombre de propriétaires détiennent de grands espaces, et que «ce sont eux qui ont demandé un plan d'aménagement¹⁴⁷». Risler propose de demander au Maréchal d'ouvrir un concours ou bien de s'adresser à Prost qui a été lauréat du concours d'Anvers, il fait aussi état du plan de «reconstitution» de Constantinople et souligne qu'il est donc «très au courant des choses de l'Orient et de l'Islam». Les premiers pas de Prost en Méditerranée l'ont donc porté vers le Maroc. Siegfried propose d'inviter Lyautey à une réunion de la section et de lui demander d'y apporter les plans de Casablanca et de Rabat. La section invite aussi Prost à venir présenter son plan d'extension d'Anvers lors d'une prochaine séance.

Lors de la séance suivante, le 13 février, Delure, Directeur des travaux publics du Maroc, propose une communication sur les «plans d'extension de Casablanca et de Rabat¹⁴⁸». Rappelant qu'il est difficile de corriger les projets qui sont déjà engagés «au hasard et sans entente préalable¹⁴⁹», il évoque le principe d'un boulevard de 30 mètres de large, contournant la ville à une distance d'un kilomètre, et rejoignant la gare en longeant sa façade; ainsi qu'un système de grandes artères dans les faubourgs de la Médina, qui aboutiraient à un «boulevard extérieur¹⁵⁰». Selon lui, Rabat pourra devenir une «ville d'agrément et de luxe»: il en évoque la topographie forte, le ravin du Bou Regreb, le palais du sultan et une «vieille tour». Précisant que l'on ne touchera pas à la «ville arabe», il mentionne une liaison entre la «ville administrative» et la mer par «une allée de 50 mètres de large», anticipant ainsi le tracé du boulevard Dar Elmagzhen.

Prost est ensuite invité à présenter le plan d'extension d'Anvers. Le compte rendu de la séance met en exergue deux points de sa présentation: la conservation des fossés des fortifications comme «cours d'eau» dans le plan, et l'«immense terrasse» élevée à 15 mètres au-dessus du fleuve pour «ménager la vue de l'Escaut¹⁵¹». À la suite de Prost, Agache présente son plan pour Yass-Canbera, future capitale

¹⁴⁶ *Ibid.*, p. 114.

¹⁴⁷ *Ibid.* Bruno Queysanne rapporte une note de Prost évoquant une manifestation à Casablanca dont « Les manifestants, Maître Favreau, avocat en tête, réclamaient un PLAN DE VILLE ! », in Queysanne Bruno, « 100 ans d'urbanisme à Casablanca, 1914-2014 », Casablanca, Maroc, EAC, 2015, p. 17-18.

¹⁴⁸ *Le Musée social*, n°4, 1913, p. 115-116.

¹⁴⁹ *Ibid.* p. 115.

¹⁵⁰ *Ibid.* p. 116.

¹⁵¹ *Ibid.*

de l’Australie. En conclusion de la séance, Siegfried remercie les deux architectes et fait remarquer que les succès des architectes français à l’étranger les préparent à répondre à l’exécution des plans d’aménagements en France, une fois la législation adoptée, ouvrant ainsi en quelque sorte un horizon à la carrière de Prost.

Prost assiste fin 1913, avant son départ pour le Maroc, à une séance consacrée au mémoire du Préfet de la Seine sur le plan d’extension de Paris. Il sera ensuite absent durant toute la période de son travail au Maroc, jusqu’en 1922. Cette année-là, il assiste à la séance du 26 mai sur le projet de loi complémentaire des lois sur l’expropriation par zones et sur les plans d’aménagement et d’extension. Il présente avec Joyant les « plans d’aménagement et d’extension des villes au Maroc » lors de la séance du 23 juin 1922¹⁵², presque dix ans après avoir assisté à la présentation de Delure. Les deux professionnels décrivent les législations sur l’urbanisme, les expropriations par zones, et le remembrement, puis présentent en détail les plans de Casablanca et Rabat, et, plus brièvement, ceux de Kénitra, Meknes, Fez et Marrakech.

Le 21 novembre 1924, Prost assiste à la présentation de Auburtin et Dautry sur le projet de la « cité-jardin de Dugny-La Courneuve ». Lors de la séance suivante, le 19 décembre, il présente une communication sur « L’Urbanisation de la Côte d’Azur. Projet du Syndicat des communes pour la protection et l’aménagement de la côte d’Azur varoise¹⁵³. » Il décrit le paysage de la côte littorale, le rôle du préfet et du Syndicat des communes, la route touristique en bord de mer, la protection du paysage. Il fait circuler des photographies qui montrent « les beautés de la région¹⁵⁴ ». D’après le compte rendu de la séance, une discussion s’engage sur la question du « développement intense de l’automobile dans les régions d’excursions », signalant le projet de « route spéciale pour automobile de Paris à Nice¹⁵⁵. » Agache suggère que l’on devrait « établir des routes payantes pour automobiles » afin d’en tirer les ressources nécessaires à la construction de ces « routes spéciales ». Cet échange annonce les futures autoroutes que Prost esquissera pour la région parisienne dès 1928, pour les finaliser en 1934. Une fois de plus, la SHUR est un lieu de réflexion qui enregistre les progrès de la société et cherche comment les intégrer aux démarches urbaines.

152 *Le Musée social*, n°8, 1923, p. 284-291.

153 *Le Musée social*, n°4, 1925, p. 109-110.

154 *Ibid.*, p. 110.

155 *Ibid.*.

Prost est ensuite absent jusqu'en novembre 1926. Il revient assister à la présentation du plan de Smyrne par Danger¹⁵⁶, auquel il a collaboré. Lors de deux séances, en janvier et mars 1927, il présente un « examen des compléments à apporter à la législation sur les plans d'aménagement et d'extension des villes¹⁵⁷ ». Forestier est présent à la deuxième séance (alors qu'il avait été plutôt absent depuis février 1922). Prost décrit les difficultés dans la réalisation des PAE : souvent, les particuliers et les lotisseurs en ont l'initiative, et non les municipalités. Il suggère une simplification des formalités pour « l'approbation » des PAE et livre le contenu de ce que devraient être les « plans directeurs de l'extension » qui imposeraient les « espaces libres, l'élargissement des voies existantes et la création des artères essentielles à l'articulation des nouveaux quartiers, avec le minimum de voies secondaires, mais avec des règlements spéciaux pour la nature des constructions, surtout les règles du *zoning*¹⁵⁸. » Il mentionne aussi l'expropriation par zones et la constitution de syndicats de propriétaires. On retrouve là certains des thèmes portés par le Musée social, et issus, également, de l'expérience marocaine et azuréenne de Prost. Estimant le « *zoning* » et la « division des villes nouvelles en quartiers spécialisés » indispensables, il énumère trois catégories : « quartiers industriels, quartiers de commerce, quartier d'habitations¹⁵⁹ ». « L'étroitesse des routes » le préoccupe également, pour lutter contre la difficulté de circuler dans des voies étroites bordées « de nombreux accessoires », liés aux réseaux de communication et de transport d'énergie. Il suggère donc le dispositif qu'il a proposé pour la côte varoise, afin de permettre « les élargissements qui deviendront nécessaires¹⁶⁰ » par la mise en place d'une servitude *non aedificandi*. La servitude qu'il propose est de 20 mètres à l'axe d'une voie nationale, et 15 mètres pour les autres voies, soit exactement le même dispositif que pour la transformation d'un chemin en voie urbaine, processus qu'il avait décrit en 1923. Lors de la séance du 23 mars 1927, il revient sur les questions d'expropriation, de remembrement et de syndicats de propriétaires. Il aborde ensuite les législations de plusieurs pays étrangers, par les exemples de Turin et Anvers. Il conclut son propos en revenant sur la simplification de la loi de 1919, qui exige pour les plans « trop de précisions », et propose « un plan directeur donnant les grandes lignes des opérations envisagées¹⁶¹ », un principe qu'il est en train d'expérimenter sur la côte varoise. Il reviendra sur la question du *zoning* lors de la séance du 21 février 1930, en présentant une « Définition du *zoning*¹⁶² ». Il

¹⁵⁶ *Le Musée social*, n°9, 1927, p. 269-271.

¹⁵⁷ Cormier, p. 107 ; voir le compte rendu de la séance du 28 janvier 1927, in *Le Musée social*, n°9, 1927, p. 277-279, et celui de la séance du 23 mars 1927, in *Le Musée social*, n°11, p. 340-341.

¹⁵⁸ *Le Musée social*, n°9, 1927, p. 278.

¹⁵⁹ *Ibid.*.

¹⁶⁰ *Ibid.*.

¹⁶¹ *Le Musée social*, n°11, p. 341.

¹⁶² *Le Musée social*, n°10, 1930, p. 350.

reprend alors les trois catégories exposées en 1927, demandant de ne pas « adopter des formules trop rigides ».

Prost est présent en décembre 1930 lors d'une séance consacrée à « l'aménagement de la région parisienne » et aux travaux de la « commission supérieure », dont il assure la présidence en l'absence de Risler¹⁶³. Manier expose le projet de loi concernant l'établissement d'un « projet d'aménagement de la région parisienne » et les difficultés administratives, juridiques et financières d'un tel projet. Prost expose les différents projets envisagés à l'aide d'une carte de la région, évoquant les difficultés auxquelles il s'est confronté avec son équipe. Monsarrat fait remarquer « l'importance du travail effectué, depuis 18 mois, sans bruit, par M. Prost et ses collaborateurs¹⁶⁴ ». Il évoque les questions juridiques et administratives. En conclusion des discussions, la SHUR émet le vœu suivant à l'unanimité : « que le projet de loi d'aménagement de la région parisienne puisse être entrepris sans délais dans l'intérêt de Paris, de son hinterland et de la France toute entière¹⁶⁵ », elle soutient ainsi à la fois la démarche politique et le projet piloté par Prost.

En mai 1932, Prost présente avec Colliez le cas de l'évolution de Casablanca, « Une ville champignon française » et « Son aménagement urbain¹⁶⁶ ». Il décrit l'évolution de la ville au cours des 18 années précédentes et son explosion démographique – elle a gagné 140 000 habitants depuis 1907. Prost regrette deux facteurs dans l'évolution récente de la ville. En premier lieu, la construction à la hâte d'une nouvelle « ville indigène » pour faire face à l'afflux de population a entraîné « un certain désordre dans son aménagement¹⁶⁷ ». En second lieu, la libération de l'emprise du cimetière situé à proximité du port le réjouit, mais il regrette de ne pas avoir pu profiter, pour procéder à l'harmonisation, de l'accès au port avec le plan général. Il assiste enfin, l'année suivante, à la présentation du « plan d'aménagement et d'extension de Marseille¹⁶⁸ » par Jacques Gréber, dont il a rédigé l'introduction¹⁶⁹.

¹⁶³ *Le Musée social*, n°10, 1931, p 373-375.

¹⁶⁴ *Ibid.*, p 374.

¹⁶⁵ *Ibid.*

¹⁶⁶ *Le Musée social*, n°2, 1933, p 55-56.

¹⁶⁷ *Ibid.*, p 56.

¹⁶⁸ *Le Musée social*, n°11, 1933, p 382-386.

¹⁶⁹ Prost Henri, « Préface », in *Ville de Marseille : plan d'aménagement et d'extension : mémoire descriptif*, Paris, Vincent, Fréal & Cie, 1933, p. VII-VIII.

Prost revient en 1934 pour présenter « l'aménagement de la région parisienne¹⁷⁰ ». Il évoque alors le périmètre de l'étude, les cinq autoroutes radiales de 50 à 60 mètres de largeur, les zones constructibles et celles réservées aux usines, la sauvegarde des rives de la Seine. L'aménagement de l'aéroport du Bourget est aussi pris en compte, ainsi que la création d'un autre aéroport vers l'ouest (sans plus de précisions). Prost espère pouvoir utiliser le remembrement comme il l'avait fait « avec succès au Maroc¹⁷¹ ». Il avait expliqué en introduction que ce plan ne comprenait pas Paris. En fin de séance, Risler regrette que la question des fortifications n'ait pas été posée avec celle de l'aménagement de la région parisienne. Gréber explique qu'il est nécessaire d'avoir autour de Paris un « anneau de circulation suffisamment important¹⁷² », anticipant le tracé du boulevard périphérique.

On voit le chemin parcouru par Prost en 23 ans, depuis sa présentation du plan d'extension d'Anvers en 1911. La SHUR a donné une impulsion à sa carrière en l'envoyant au Maroc; il le lui rendra bien en revenant régulièrement présenter ses travaux. C'est un lieu d'échange et de réflexion en matière d'urbanisme, qui se nourrit des expériences françaises, mais aussi et surtout étrangères. Prost a donc participé à ce processus, mais a aussi évoqué l'importante documentation du Musée social, une source à laquelle il a eu accès. C'est encore un lieu de soutien pour sa démarche, de la part d'un milieu professionnel et intellectuel qui l'adoube.

L'influence du Musée social sur les travaux de Prost est indéniable. Les thèmes débattus dans le cadre des réunions de la SHUR le montrent. La question des espaces libres, en lien avec les espaces et jardins publics et le système de parcs de Forestier, se retrouve chez Prost dans presque tous les projets – on abordera ce thème de manière plus spécifique au chapitre suivant. La question des fortifications et de la zone *non aedificandi* se retrouve à Anvers, pour le PARP et pour la protection autour des murs d'Istanbul. Les Plans d'Aménagement et d'Extension contiennent en germe l'idée de la première loi française sur les plans d'aménagement (PAEE). La notion d'extension est centrale chez l'architecte, pour qui le Maroc est un laboratoire, qui précède le travail sur la côte varoise (juste après la loi de 1919), et le PARP pour la dimension régionale. L'urbanisme à l'étranger est documenté par l'expérience du Maroc, défendue au Musée social. La question de l'expropriation est une condition pour rendre opératoire les Plan d'Aménagement et l'un des thèmes auxquels se confronte constamment **l'urbaniste**.

170 Séance du 25 mai 1934, in *Le Musée social*, n°3, 1934, p 79-80.

171 *Ibid.*, p 80

172 *Ibid.*

D'autres aspects de la relation de Prost avec les réseaux professionnels seraient à évoquer : notamment son rapport à la Société Française des Urbanistes (dont il fut membre fondateur en 1914) et à la revue *Urbanisme*, dont il fut le rédacteur en chef pendant de longues années¹⁷³. Dans ce travail, on a préféré se focaliser sur la SHUR du Musée social, qui a eu un rôle capital pour la carrière de Prost, et constitue même l'origine de la SFU.

¹⁷³ Sur l'histoire de la naissance de la revue, voir Vacher Hélène, « La naissance d'Urbanisme ou « l'art du stratège » », *op. cit.*

Les outils juridiques, l'expropriation pour rendre public

Les instruments d'expropriation rendent possible les tracés de voirie et un travail sur l'espace public ; les deux instruments juridiques qui sont en rapport direct avec la mise en place pratique, sur le terrain, d'un PAE sont en effet le *zoning* et les plans d'alignement.

En Europe, les lois sur l'expropriation datent de 1865 pour l'Italie (expropriation par zone), en Suisse de 1867 pour l'expropriation en profondeur à Genève et en 1890 le droit d'expropriation est reconnu pour les communes. La loi française sur l'expropriation date de 1841. La procédure implique un jury de propriétaires, ce qui rend les opérations coûteuses et la loi inefficace pour soutenir les transformations urbaines. Les évolutions sont assez faibles avec les lois de 1850 et 1902 sur l'hygiène et la salubrité, et la loi de 1919 n'offre pas davantage d'outils efficaces. Les lois sur les plans d'aménagement sont séparées de celle qui concerne la voirie et l'alignement.

Restrictives, les lois de 1919 et 1924 permettent aux servitudes d'alignement de s'appliquer pour l'ouverture de voies nouvelles, mais la volonté des maires manque pour les faire appliquer¹⁷⁴. Si l'arsenal juridique s'est affiné et permet de prévoir des transformations, les intérêts privés et les droits de propriétaires, ainsi qu'une certaine frilosité des maires, ont freiné les ardeurs de la planification urbaine.

Prost se trouve confronté à ce problème au Maroc, Guillaume de Tarde sera un allié de choix pour mettre en place une législation qui permettra au protectorat de lancer les opérations urbaines des villes nouvelles. Ceci alors que la spéculation bat son plein en prévision des extensions autour des villes indigènes, le cas le plus critique étant celui de Casablanca. Joyant écrit d'ailleurs deux articles dans la revue des *Annales des Ponts et Chaussées* sur la question de la législation des plans d'aménagement urbains au Maroc¹⁷⁵ et sur la législation française concernant les plans d'aménagement urbains¹⁷⁶.

Sans vouloir rentrer dans le détail, nous pouvons rappeler que Prost est confronté pendant sa carrière aux problèmes des expropriations pour pouvoir mettre en place les plans d'aménagement qu'il dessine. C'est l'arsenal législatif et les différents pouvoirs politiques pour lesquels il travaille qui lui permettent d'inscrire sur le sol

¹⁷⁴ Harouel Jean-Louis, *Histoire de l'expropriation*, Paris, France, Presses universitaires de France, 2000, 126 p.

¹⁷⁵ Joyant Edmond, « Législation des plans d'aménagement urbains au Maroc (note n°19) », *Annales des Ponts et Chaussées*, vol. 91e année, 11e série, tome LXIII, mars 1921, pp. 96-110.

¹⁷⁶ Joyant Edmond, « Note sur la législation française concernant les plans d'aménagement urbains (note n°13) », *Annales des Ponts et Chaussées*, mars 1921, pp. 397-419.

des villes ses tracés viaires et les emprises des espaces publics qui y sont associés. Signalons qu'il évoque personnellement cette question dans un texte paru en 1928, dont un chapitre est consacré aux « dispositions qu'il est possible de réaliser avec les lois de 1919 et de 1924¹⁷⁷ », qui porte sur le zoning et les zones *non aedificandi*. Un autre traite de l'application de ces lois pour les servitudes et de la question des indemnités, et il aborde bien évidemment le sujet des « effets de l'application d'un plan de ville par rapport aux propriétés privées¹⁷⁸ ».

¹⁷⁷ Prost Henri, « L'urbanisme au point de vue technique », *Les Cahiers du Redressement français*, n° 16, 1926, pp. 1-27.

¹⁷⁸ *Ibid.*, pp. 9-13.



Fig. 1. — Remembrement de la commune de Guedecourt (Somme). État ancien
Renseignements statistiques :
Nombre de propriétaires : 72.

- 1 Edmond Joyant, Remembrement de la commune de Guedecourt (Somme). Etat ancien, 1921 (*Note sur la législation française concernant les plans d'aménagement urbains*, Annales des Ponts et Chaussées, mars 1921, p. 408).



Fig. 2. — Remembrement de la commune de Guedecourt (Somme). État nouveau.
Renseignements statistiques :
Nombre de propriétaires : 72.

- 2 Edmond Joyant, Remembrement de la commune de Guedecourt (Somme). Etat ancien, 1921 (*Note sur la législation française concernant les plans d'aménagement urbains*, Annales des Ponts et Chaussées, mars 1921, p. 409).



Fig. 3. — Remembrement d'une partie du quartier Lusitania à Casablanca. État ancien.

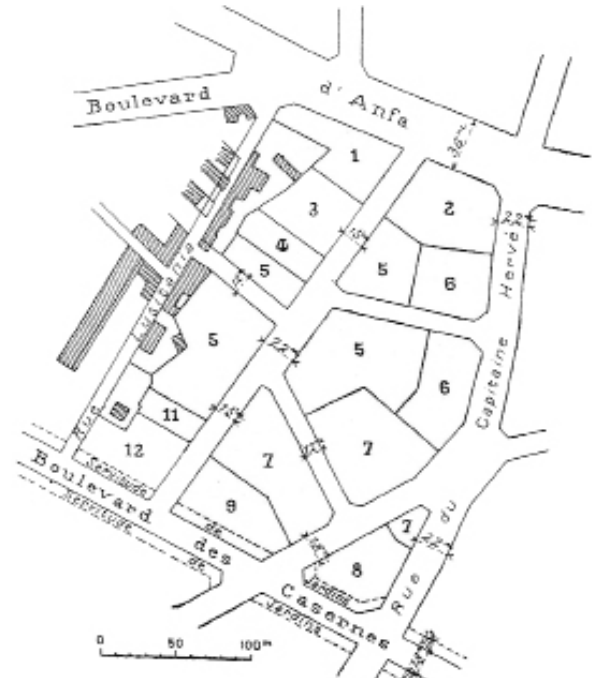
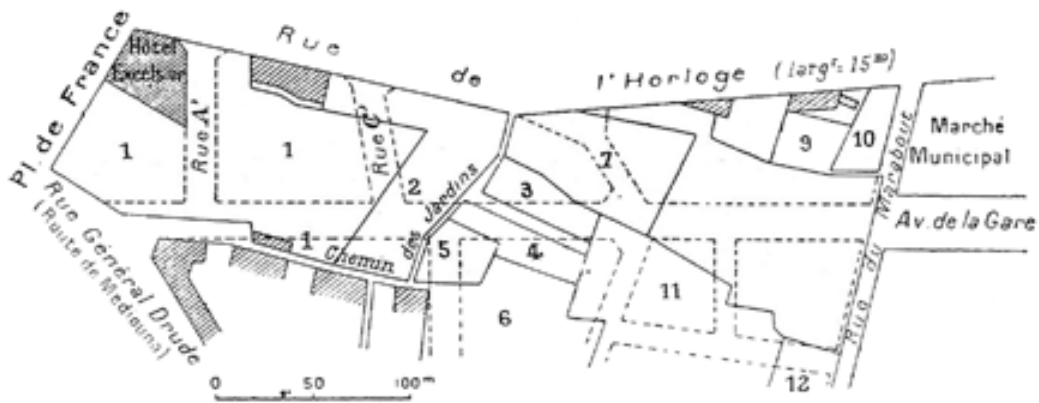
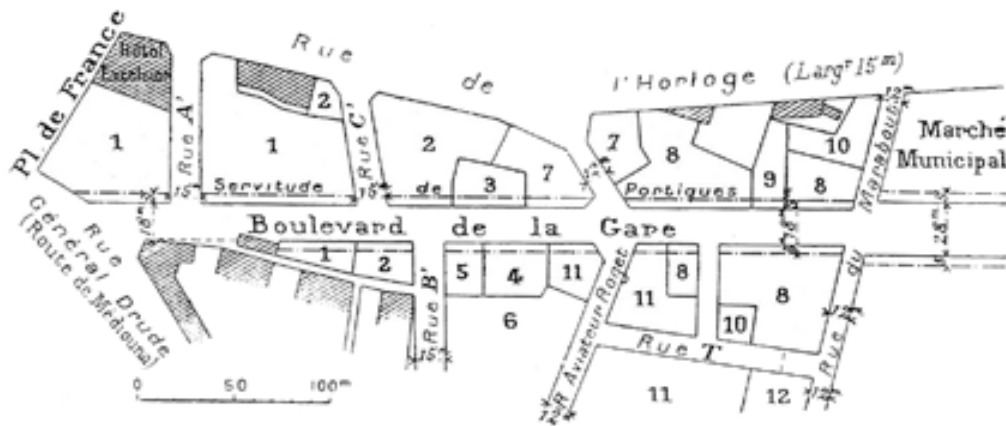


Fig. 4. — Remembrement d'une partie du quartier Lusitania à Casablanca. État nouveau.

- 3 Edmond Joyant, Remembrement d'une partie du quartier Lusitania à Casablanca. Etat ancien et état nouveau, 1921 (*Législation des plans d'aménagement urbains au Maroc*, Annales des Ponts et Chaussées, mars 1921, pp. 104-105).



État ancien.



État nouveau.

Fig. 5. — Ouverture du Boulevard de la Gare à Casablanca.

- 4 Edmond Joyant, Ouverture du boulevard de la Gare à Casablanca. Etat ancien et état nouveau, 1921 (*Législation des plans d'aménagement urbains au Maroc*, Annales des Ponts et Chaussées, mars 1921, pp. 107).

Éléments d'une culture urbanistique : les savoirs mobilisés par Prost

Introduction

Ce chapitre identifie les modèles et les références, les éléments du vocabulaire architectural et urbain que Prost mobilise ou revendique de manière implicite ou explicite dans sa démarche d'urbaniste. Ils constituent le socle de sa pratique, et le fondement de la fabrique de ses projets.

Plusieurs questions sont en jeu à propos de la qualité de ces éléments. Sont-ce des modèles que l'architecte aurait cherché à recopier ou bien des références qui, transformées, sont mobilisés dans son travail ? Nous préciserons et affinerons cette qualification, sans en faire la problématique principale de ce chapitre.

La *première partie* a examiné la formation d'une culture spécifique des architectes, futurs urbanistes, lors de leur passage à l'École des Beaux-arts et de leur séjour à Rome. Certains de ces éléments sont convoqués et enrichis dans le travail de Prost ; il mobilise des ouvrages fondateurs de la pratique des architectes des Beaux-arts, ceux de Gromort et Guadet essentiellement. Comme cette culture se nourrit aussi d'emprunts et d'influences, les ouvrages fondateurs de la discipline de l'urbanisme font aussi partie de ce creuset : en particulier Sitte, Stübgen et Alphand.

Les séquences urbaines de référence

Les grands dispositifs qui construisent un nouveau paysage urbain sont des structures d'organisation spatiale qui fonctionnent comme des modèles, et auront une influence à l'époque pionnière de l'urbanisme. Pour Prost, les modèles et références de la spatialité urbaines sont issus des villes où il a séjourné durant sa formation : à Paris et à Rome, pour l'essentiel. Il évoque notamment, dans un texte de 1958, « la reconstruction de Rome au temps de Néron » et Paris, la ville modèle « du développement de l'Urbanisme dans notre pays¹⁷⁹. »

A Paris, un ensemble joue un rôle primordial : la séquence qui va du Louvre à la Place de l'Étoile en passant par les Champs-Élysées. Cette séquence apparaît chez Alphand dans une représentation en perspective aérienne¹⁸⁰. Prost l'évoque dans « Paris 1900 » :

« Ainsi donc en 1900 : Les Rives de la Seine, le Pont Alexandre, le Grand et le Petit Palais, les Gares d'Orsay et les Invalides, tous éléments qui n'avaient pas été prévus au Plan Haussmann, achevaient de donner un aspect définitif à la plus belle partie de Paris¹⁸¹ »

Il y consacre aussi un long passage d'un texte de 1958, qui explique la construction et l'évolution de cette longue séquence. Il commence par un « instant décisif », lorsque Catherine de Médicis décide de transférer les appartements royaux depuis le Louvre vers un nouveau palais, conçu par Philibert Delorme, aux Tuileries (et détruit en 1871 pendant la Commune de Paris). « Il était caractérisé par un vaste jardin s'étendant devant la façade principale ; ce jardin, c'est celui que nous connaissons tous et qui, sauf les dessins des parterres, est resté depuis trois cents ans tel qu'il fut conçu¹⁸² » ; au-delà, « s'étendaient à flanc de colline la campagne et les bois. » Il décrit le tracé, à travers ces bois, d'une longue allée qui prolongeait « la perspective axiale du Jardin des Tuileries » ; à son sommet fut dessiné « un carrefour en forme d'étoile forestière¹⁸³. » Louis XIII trace ainsi le « grand axe » « du Paris d'aujourd'hui et du grand Paris de demain. » Ces éléments marquent l'ouest parisien ; Louis XIV a fait de cette route forestière l'Avenue des Champs-Élysées, « et l'étoile forestière au sommet de la colline est devenue la Place de l'Étoile » ; au-delà, il la prolonge avec « l'actuelle Avenue de Neuilly ». Prost note que Colbert voulait

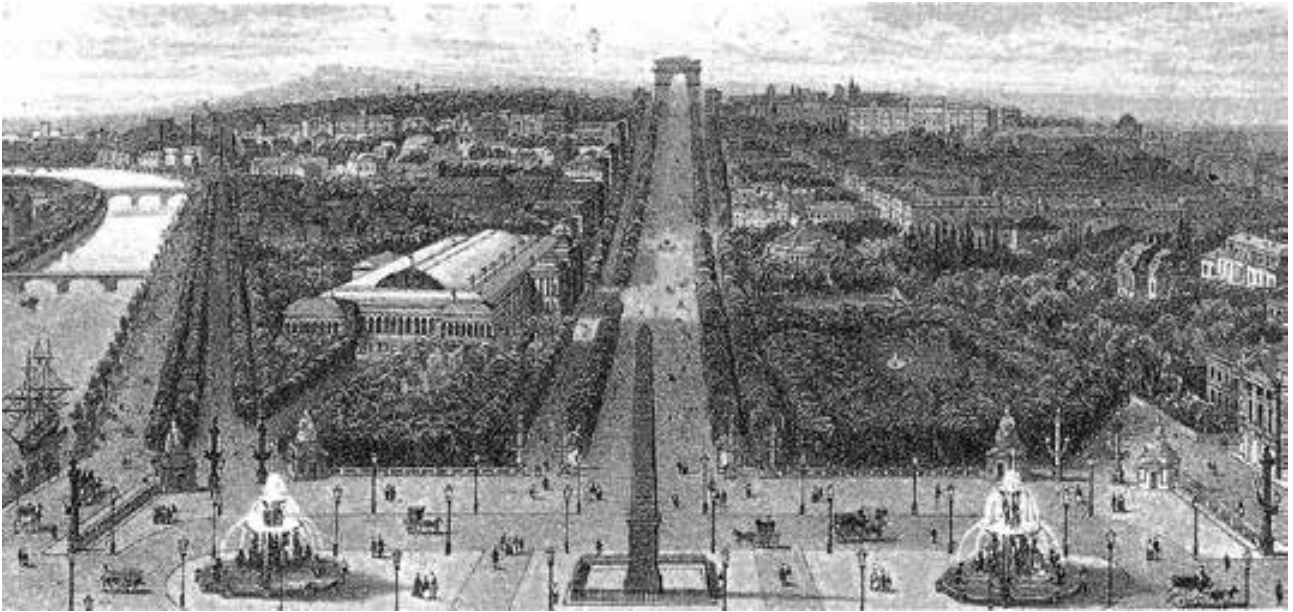
¹⁷⁹ Prost Henri, *L'Urbanisme en Afrique du Nord et sur la Côte d'Azur*, op. cit., p. 10.

¹⁸⁰ Alphand Adolphe, *Les Promenades de Paris. Histoire, description des embellissements, dépenses de création et d'entretien des Bois de Boulogne et de Vincennes. Champs-Élysées, parcs, squares, boulevards, places plantées. Étude sur l'art des jardins et arboretum*, Paris, Rothschild, 1867, p. 206-207.

¹⁸¹ Prost Henri, *Paris 1900*, op. cit., p. 6.

¹⁸² Prost Henri, *L'Urbanisme en Afrique du Nord et sur la Côte d'Azur*, op. cit., p. 10.

¹⁸³ *Ibid.*, p. 11.



5 Israël Sylvestre, Le jardin des Tuileries, Paris, vers 1660 (*L'urbanisme végétal*, 1993).



6 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, esquisse de la voie triomphale à l'ouest de Paris, vers 1928, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 60/4 (*L'Œuvre de Henri Prost*, 1960, p. 145).

que cette avenue rectiligne aboutisse au centre de la Forêt de Saint-Germain, au Rond-Point de Noailles. Cette longue séquence, dans laquelle Prost s'inscrit en proposant de la terminer dans le PARP dès 1928¹⁸⁴, est complétée en amont par Louis XV avec « la création de la Place de la Concorde, de la rue Royale et des deux édifices de Gabriel¹⁸⁵ ». Prost mentionne aussi, sur la rive gauche, les Invalides et l'École Militaire, « avec les vastes esplanades qui précèdent ces magnifiques édifices », ensembles consacrés par les expositions universelles du siècle précédent. À ses yeux, 1900 est une date importante de cette évolution : « c'est l'année de la percée de l'Avenue Alexandre III reliant les Champs-Élysées aux Invalides ». Tracés, avenues, esplanades et grands édifices : tels sont les éléments constitutifs de ce que nous avons appelé les séquences de paysage urbains.

Mais Paris, c'est aussi pour lui le Plan des artistes, Napoléon III et son « grand préfet Haussmann », qui ont « vertébré le Paris d'aujourd'hui » avec de grandes voies rectilignes, mais aussi l'Opéra, les Halles et les « grandes gares de chemins de fer¹⁸⁶. » Il conclut que Paris a fonctionné comme « le modèle de la transformation intérieure des villes » pour une période de plus de deux siècles, de Louis XIV à Napoléon III, pendant laquelle « de nombreux et magnifiques embellissements furent exécutés en province ». Prost rappelle la fonction « modèle » de Paris et la diffusion en France des éléments qui le caractérisent. Il compare les voies de Versailles à Rome, où « la fameuse Voie Triomphale, si célèbre, n'avait que sept mètres cinquante de largeur à son accès sur le Forum¹⁸⁷. » C'est dans la capitale italienne qu'il s'imprègne de la situation panoramique de la Villa Médicis (où il séjourne de 1903 à 1906) et de la descente de la colline du Pincio en rampe vers la Piazza del Popolo, dont il fait un dessin dans le cadre de son travail pour Paul Léon (voir xx). Cette séquence est présente chez Guadet, dans le premier volume de son cours publié en 1901. On y trouve le « Plan des rampes d'accès de la promenade du Pincio à Rome » dans le chapitre sur les escaliers et rampes extérieures¹⁸⁸ et certains éléments dans le chapitre sur « L'architecture et les voies publiques¹⁸⁹ » – notamment une vue en perspective de la « Place du Peuple à Rome¹⁹⁰ ». Après avoir souligné que la qualité de la place du Capitole ne tient pas uniquement, selon lui, à la valeur des beaux monuments qui « l'encadrent sur trois côtés », mais surtout à un système

¹⁸⁴ Voir la perspective de l'ouest parisien in Marrast Joseph (dir.), *L'Œuvre de Henri Prost*, op. cit., p. 145.

¹⁸⁵ Prost Henri, *L'Urbanisme en Afrique du Nord et sur la Côte d'Azur*, op. cit., p. 12.

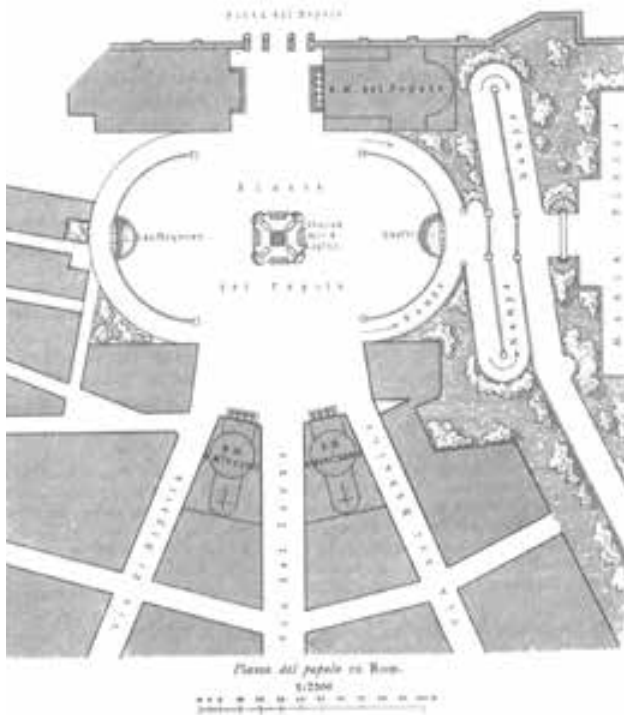
¹⁸⁶ *Ibid.*, p. 13.

¹⁸⁷ *Ibid.*, p. 12.

¹⁸⁸ Guadet Julien, *Éléments et théorie de l'architecture. Cours professé à l'École nationale et spéciale des beaux-arts. Tome 1*, Paris, Aulanier, 1901, vol. 1/4, p. 631.

¹⁸⁹ Guadet Julien, *Éléments et théorie de l'architecture. Cours professé à l'École Nationale des Beaux-Arts. Additions*, Paris, Librairie de la construction moderne, 1904, vol. 4/4, p. 227-248.

¹⁹⁰ *Ibid.*, p. 239, fig. 232.



7 Joseph Stübben, Piazza del Popolo, Rome (*Der Städtebau*, 1907, p. 143).



8 Georges Gromort, Les jardins du Pincio et de la villa Borghèse à Rome (*Choix de plans de grandes compositions exécutées*, 1910, pl. 30).
Notons que le plan de Gromort intègre la place d'Espagne, la montée vers la villa Médicis et les rampes de la terrasse du Pincio qui descendent vers la place du Peuple.

qui comprend aussi les rampes, « du grand perron de l'église d'Ara Coeli, de celui qui plus loin monte au portique latéral », il en vient aux escaliers de la Trinité des Monts, dont il publie une gravure montrant le déroulé des emmarchements depuis la place d'Espagne¹⁹¹. Tout cela forme « un exemple de la variété ingénieuse qu'on peut apporter dans la disposition des emmarchements ayant à franchir une grande différence de niveau¹⁹² ». Il vante la combinaison des emmarchements qui alternent entre les lignes droites et courbes, et les perrons qui « se combinent avec des rampes à voitures¹⁹³ ». Il évoque la question du tracé des « courbures variables » et des « balancements », nécessitant des « études délicates » qui vont déterminer « l'architecture des murs de rampes » et des balustrades. Selon lui, ces compositions sont « toujours somptueuses » et « forcément rares » ; et l'une des plus « amples » est l'accès entre la place du Peuple à Rome et la promenade du Pincio¹⁹⁴. Il renvoie sur ce point au chapitre concernant « Les escaliers » dans le premier volume, et à ses illustrations¹⁹⁵.

Dans son ouvrage de référence sur les *Choix de plans de grandes compositions*, Gromort présente lui aussi « Les jardins du Pincio et la villa Borghese à Rome » (planche 20). Il souligne cette séquence qui articule la ville basse avec le système des jardins et terrasses collinaires :

« De ces quartiers bas, assez voisins de la rivière, on accède aux terrasses du Pincio, soit par les rampes en pente douce qui dominent l'axe longitudinal de la place du Peuple, soit par le grand escalier qui joint la place d'Espagne **(8, en bas et au centre du plan)** au parvis de la Trinité des Monts. Ce que nous avons appelé l'éperon du Pincio, cette avancée bordée sur trois cotés par de hautes terrasses, sur une longueur de 800 mètres et une largeur moyenne de 200 à 300, ne comporte que les jardins dépendant du couvent de la Trinité des Monts, au sud, ceux de la Villa Médicis (11), rectangulaires, et ceux enfin situés à son extrémité nord-ouest et qui constituent la promenade publique du Pincio¹⁹⁶. »

Ces deux exemples montrent l'importance de cette séquence dans l'histoire de l'architecture. Les auteurs ne s'intéressent pas seulement aux édifices monumentaux, mais aussi aux systèmes d'une spatialité urbaine et paysagère plus complexe, qui

¹⁹¹ *Ibid.*, p. 241, fig. 233.

¹⁹² *Ibid.*, p. 240.

¹⁹³ *Ibid.*, p. 242.

¹⁹⁴ *Ibid.*, p. 243.

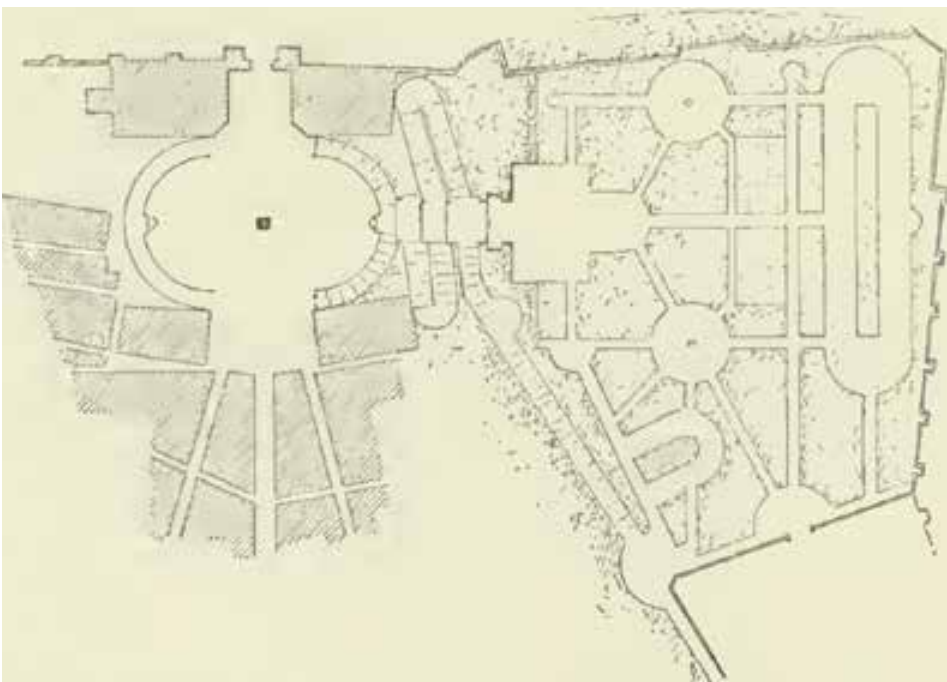
¹⁹⁵ Voir le chapitre XI sur « Les escaliers », Guadet Julien, *Éléments et théorie de l'architecture*, T1, *op. cit.*, p. 630-631.

¹⁹⁶ Gromort Georges, *Choix de plans de grandes compositions exécutées présentant : avec leurs jardins ou leur entourage, une série d'ensembles de l'antiquité, de la renaissance et des temps modernes*, Paris, A. Vincent, 1910, p. 15, planche n°20.



9 Henri Prost, relevé de la terrasse du Pincio et de la place du peuple, Rome, vers 1913, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 143.

Notons que la villa Médicis est représentée en partie mais pas les jardins, le dessin figure la séquence des voies en rampes de la terrasse du Pincio, ainsi que la place du Peuple dans un cadrage très similaire à celui de Guadet, voir ci-dessous.



10 Julien Guadet, Plan des rampes d'accès de la promenade du Pincio à Rome, 1901 (*Éléments et théorie de l'architecture*, vol. 1, 1901, p. 631).



11 Julien Guadet, Place du Peuple à Rome, 1904 (*Éléments et théorie de l'architecture*, vol. 4, 1904, p. 239).



12 Julien Guadet, Vue des rampes du Pincio à Rome, 1901 (*Éléments et théorie de l'architecture*, vol. 1, 1901, p. 631).

mettent en jeu la manipulation d'éléments de la culture architecturale transposés des édifices vers l'espace urbain¹⁹⁷. Prost a même effectué un relevé de cette séquence qui conduit de la Villa Médicis à la Piazza del Popolo¹⁹⁸ (nous y reviendrons plus tard).

Ces grandes séquences de Paris et Rome sont faites de stratifications urbaines lentes et de moments d'accélération, avec de grands gestes de projets structurants. Les projets de Prost incluent des références à ces modèles. Pour celui d'Anvers, il parle de la transformation de la rue de la Pépinière en « une large et belle avenue », dans la continuité du boulevard Léopold, qui doit relier la Pépinière au nouveau parc situé dans la partie aristocratique des nouveaux quartiers. Il indique que cette avenue serait pour Anvers « ce qu'est l'avenue du Bois de Boulogne pour Paris¹⁹⁹. »

En 1932, *Urbanisme* publie dans son premier numéro le rapport de Prost sur le « Concours d'idées pour l'aménagement de l'Avenue entre l'Étoile et la place de la Défense », qu'il a été chargé de présenter au nom de la « Commission de Classement²⁰⁰ ». Cette mission souligne l'importance de la séquence pour Prost, et ce texte, bien que reflétant « les opinions des membres d'une Commission composée de techniciens d'origines très diverses », montre son importance dans le panorama urbain de l'ouest parisien. Il y rappelle le rôle central de l'Arc de Triomphe, au cœur d'un système d'avenues rayonnantes, ainsi que les trois jonctions que sont « la Porte Maillot, le Pont de Neuilly et la Place de la Défense ». C'est cette projection vers l'ouest parisien que Prost tente de relancer dans le PARP avec deux branches : l'une est le prolongement rectiligne de l'axe Louvre-Champs-Élysées, l'autre, plus souple, est constituée par les quais de la rive gauche et le tracé d'une voie conduisant à Versailles, qui se prolonge ensuite avec la « route des parcs ».

¹⁹⁷ C'est bien une des grandes qualités de l'ouvrage de Steenbergen Clemens M. et Reh Wouter, *Architecture and landscape: the design experiment of the great European gardens and landscapes*, Basel, Suisse, Birkhäuser, 2003, 399 p. Il est à noter la présence de ces deux grandes séquences dans l'ouvrage. Le système de relation spatiales au paysage de Rome, de la terrasse de la villa Médicis et du Pincio est explicité pp. 68-75 ; et le grand système des axes parisiens pp. 131-135.

¹⁹⁸ Henri Prost, « Études en plans de diverses grandes places de villes européennes », Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 143.

¹⁹⁹ Prost Henri, « Anneau d'Or », in *Memorandum du concours pour l'aménagement des terrains devenant disponibles par suite du démantèlement de l'enceinte fortifiée d'Anvers*, Anvers, Ministère de l'Agriculture et des travaux Publics, Commission d'études pour l'aménagement de l'agglomération anversoise, 1911, p. 110.

²⁰⁰ Prost Henri, « Le concours d'idées pour l'aménagement de l'Avenue entre l'Étoile et la place de la Défense », *Urbanisme*, n° 1, avril 1932, pp. 11-25.

Parmi les « chefs-d'œuvre » édifiés en France, Prost énumère la réalisation de « grandes avenues », de « places monumentales », de « vastes esplanades » et les « nombreux parcs avec de grandes et magnifiques terrasses²⁰¹ ». Il affirme que « la Riviera participera avec ampleur à ces œuvres splendides », rappelant que les aménagements de Cannes et de Nice sont célèbres dans le monde entier ; paraphrasant le titre de de Souza, il écrit que « Nice est la capitale d'hiver de la France » pour son « site incomparable²⁰² » et non pour les anciens édifices monumentaux. Dans la réflexion de Prost, ce point inscrit les séquences dans leur rapport au paysage, opération qui s'appuie notamment sur les « trois merveilleuses corniches [qui] dominent la mer, découvrant l'un des plus beaux paysages du monde²⁰³ ». Elles constitueront un exemple pour la voie littorale de son plan pour la côte varoise. Prost écrit en 1922 que la route touristique « Front de Mer » est une voie « analogue à la nouvelle corniche entre Nice et Monte-Carlo²⁰⁴ » : celle-là même dont De Souza avait demandé la protection dans son ouvrage sur Nice²⁰⁵.

Une autre occurrence explicite du modèle de la Côte d'Azur apparaît dans le traité d'urbanisme de Joyant (dont la première édition date de 1923, soit la même année que le plan de Prost pour la côte varoise). Une partie de son chapitre sur les « Voies publiques²⁰⁶ » est consacrée aux « Profils de diverses rues et avenues françaises ». Il y évoque Nice et Cannes et leurs voies principales ; les exemples de la Promenade des Anglais et de la Croisette présentent tous deux des profils dissymétriques, orientés vers la vue sur la mer. La Promenade des Anglais ouvre sur la Baie des Anges et offre « une large promenade pour piétons du côté de la mer, une chaussée pour les voitures de promenade et un trottoir étroit en bordure des immeubles riverains. Ceux-ci doivent respecter une servitude dont la largeur varie de 6 à 10 mètres, et qui est traitée en jardin clos ou en terrasse ouverte²⁰⁷ ». L'auteur décrit aussi La Croisette, une voie similaire mais de dimension réduite : tout en notant que la zone de servitude pour les jardins atteint parfois 18 mètres et « la dégage largement », il déplore que celle-ci soit parfois « occupée par des boutiques basses, dont l'effet est naturellement moins satisfaisant que celui des jardins ». Il conclut à propos de ces deux « très beaux exemples de promenades longeant la mer » que « dans un aménagement de ce genre, on pourrait encore développer les plantations qui ornent l'allée des piétons et transformer celle-ci en un véritable parc, à condi-

²⁰¹ Prost Henri, *L'Urbanisme en Afrique du Nord et sur la Côte d'Azur*, op. cit., p. 13.

²⁰² *Ibid.*, p. 14.

²⁰³ *Ibid.*

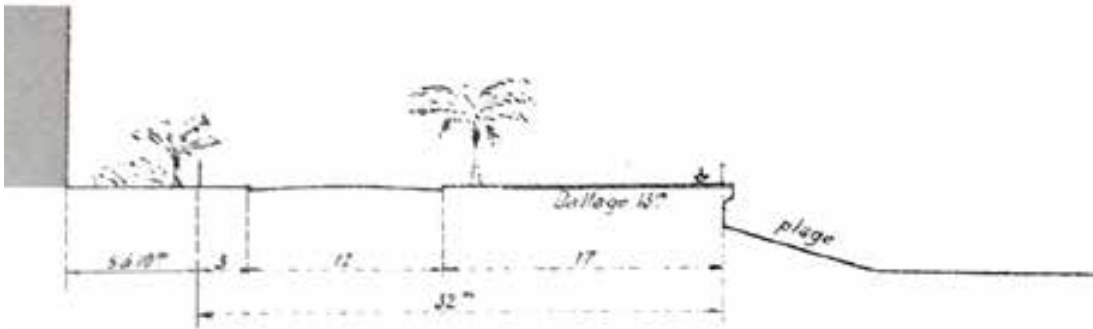
²⁰⁴ Prost Henri, *Dimension et profils des voies publiques*, 1923, p. 4-5.

²⁰⁵ Souza Robert de, *L'Avenir de nos villes : études pratiques d'esthétique urbaine. Nice, capitale d'hiver*, Paris, Berger-Levrault, 1913, 518 p.

²⁰⁶ Joyant Edmond, *Traité d'urbanisme*, op. cit., p. 9-23.

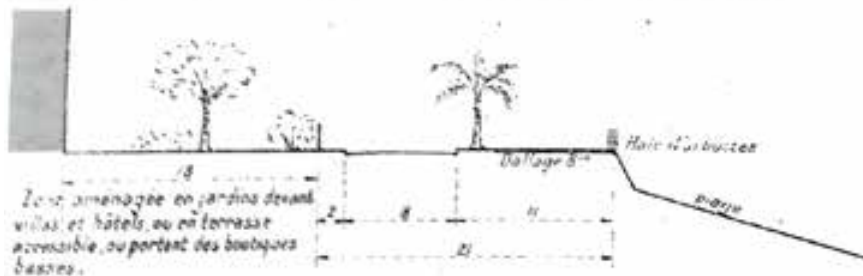
²⁰⁷ *Ibid.*, p. 18.

Fig 69 – NICE – Promenade des Anglais.



13 Edmond Joyant, Coupe de la Promenade des Anglais, Nice, 1923 (*Traité d'urbanisme*, 1923, fig. 69).

Fig 70 – CANNES – Promenade de la Croisette.

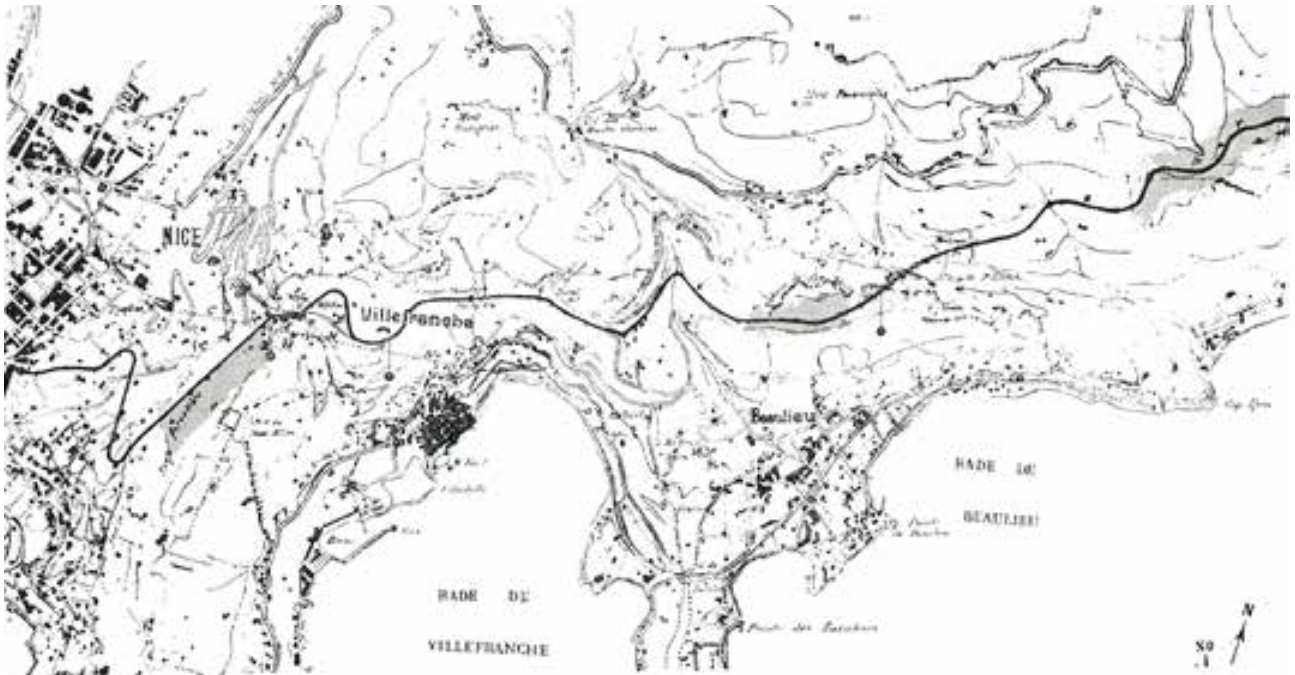


Edmond Joyant, Coupe de la Promenade de la Croisette, Cannes, 1923 (*Traité d'urbanisme*, 1923, fig. 70).

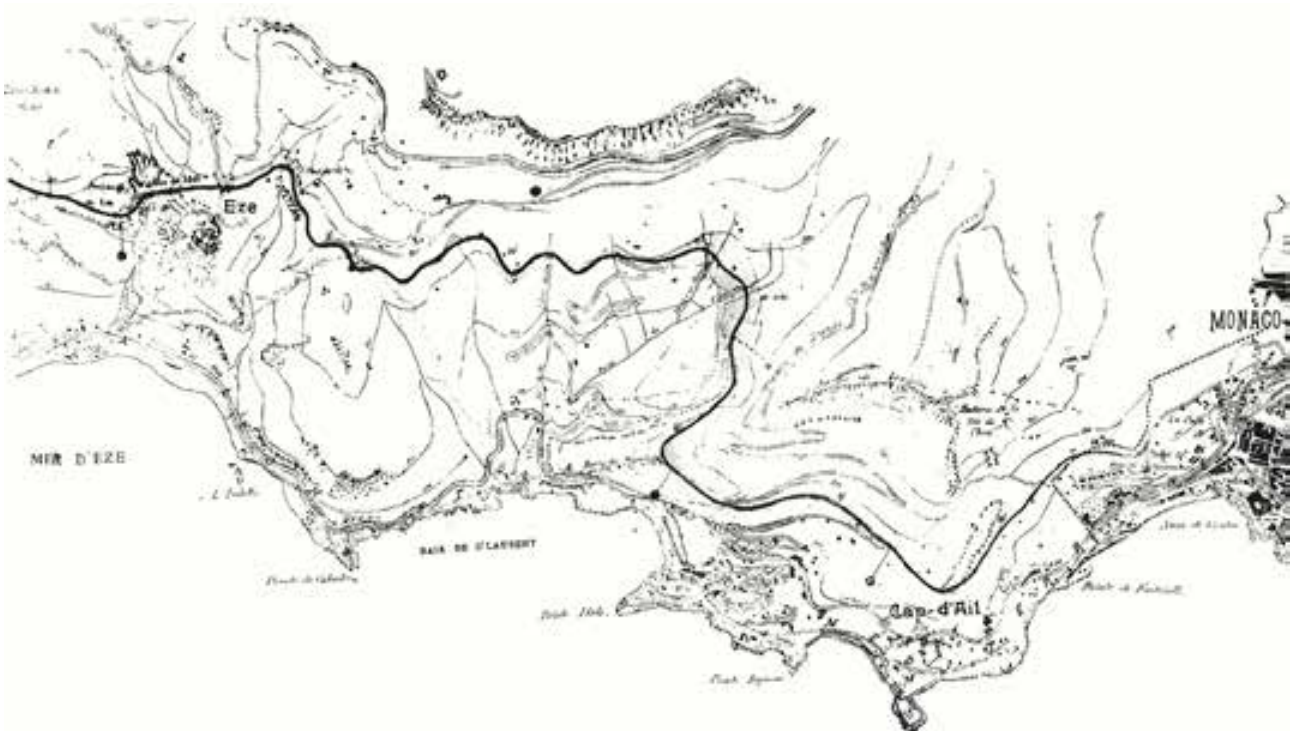


Fig 73 – Cannes – Les Allées de la Liberté et la Croisette.

14 Edmond Joyant, Les Allées de la Liberté et la Croisette, Cannes, 1923 (*Traité d'urbanisme*, 1923, fig. 73).



15 Robert de Souza, La moyenne corniche de Nice à Monaco, Tracé de la nouvelle corniche en construction, Nice, 1913 (*Nice, capitale d'hiver*, 1913, p. 350)



16 Robert de Souza, La moyenne corniche de Nice à Monaco, Tracé de la nouvelle corniche en construction, Nice, 1913 (*Nice, capitale d'hiver*, 1913, p. 351)

tion que l'on se trouve, comme sur la méditerranée, dans un climat assez doux pour permettre à la végétation de se développer jusqu'au bord de la mer²⁰⁸». Ces propos résonnent comme le programme et l'objectif de Prost sur le littoral varois.

Les séquences évoquées contiennent donc l'idée d'une structure spatiale qui fonctionne comme modèle. Prost opère la captation de certains fragments urbains (ou paysagers) qu'il réinscrit dans ses projets. Ces séquences peuvent faire modèle par les éléments qui les composent, dans la manière de les combiner et de les associer selon des systèmes de relations spatiales, ainsi que dans leurs rapports au contexte et au paysage environnant. Elles ne sont pas imitées en tant que telles, ni dans une copie exacte ni déformées, mais bien par la reproduction du mode d'agencement des éléments qui les composent. Le chapitre suivant montrera quels éléments Prost retient et mobilise, dans ces séquences comme dans la culture architecturale, urbaine et paysagère.

208 *Ibid.*

Les principaux éléments du vocabulaire urbain et métropolitain

En 1932, Prost écrit, à propos des composantes d'un plan de ville :

« La beauté d'une grande cité ne tient pas seulement au plan général, à l'application rationnelle de quelques idées directrices. Elle est avant tout une œuvre commune. L'aspect de chaque construction particulière, le dessin d'un jardin, la disposition de chaque partie, le visage de chaque chose participe à la valeur de l'ensemble²⁰⁹ ».

Dans cet extrait portant sur l'urbanisme au Maroc, Prost affirme que l'urbanisme ne tient pas seulement à la question du « Plan », mais aussi à ses « parties », même les plus petites – un édifice, un jardin. Il confirme ainsi la dimension multiscaulaire du projet de sol urbain et la dimension de l'« œuvre commune » évoquée au chapitre précédent. Certains de ces éléments semblent spécifiques à la pensée projectuelle de Prost : ils ont été choisis pour leur importance dans la démarche de l'architecture du sol urbain, c'est-à-dire pour leur capacité à qualifier les situations du sol existant par le projet et les transformations que celui-ci implique en retour sur le sol.

Prost écrit en 1958 que « Si l'Urbanisme est un mot nouveau, l'art est ancien²¹⁰ ». En effet, la plupart des éléments de la culture de l'urbanisme naissant puisent leurs racines dans une culture architecturale, urbaine et paysagère ancienne. Dans le même texte, l'architecte ajoute que pour juger des « opérations urbaines » récentes, encore « faut-il revenir un instant à la source même de l'essor des temps modernes²¹¹ », c'est-à-dire puiser dans les textes anciens et les villes antiques. Ces exemples du passé imprègnent donc à la fois la culture de Prost et ceux d'un « urbanisme moderne » alors en cours de constitution. On observe en effet le même processus dans les écrits et traités d'urbanisme de la période²¹². Ce sont ces éléments du vocabulaire urbain et métropolitain que Prost capte et utilise dans ses projets : les immeubles urbains et les « cités-jardins », les boulevards parisiens et les *Parkways*, les espaces publics (places et squares) et les parcs et jardins. Dans cette période d'effervescence, les traités, expositions, colloques nationaux et internationaux influencent le travail des architectes-urbanistes, et donc celui de Prost. Il écrit en 1958 : « Il n'y a de jours où, dans la presse, il ne soit question d'Urbanisme » – il évoque ainsi les « lois sur l'Urbanisme », les « Traités » et les « Revues²¹³ ».

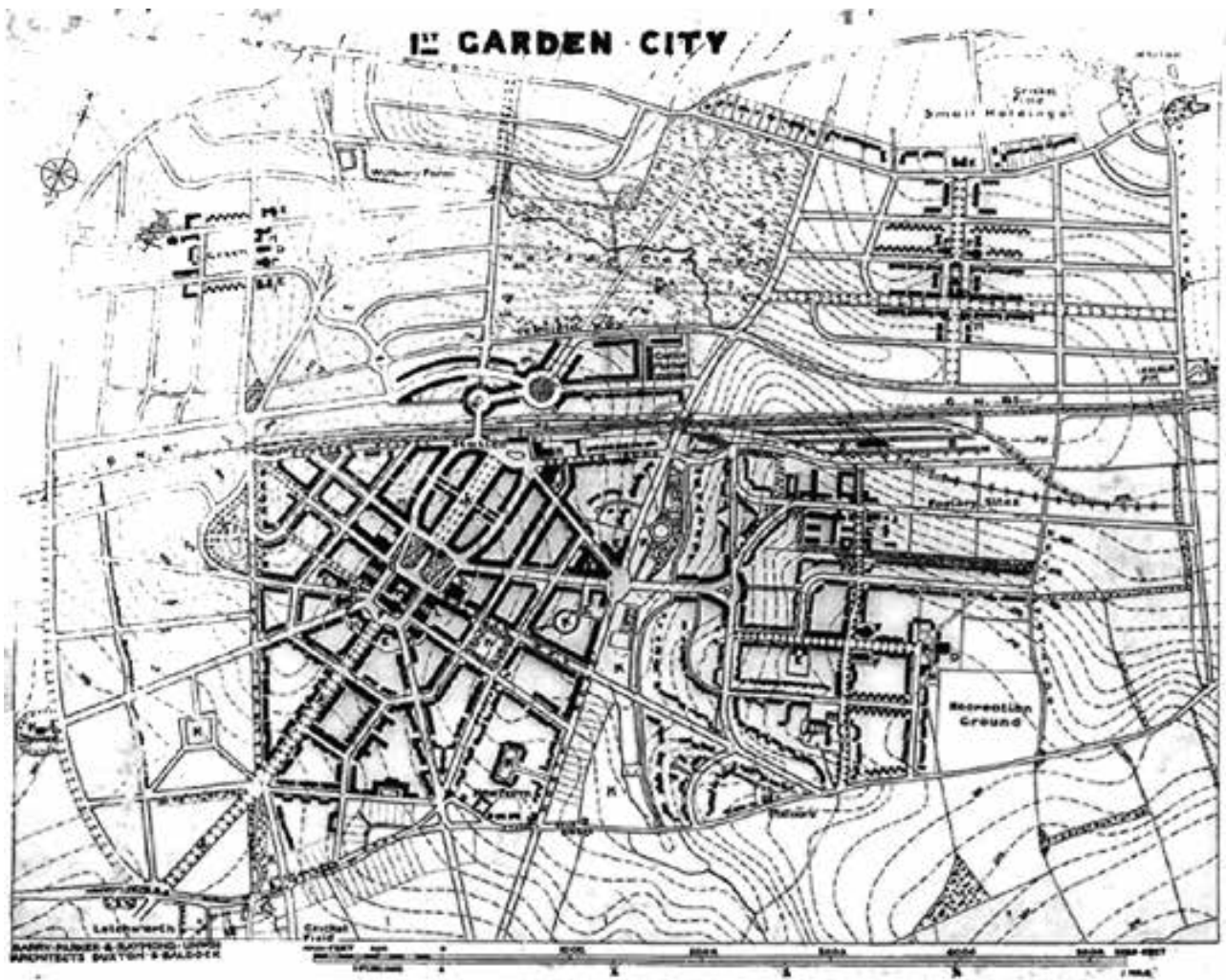
²⁰⁹ Prost Henri, « L'urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux », *op. cit.*, p. 73.

²¹⁰ Prost Henri, *L'Urbanisme en Afrique du Nord et sur la Côte d'Azur*, *op. cit.*, p. 9.

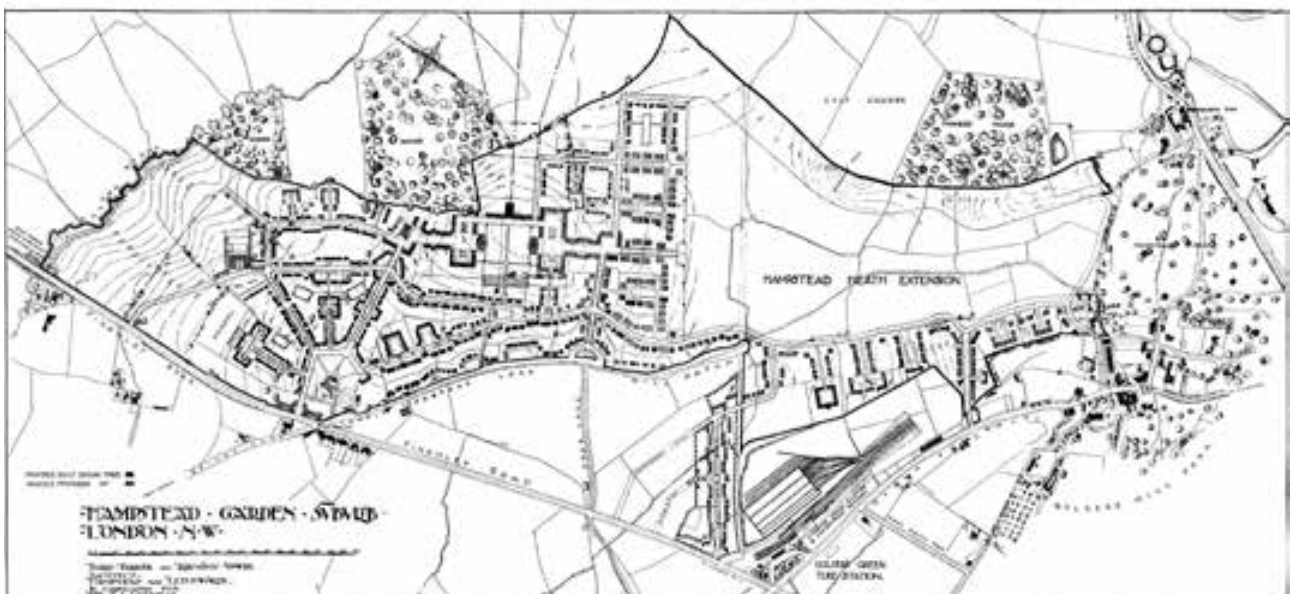
²¹¹ *Ibid.*, p. 10.

²¹² Choay Françoise, *La Règle et le modèle. Sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme*, Paris, Éd. du Seuil, 1980, 374 p.

²¹³ Prost Henri, *L'Urbanisme en Afrique du Nord et sur la Côte d'Azur*, *op. cit.*, p. 4.



17 Barry Parker, Raymond Unwin, Plan de la Cité-jardin de Letchworth, 1904 (*La ville, art et architecture en Europe*, 1994, p. 179)



18 Barry Parker, Raymond Unwin, Plan de la Cité-jardin de Hampstead, 1911 (*L'étude pratique des plans de villes*, 1981, pl. VI)

Les pages suivantes s'attacheront à mettre en évidence ces références historiques ou contemporaines à la pratique de Prost, et à en vérifier la présence et la récurrence dans l'échantillon des projets étudiés.

Les « cités-jardins », quartiers jardins, ensemble d'habitations

La France est touchée par la diffusion mondiale des théories et des réalisations anglaises des cités-jardins. Non seulement l'ouvrage de Howard est publié en 1898, mais celui de Unwin est traduit en français en 1922, et préfacé par Jaussely.

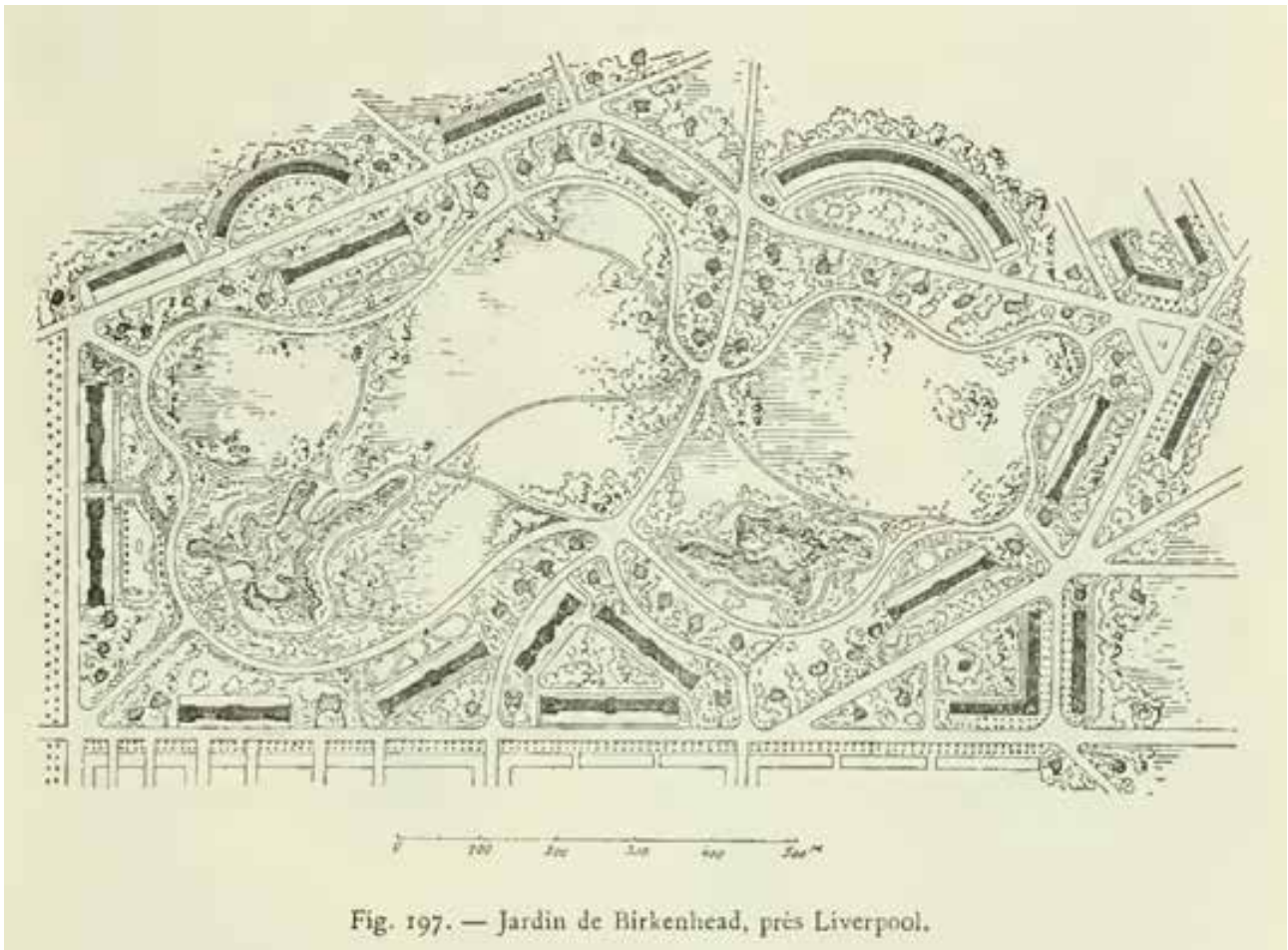
Ces éléments font partie d'une culture européenne, au titre de modèles et souvent d'avatars du modèle de la cité-jardin d'origine (Howard et Unwin), dont la forme retenue tient plus du projet de quartier de ville au caractère paysager fortement marqué, que l'on peut qualifier de « quartier-jardin », que de celle du noyau autonome du projet originel. Ce n'est donc pas une ville satellite autonome, desservie par une gare et entourée d'une ceinture verte et agricole – cette ville théorique chère à Howard. Prost en retient plutôt le caractère morphologique, dans les assemblages du bâti, le tracé des voies et des espaces publics associés qui articulent la voie avec le bâti, ainsi que les espaces ouverts résidentiels qui s'inscrivent en cœur d'îlot. Les modèles sont Hampstead et Letchworth qui ont été publiés dans l'ouvrage d'Unwin. Une planche du cours de Prost à l'IUUP montre son analyse du dispositif sur ces deux points, à partir des projets de cités-jardins de Hampstead et Letchworth au nord de Londres, mais aussi du Plessis-Robinson au sud de Paris²¹⁴. Il souligne avant tout le positionnement des bâtiments de logement des exemples anglais, les figures en impasses, les espaces extérieurs et les terrains de jeux. Ensuite, il redessine une coupe sur une « large voie bordée de maisons d'habitations » qu'il accompagne d'une photographie de cet espace.

Un texte de Hauteœur, « Henri Prost à la villa Médicis », fait état des influences des cités-jardins anglaises sur l'architecte, rappelant que « Ebenezer Howard avait publié en 1898 son livre *Tomorrow, a peaceful path to real reform* avant de bâtir Letchworth. La même année la **"Garden Cities and Town Planning Association"** avait rédigé ses statuts²¹⁵ ». Rappelons que la fortune des idées anglaises passe aussi par le Musée social, qui envoie Georges Benoît-Lévy, juriste et journaliste de métier, étudier Port Sunlight et Letchworth en 1903²¹⁶. A son retour, il publie *La cité*

²¹⁴ Prost Henri, « Notes ayant servies à la 1^{ère} leçon de la 2^e année », Cours à l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris, « Art et Technique de la construction des villes », 1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 1/1, feuilles 21 à 24.

²¹⁵ Hauteœur Louis, « Henri Prost à la Villa Médicis », *op. cit.*, p. 22.

²¹⁶ Sur G. Benoit-Lévy, voir Guelton Mayalène, *De la cité-jardin à la cité linéaire : Georges Benoit-Lévy, parcours d'un propagandiste idéaliste (1903-1939)*, Thèse de Doctorat, Université de Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines, 2008, 207 p.



19 Julien Guadet, Plan du jardin de Birkenhead, Liverpool, 1904 (*Éléments et théorie de l'architecture*, vol. 4, 1904, p. 197).



20 Henri Prost, Plan d'agrandissement de la ville d'Anvers, 1e feuille du projet, Parc des cités ouvrières, 1910 (*Memorandum du concours d'Anvers*, 1911, fig. 3, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 3/7).

jardin (1904)²¹⁷», premier ouvrage d'une longue série, et fonde l'Association des Cités-Jardins de France.

Dans l'ouvrage de De Souza, le chapitre « Garden-city²¹⁸ » évoque « cette ville théorique, qui a commencé d'être édifiée de toute pièces » au nord de Londres. Le chapitre suivant est consacré aux Cités-jardins anglaises qui constituent les « quelques modèles, Bournville - Hampstead - Letchworth²¹⁹ ». Il n'oublie pas de citer « le livre précis de l'américain Ebenezer Howard, *La Cité-jardin de demain*, qui détermina l'année 1903, en Angleterre, l'établissement de la première cité-jardin proprement dite ». Il regrette que la France soit « bonne dernière » dans la construction des cités-jardins, alors que l'Allemagne « en compte déjà pas loin d'une vingtaine ». Il admire notamment celle de Letchworth, « première réalisation complète d'une ville entière avec tous ses éléments de travail et d'habitation » ; « on n'est pas à la ville, on est à la campagne²²⁰ », affirme-t-il en montrant l'imbrication entre le bâti et les éléments de paysage.

Dans les projets de Prost, c'est sous la forme de « quartiers-jardins » qu'apparaît l'influence de ce modèle, pour la première fois dans le projet pour Anvers, dans deux situations. Prost écrit que dans certains quartiers la disposition des habitations « a été inspirée par les récentes constructions anglaises d'Hampstead et autres²²¹ » et « un autre groupement disposé en forme de cité-jardin²²² » qu'il dispose dans les quartiers voisins de la Gare du Sud – indiqué clairement comme « cité-jardin » dans le plan du secteur²²³. L'autre situation est dénommée le « Parc des cités ouvrières²²⁴ » : elle suit un tracé et une organisation qui rappellent directement le parc de Birkenhead dessiné par Paxton à Liverpool. Sur le même document, les îlots des « cités ouvrières²²⁵ » placés à côté du parc, sont directement inspirés par ceux d'Unwin et Parker pour Hampstead.

Au Maroc, c'est dans les « quartiers de plaisance » que l'on retrouve la disposi-

²¹⁷ Benoit-Lévy Georges et Gide Charles, *La cité jardin*, Paris, H. Jouve, 1904, 287 p.

²¹⁸ Souza Robert de, *Nice, capitale d'hiver*, *op. cit.*, p. 338-354.

²¹⁹ *Ibid.*, p. 447-460.

²²⁰ *Ibid.*, p. 458.

²²¹ Prost Henri, « Anneau d'Or », *op. cit.*, p. 115.

²²² *Ibid.*, p. 111.

²²³ Voir la FIG. 7 « 4^e feuille du projet », in Memorandum du concours pour l'aménagement des terrains devenant disponibles par suite du démantèlement de l'enceinte fortifiée d'Anvers, *Memorandum du concours pour l'aménagement des terrains devenant disponibles par suite du démantèlement de l'enceinte fortifiée d'Anvers*, Anvers, Belgique, Ministère de l'Agriculture et des travaux Publics, Commission d'études pour l'aménagement de l'agglomération anversoise, 1911.

²²⁴ Voir la FIG. 3 « 1^e feuille du projet », in *Ibid.*

²²⁵ *Ibid.*

tion dans les plans de zonage des villes nouvelles. Prost écrit à propos du plan de Casablanca, que la partie ouest « située en dehors de l'activité commerciale, semble être toute désignée pour les habitations de plaisance : les Cités-jardins les plus modernes devraient s'y développer tout naturellement, de même que les collines bordant la périphérie de la ville²²⁶ ». Au sujet de l'habitat et de l'hygiène, il estime que « les Cités-jardins et les cités ouvrières » sont à même de résoudre le problème de « l'habitation à bon marché », car il pense que « l'habitation individuelle » est la seule qui permette de vivre dans des bonnes conditions d'hygiène²²⁷. À Rabat, le tracé de la Résidence Générale et des Services Administratifs Centraux prend la forme d'une disposition des bâtiments dans un grand jardin, créant une sorte de grande cité jardin administrative.

Sur la côte varoise, Prost imagine un développement de lotissements sur les collines, face à la mer, et qui devraient constituer la forme d'une « Ville-parc²²⁸ » – sorte d'étirement du principe du quartier-jardin à l'échelle de la façade maritime d'un département. Il affirme en 1927 que « la région des Maures est la seule partie du bassin de la Méditerranée, où il soit encore possible de réaliser un ensemble d'agglomérations de plaisance, en plein soleil, face à la pleine mer, avec de grands espaces boisés et avec un climat aussi agréable l'été que l'hiver, grâce à de magnifiques plages²²⁹ ».

Dans le Plan d'Aménagement de la région parisienne, la « voie triomphale » dessert, en traversant la Plaine de Montesson, différents aménagements urbains qualifiés de « quartiers jardins ». Les cités-jardins parisiennes sont reportées sous forme d'emprise spécifique dans le PARP. A la même période, les deux projets de cités-jardins de Chatenay-Malabry et du Plessis-Robinson sont présentés en 1939 dans un numéro spécial de *L'Architecture d'Aujourd'hui* intitulé « 20 ans d'urbanisme » par deux photographies (dans la page clôturant la partie consacrée à la « Région parisienne²³⁰ »).

On a vu en début de chapitre la présence des références anglaises dans les cours d'urbanisme de Prost à l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris, dans les années 1930²³¹. À la même période, les projets de cités-jardins françaises sont pré-

²²⁶ Prost Henri, « Le plan de Casablanca », *France Maroc*, n° 8, août 1917, p. 12.

²²⁷ Voir aussi le texte sur l'hygiène, Prost Henri, *La salubrité de l'habitation*, nd, 5 pages dactylographiées + 1,5 pages manuscrites, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 1/1.

²²⁸ Prost Henri, « Programme de la Société d'Etudes de la Côte Varoise », *op. cit.*

²²⁹ *Ibid.*

²³⁰ « 20 ans d'urbanisme », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n°3, mars 1939, p. III-21.

²³¹ Prost Henri, Cours à l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris, « Art et Technique de la construction des villes », 1934, Fonds Prost, IFA, 343 AA 1/1.

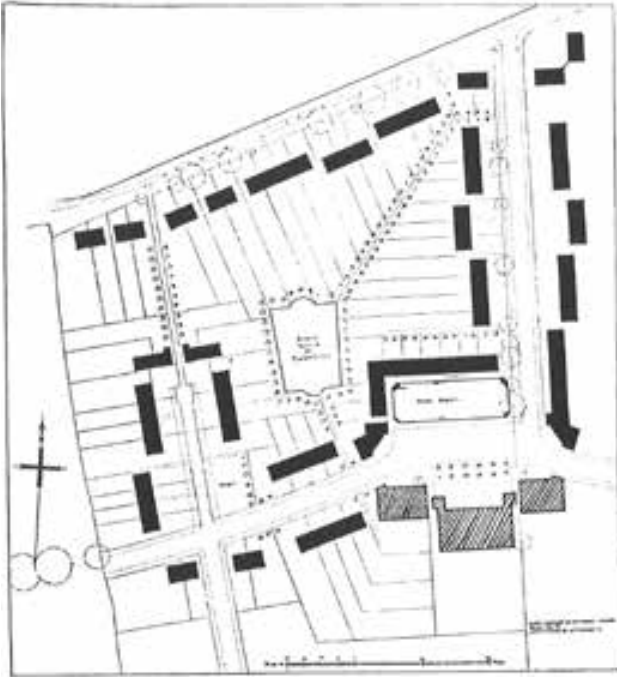
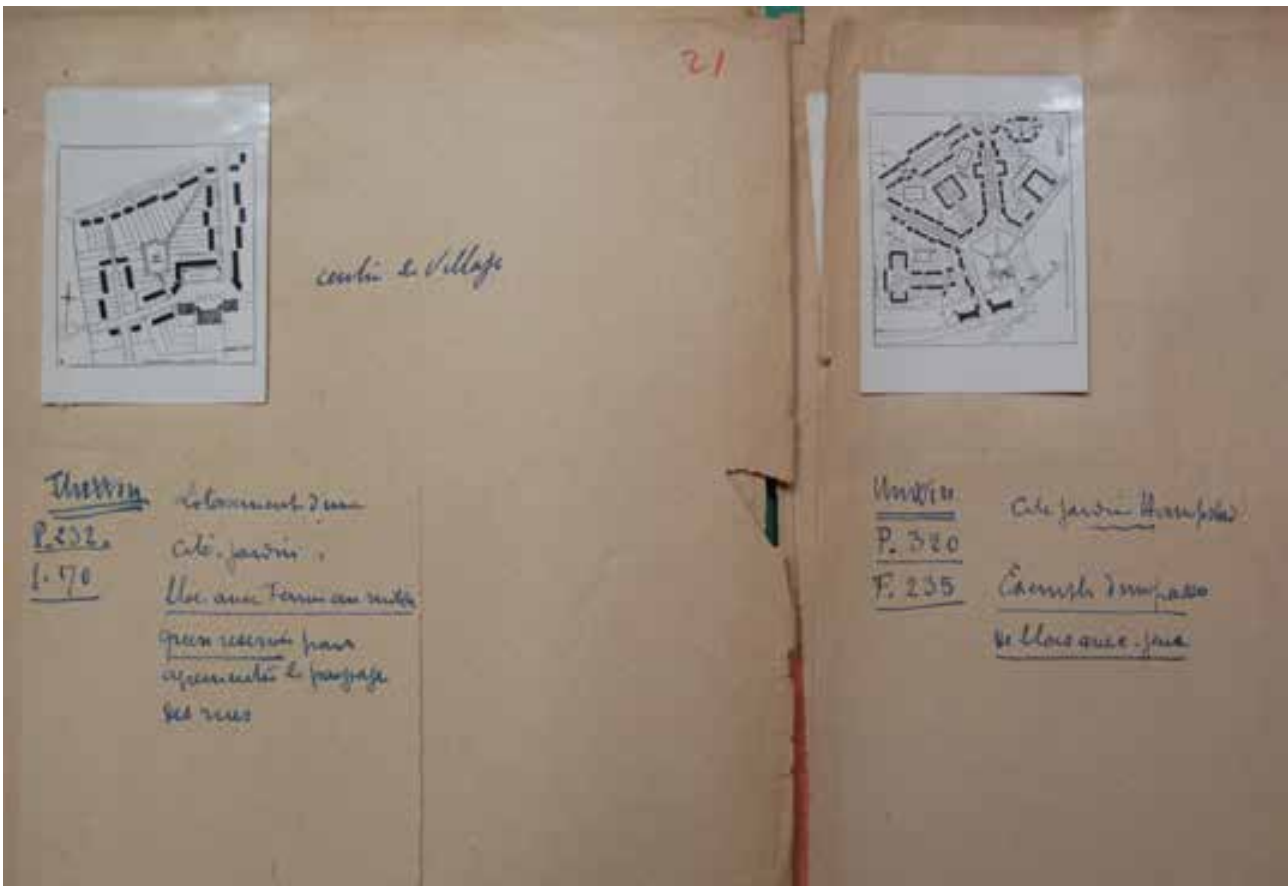


Fig. 170. — Plan d'urbanisation de "Leicester Anchor Town Estate" (Cité de la Société de locataires "Anchor" à Leicester) et du centre du village.



22 Raymond Unwin, Plan d'une partie du faubourg jardin de Hampstead, 1909 (*L'étude pratique des plans de villes*, 1981, fig. 235)

21 Raymond Unwin, Plan d'urbanisation de Leicester et du centre du village, 1909 (*L'étude pratique des plans de villes*, 1981, fig. 170)



23 Henri Prost, Cours à l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris, Unwin « Centre de village - Lotissement d'une Cité-jardin » et « Cité-jardin Hampstead », 1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 1/1.

Notons les illustrations issues de l'ouvrage d'Unwin (voir ci-dessus) dans les pages de notes du cours de Prost.

sentés dans *Urbanisme* : trois numéros de 1932-1933 y consacrent des articles. En juillet 1932, « La cité-jardin de Châtenay-Malabry », de Bassompierre, De Buté et Sirvin est mise à l'honneur dans un article probablement signé des trois architectes²³². Quatre pages décrivent le projet en cours de construction, évoquant notamment l'émergence du « Gratte-ciel » en construction dans le « beau paysage » du « territoire de Malabry ». Un plan de la cité-jardin est reproduit en double page en fin d'article. En septembre de la même année, un numéro spécial est consacré au sujet « Urbanisme et Habitation », introduit par Jean Royer et Henri Sellier²³³. Royer indique que les « grands problèmes de l'Habitation [...] feront désormais l'objet de certains numéros spéciaux d'*Urbanisme*²³⁴ ». Henri Sellier, présentant le numéro, souligne l'influence « marquée de Raymond Unwin », et celle « indirecte de Camillo Sitte » dans le tracé de ces nouveaux quartiers d'habitation²³⁵. Le numéro comporte plusieurs articles sur les cités-jardins, dont un consacré à celle du Plessis-Robinson²³⁶, et un autre sur les cités linéaires dont le modèle madrilène a été défendu en France au Musée social par Benoît-Lévy²³⁷. En avril 1933, un article consacré au deuxième salon de la Société Française des Urbanistes fait état de « quelques réalisations », avec la présentation des cités-jardins de Châtenay-Malabry, Stains et Suresnes, et la publication de quelques photographies de ces nouveaux quartiers²³⁸.

Ainsi ces formes de quartiers nouveaux, inspirées des premières cités-jardins anglaises, reposent sur celles d'Unwin et Parker, créant la référence d'un habitat répondant à la fois aux exigences hygiénistes et aux désirs d'un mariage entre l'architecture et l'art du paysage. Prost se situe dans ce mouvement, auquel il emprunte aussi pour sa pratique de projet.

²³² Bassompierre, De Buté et Sirvin, « La cité-Jardin de Châtenay-Malabry », *Urbanisme*, n°4, juillet 1932, pp. 117-121.

²³³ « Urbanisme et Habitation », *Urbanisme*, n° 6-7, septembre-octobre 1932.

²³⁴ Royer Jean, « Introduction », *Ibid.*, p. 169.

²³⁵ Henri Sellier, « Urbanisme et Habitation », *Ibid.*, p. 170.

²³⁶ A. Bonnaud, « La cité-Jardins de Plessis-Robinson », *Ibid.*, pp. 189-197.

²³⁷ Pierre Bourdeix, « Les cités linéaires », *Ibid.*, pp. 203-210.

²³⁸ « Quelques réalisations », *Urbanisme* n° 13, avril 1933, pp. 137-139.

Les voies urbaines, les boulevards et avenues

L'importance de la question des voies dans les projets de Prost est indéniable : tous les projets de séquence de paysage urbain tiennent sur cette « ossature » – c'est encore plus flagrant dans le cas des armatures territoriales. Cette section examine le traitement de l'objet « voie » par l'architecte, qui porte pour l'essentiel sur le dimensionnement et la composition interne. Le sujet sera divisé en deux chapitres, un premier concerne les voies urbaines, le suivant traite des voies rapides métropolitaines.

Quelques textes de Prost traitent des types de voies, de la route à la rue et à l'avenue : ils évoquent la question de la répartition des usages dans ces voies, ainsi que leur dimensionnement. Deux textes s'intitulent « Dimension et profils des voies publiques » (1923) et « Routes et voies urbaines » (1932). Dans le premier, il écrit :

« Une route est composée d'une chaussée et d'accotements avec ou sans plantations.

Une rue comprend une chaussée et des trottoirs avec ou sans plantations.

L'avenue et le boulevard sont des agrandissements de la rue avec de larges trottoirs plantés²³⁹. »

Il aborde ainsi le statut de la voie et du traitement de ses franges, selon sa largeur. Dans le texte de 1932, il affine ces questions et ajoute celle des dimensionnements :

« Une voie urbaine, pour satisfaire au même trafic qu'une route, doit permettre le passage du même nombre de files de voitures augmenté de possibilités de stationnement de chaque côté de la chaussée.

De chaque côté de la chaussée, un trottoir est nécessaire pour assurer la circulation des piétons et l'installation de tout l'équipement des accotements de la route, sans oublier les plantations si nécessaires à l'ombrage et à l'embellissement de nos agglomérations même pour les plus modestes.

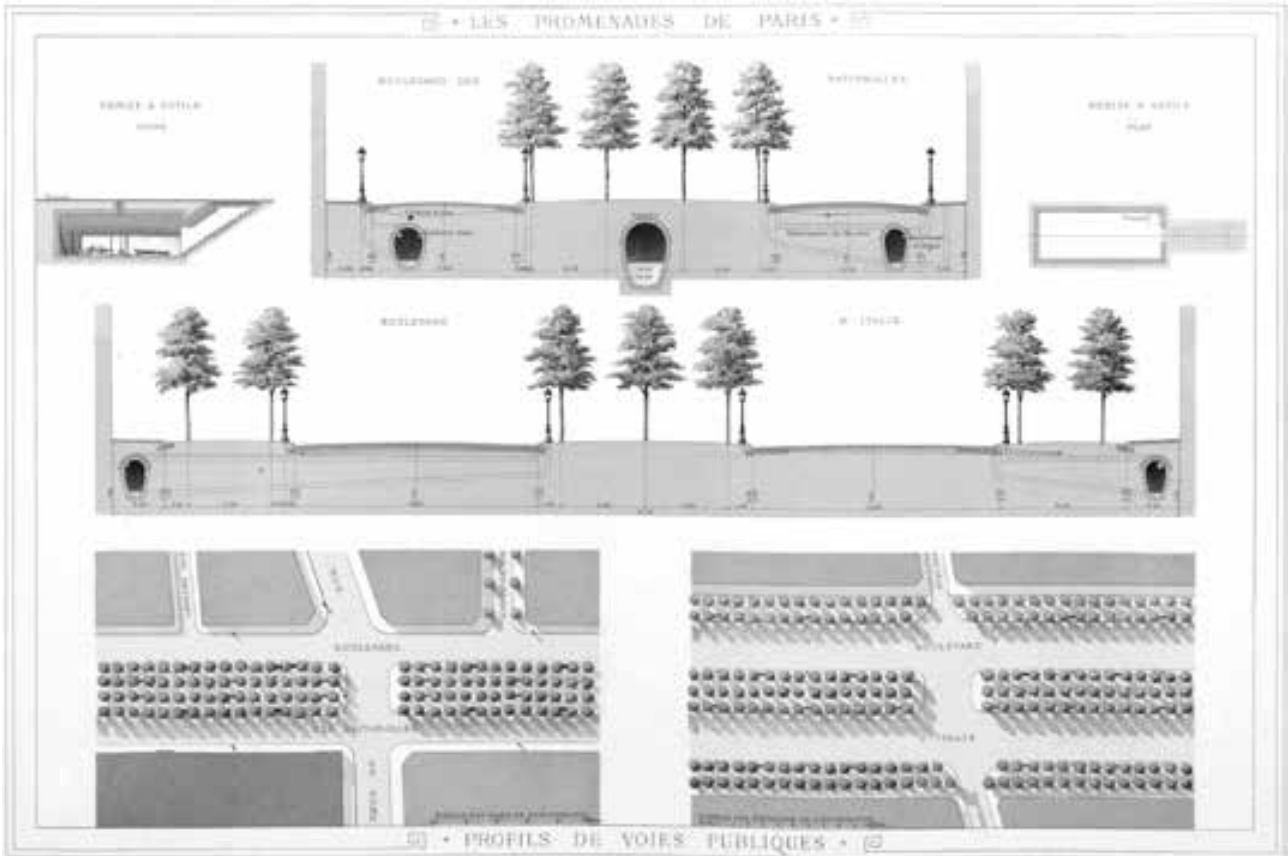
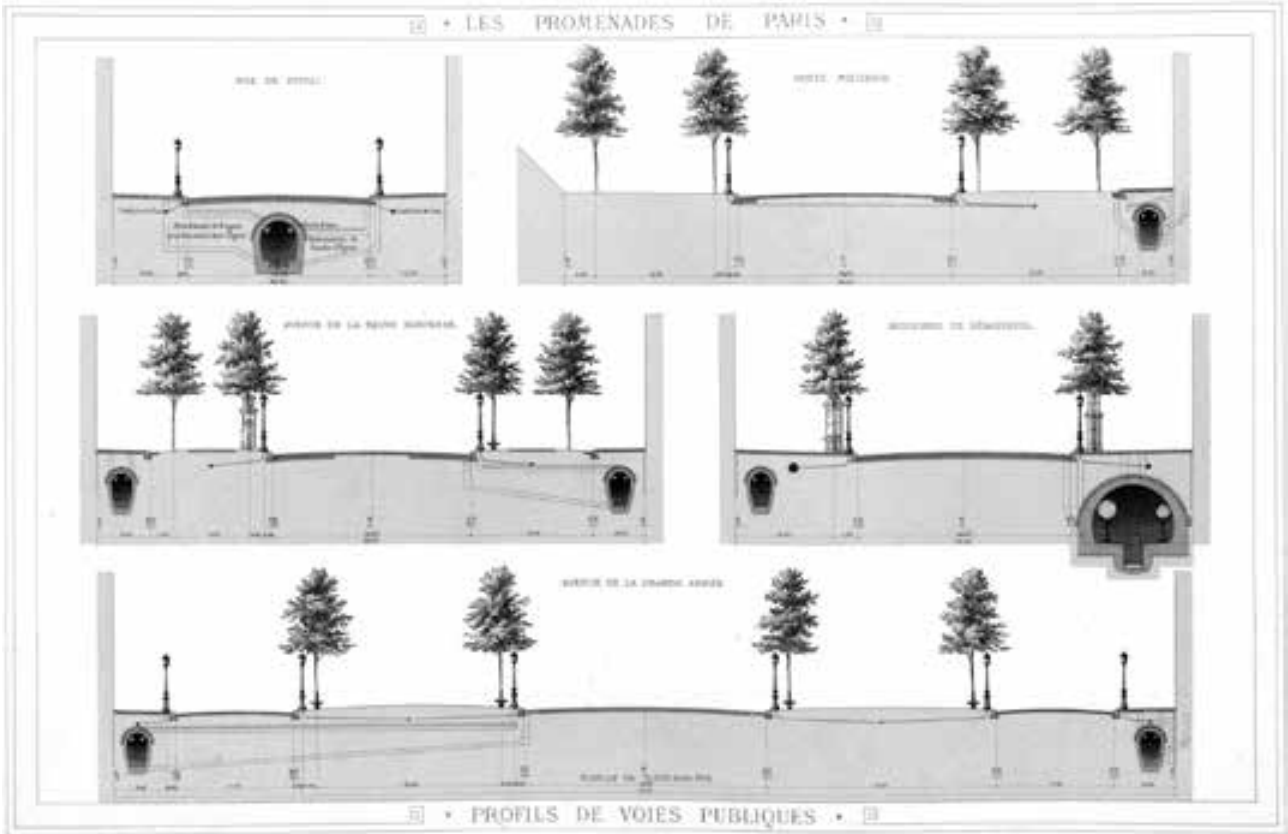
[...] En conformité du Code de la Route, il faut compter 3 mètres d'encombrement par file de voitures. La chaussée d'une route à trois files aurait donc 9 mètres de largeur.

La chaussée d'une rue correspondant au même trafic devrait avoir cinq files ou 15 mètres.

Les trottoirs, sans plantations, nécessitant une largeur de 5 mètres minimum, la largeur totale de la rue entre alignements serait alors de 25 mètres ; mais si les trottoirs doivent recevoir des plantations, cette largeur devra être portée à 7 m 50, afin de permettre aux arbres de se développer, sans gêner le passage des câbles de toute nature ; soit au total 30 mètres de largeur²⁴⁰. »

²³⁹ Prost Henri, *Dimension et profils des voies publiques*, op. cit., p. 2-3.

²⁴⁰ Prost Henri, « Routes et voies urbaines », *Urbanisme*, n° 4, juillet 1932, p. 108-109.



Ces deux extraits montrent que Prost maîtrise le statut des voies urbaines, celles-ci étant différentes des « routes » par les usages qu'elles accueillent et en conséquence par leur dimensionnement. Il opère cette distinction par les équipements nécessaires aux voies urbaines : les « larges trottoirs plantés ». Ainsi, il apparaît évident que les modèles des voies urbaines, avenues ou boulevards, renvoient aux voies parisiennes dessinées par Alphand que l'on trouve dans *Les promenades de Paris*, ouvrage publié entre 1867 et 1873. Prost cite l'ingénieur parisien à propos du « Plan général de l'Exposition » universelle de 1889 et des « Grands travaux de Paris²⁴¹ ». L'ouvrage d'Alphand comporte les profils en travers de certains boulevards parisiens, notamment au chapitre IV, « Voies publiques plantées²⁴² » ; ainsi que les planches (dans l'ordre du livre) des coupes des boulevards au 1/500^e : boulevard Richard-Lenoir (60 m), rue de Rivoli (22 m), route militaire (40 m), avenue de la reine Hortense (36 m), boulevard de Sébastopol (30 m), avenue de la grande armée (70 m), boulevard des Batignolles (42 m), boulevard d'Italie (70 m). Il comporte aussi une planche de mobilier urbain intitulée « Voie publique : détails » qui montre les éléments suivants : profil suivant l'axe de la voie (élévation d'une portion de trottoir), profil transversal (coupe sur le trottoir), plan au-dessus du trottoir (plan de sol du trottoir), plan indiquant la disposition des drains servant à l'aération et à l'arrosage (coupe horizontale sur les fosses de plantation), banc double, chasse-roue et « grille en fonte servant à garantir le pied des arbres ». C'est une sorte de grammaire de l'aménagement d'un trottoir ordinaire, à partir d'un vocabulaire d'éléments dont certains sont dessinés par les architectes.

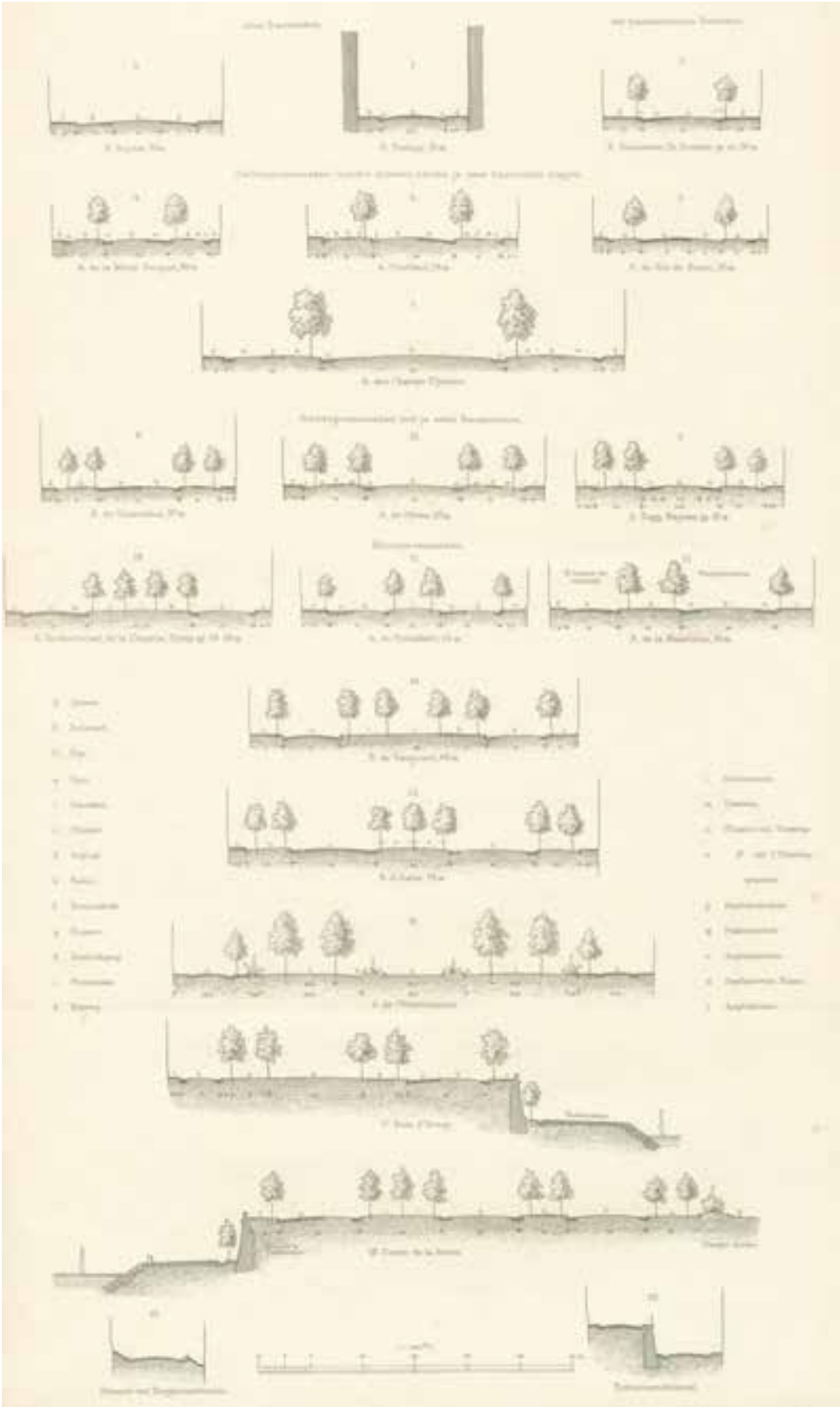
Chez Stübgen, dans *La construction des rues de Paris* (1879), une planche dépliant en fin d'ouvrage comporte vingt profils de voies parisiennes²⁴³. Celles-ci sont dessinées à la même échelle et classées par ordre de largeur, de la rue de Turbigo (21 m) à l'avenue de l'Observatoire (82 m). On trouve dans ce catalogue quelques voies d'une trentaine de mètres de largeur, proches de la description de la « voie urbaine » par Prost. Ce sont tout d'abord les boulevards Hausmann et Saint-Germain (30 m), ensuite les avenues de la Motte-Piquet (32 m), Friedland (39 m) et du roi de Rome (33 m). Dans son ouvrage *Der Städtebau* (1890), figure une importante collection de 250 profils en travers d'avenues et de boulevards européens dans les chapitres cinq « Profils en long et en travers des voies » et six « l'art particulier des voies²⁴⁴ ».

²⁴¹ Prost Henri, *Paris 1900*, *op. cit.*, p. 19.

²⁴² Alphand Adolphe, *Les Promenades de Paris*, *op. cit.*, p. 233-242.

²⁴³ Stübgen Joseph, *Paris in Bezug auf Strassenbau und Stadterweiterung*, [Paris au point de vue de la construction des rues et de l'agrandissement de la ville], Berlin, Ernst et Korn, 1879, planche p. 19.

²⁴⁴ Stübgen Joseph, *Der Städtebau*, Braunschweig, 1890, 561 p., section 2 « Der entwurf des stadtplanes » [« Les conceptions du plan de ville »] aux chapitres 5 « die längen- und querchnitte des strassen » [Profils en long et en travers des voies] et 6 « Die strassen von besonderer art » [L'art particulier des voies], pp. 77-124.

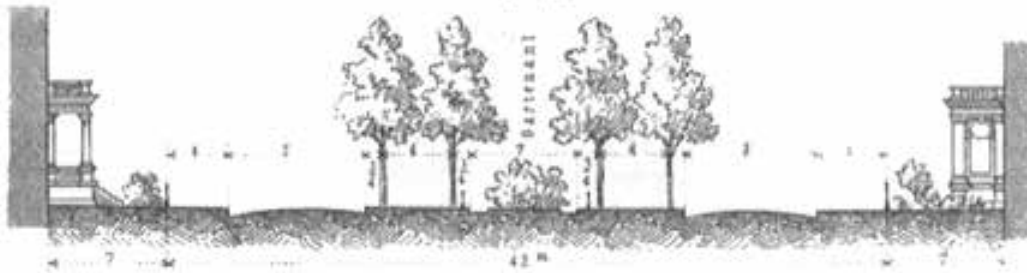


25 Joseph Stübgen, planche de coupes de voies, 1879 (*Paris in Bezug auf Strassenbau und Stadterweiterung*, 1879, planche en annexe).



Kaiserstrasse zu Mainz.

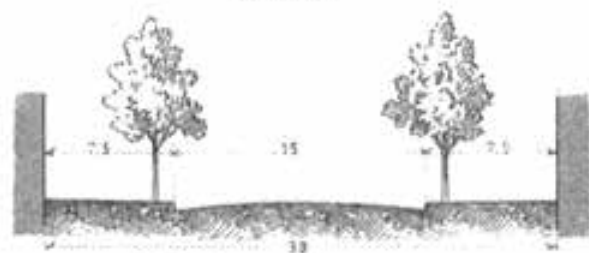
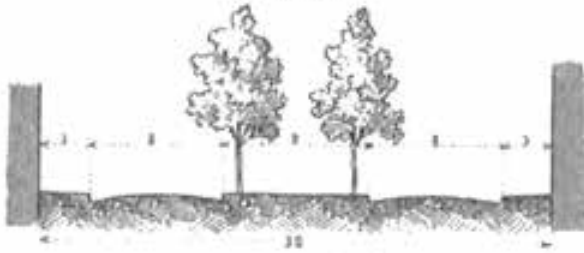
Fig. 133.



Bahnhofstrasse zu Mannheim.

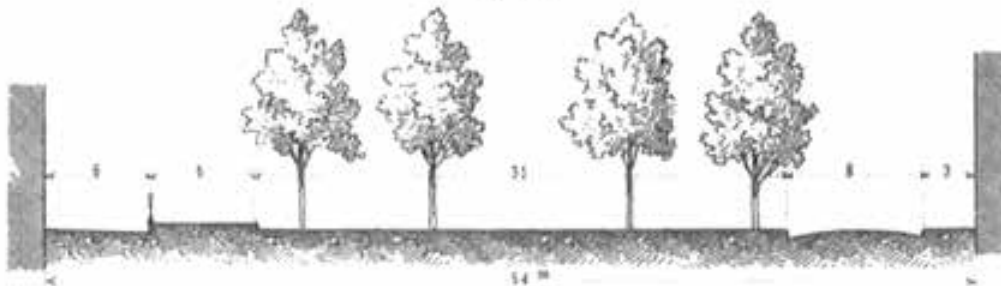
Fig. 134.

Fig. 135.



Straßen-Profil in der Städterweiterung zu Straßburg.

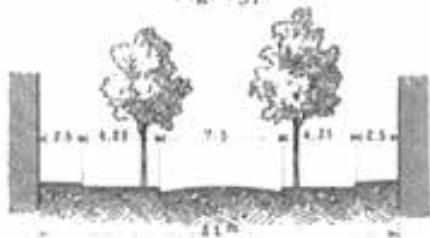
Fig. 136.



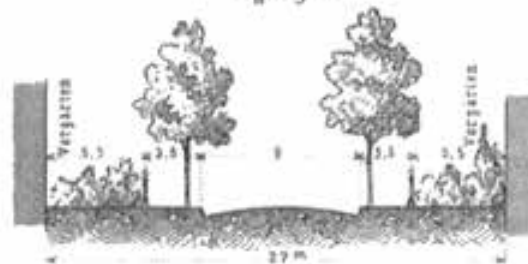
Bröglie-Platz zu Straßburg.

Fig. 137.

Fig. 138.



Außere Kaiserstrasse zu Freiburg i. B.



Bahnhofstrasse zu Freiburg i. B.

Straßen-Querprofil.

La « voie urbaine » de Prost s'approche des trois profils présentés par Stübben dans *Der Städtebau* : les figures 108 à 110 montrent de 26 à 30 mètres de largeur, avec des variations entre la voie centrale de 8 à 12 mètres, et les trottoirs de 8 à 9 mètres²⁴⁵. Il prend notamment des exemples des voies françaises, dont celle de Strasbourg qui montre l'exact profil repris par Prost (30 m, 7,5 x 2 et voie de 15 m)²⁴⁶, le boulevard des Philosophes de Genève (28 m, 7-14-7)²⁴⁷, le boulevard de la Gare de Nice (30 m, 8-14-8)²⁴⁸. Au chapitre 11 sur les voies de chemin de fer, il est troublant de constater que la coupe de la voie de 30 mètres comporte deux voies de tramway au centre (7,5-5-2,5-2,5-5-7,5)²⁴⁹. C'est aussi la coupe de la même planche d'une voie de 36 mètres, dont une esquisse de Prost rappelle étrangement le même dispositif, qui est une déclinaison du profil varois de 30 m sur 40 m, deux trottoirs de 9 m plantés, et au centre, une large voie de 18 m ornée d'un candélabre d'éclairage à l'axe. Chez Stübben, cette voie centrale, moins large mais plus précise, comporte deux voies de tramway (9-12-9)²⁵⁰.

Concernant Hénard, c'est à l'occasion de sa proposition de « boulevard à redans²⁵¹ » qu'il évoque en 1903 la question des voies parisiennes : « Entre la rue du Chat-qui-pêche, qui n'a que 1,70 mètre de largeur, et l'avenue du Bois-de-Boulogne, qui compte 140 mètres entre façades, il semble que Paris doive offrir tous les échantillons de voies publiques réalisables dans une grande ville ». Mais il tempère cette affirmation pour développer un argumentaire en faveur du système à redans. Hénard mentionne l'opération de « régularisation de largeur des voies carrossables » pour les rues nouvelles : « De 8 à 10 mètres de largeur, on passa successivement à 15, 20 et 22 mètres, pour arriver à 22,50 mètres, type de la rue de la Paix, et à 30 mètres, type de l'avenue de l'Opéra²⁵² ». Pour les boulevards, il mentionne « une belle largeur de 35 mètres entre façades » concernant les premiers, ouverts sous Louis XIV et qui, selon lui, « atteignirent de suite à la perfection du type²⁵³ ».

²⁴⁵ *Ibid.*, p. 83.

²⁴⁶ Fig. 135, *Ibid.*, p. 90.

²⁴⁷ Fig. 171, *Ibid.*, p. 166.

²⁴⁸ Fig. 202, *Ibid.*, p. 104.

²⁴⁹ Fig. 483, *Ibid.*, p. 231.

²⁵⁰ Fig. 487, *Ibid.*

²⁵¹ « Les alignements brisés, la question des fortifications et le boulevard de Grande-Ceinture », mars 1903, in Hénard Eugène, *Études sur l'architecture et les transformations de Paris & autres écrits sur l'architecture et l'urbanisme*, Paris, Éditions de la Villette, 2012, p. 77-78.

²⁵² *Ibid.*

²⁵³ *Ibid.*

Dans une communication au 7^e Congrès international des architectes à Londres en 1906, Hénard discute de la « Planification des rues et des espaces ouverts²⁵⁴ ». Il y divise les « différentes espèces de circulation dans les grandes villes » en six catégories : circulation ménagère, professionnelle, économique, mondaine, fériée et populaire. Surtout, il évoque « les voies de circulation » et leur dimensionnement, pour lui les voies anciennes de 10 à 15 mètres comportant des chaussées de 7 à 8 mètres souffrent « d'encombrement ». Il évoque ensuite le tracé de « voies plus récentes » et plus larges, de 22 à 22 mètres, qui comportent une chaussée de 12 mètres : pour lui, elles sont « suffisantes pour une circulation intensive ordinaire ». Mais il poursuit sa présentation en évoquant les avenues et boulevards haussmanniens de Paris, qui ont « presque tous 30 mètres de largeur et 14 mètres de chaussée ». Selon l'auteur, ce sont « de belles voies, mais qui s'encombrent rapidement lorsqu'une double ligne de tramway occupe la partie médiane²⁵⁵ » ; or, les dimensions et la description correspondent pratiquement à la « voie urbaine » de Prost.

On retrouve cette question chez Guadet dans le chapitre traitant de « L'architecture et les voies publiques²⁵⁶ », juste après les deux chapitres sur les jardins, qui traite de « viabilité et pittoresque », « monotonie et diversité », « places monumentales », « proportions », « différences de niveaux », « rampes et perrons », « quais et berges », « canaux de Venise ». Pour Guadet, si les travaux de voirie sont utilitaires, « on a compris que les travaux de voirie peuvent et devraient être artistiques ». Ces travaux rentrent donc dans le champ de l'architecture. Il détaille les éléments constitutifs et directement concernés par les travaux de voies publiques et qui pourraient faire l'objet de ces études « artistiques » : « Une fois dans cette voie, il ne sera plus possible de croire qu'un pont soit simplement une voûte ou un tablier franchissant un espace, qu'un mur de quai dans une grande ville soit simplement un plan vertical de maçonnerie, qu'une rampe ou un perron s'étudie simplement par une opération arithmétique²⁵⁷ ». Il conclut par un propos qui est toujours d'actualité : « Mais ce qui devrait surtout être compris, c'est que la place de l'art est avant tout dans la composition, que l'artiste n'est pas fait pour être un simple *enjoliveur*²⁵⁸ ».

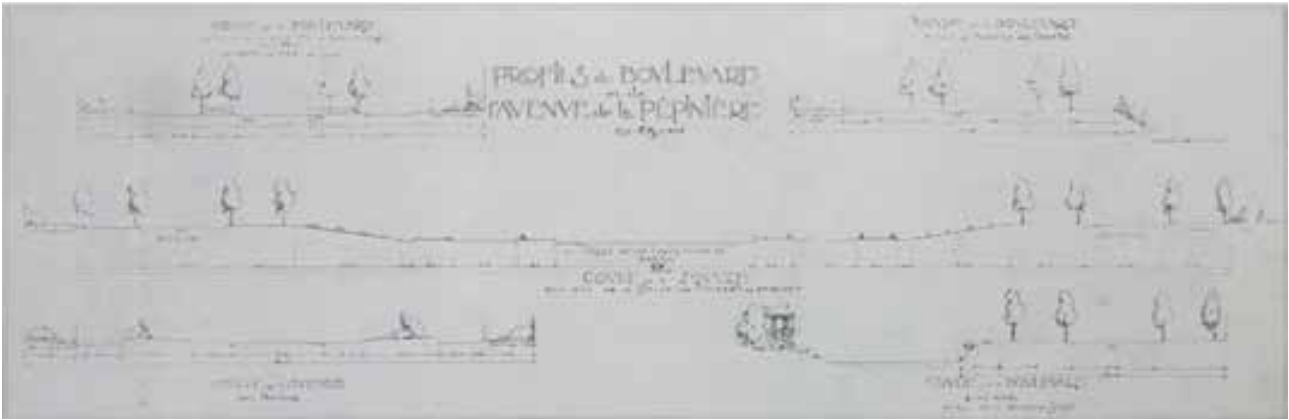
²⁵⁴ « Planification des rues et des espaces ouverts », Intervention au Congrès international des architectes, Londres 1906, in *Ibid.*, p. 283-299.

²⁵⁵ *Ibid.*, p. 286.

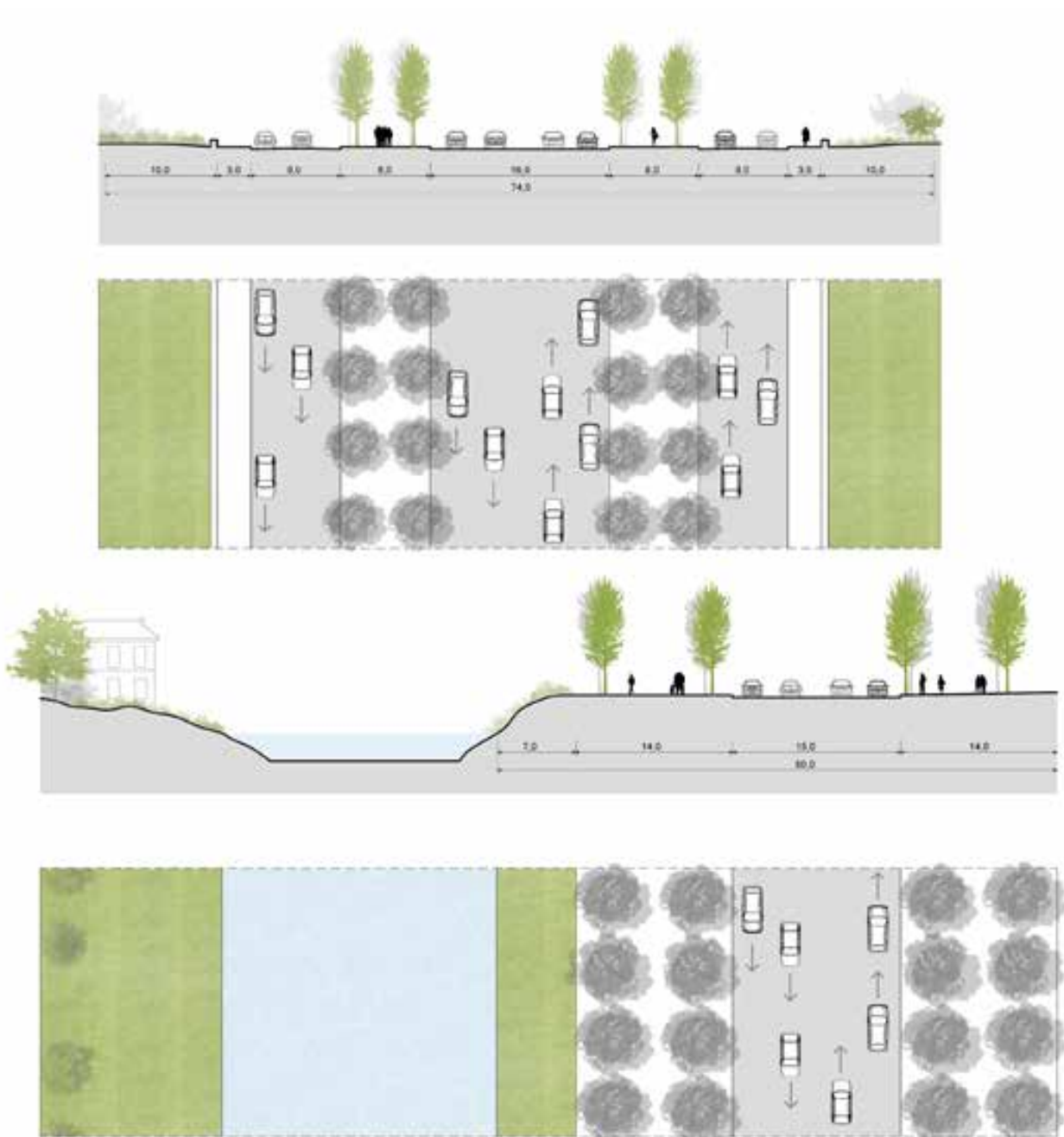
²⁵⁶ Chapitre V, « L'architecture et les voies publiques », in Guadet Julien, *Éléments et théorie de l'architecture. T4 Additions, op. cit.*, p. 227-248.

²⁵⁷ *Ibid.*, p. 228.

²⁵⁸ *Ibid.*



27 Henri Prost, Plan d'agrandissement de la ville d'Anvers, Profil du boulevard et de l'avenue de la Pépinière, 1910 (*Memorandum du concours d'Anvers*, 1911, fig. 19, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 3/7).



28 Anvers, Coupes et plans du boulevard et de l'avenue de la Pépinière, redessin Margaux Leduc sous la direction de Laurent Hodebert, éch. 1/500°.

Dans le programme du concours d'Anvers, après les chapitres sur l'objet et les documents fournis, celui sur les « Bases du projet » stipule à l'article 5-a que l'une des « conditions principales requises de tout projet » est la création d'un boulevard circulaire « aménagé en vue d'assurer largement la circulation des voitures, des automobiles, des piétons, des cavaliers, des cyclistes et des tramways ». Le programme demande aussi « la connexion de toutes les rues principales venant de l'intérieur de la ville²⁵⁹ » avec le boulevard. Si le texte ne fait pas allusion à une dimension requise, la manière dont cette voie doit intégrer les différents types de circulation impose un dimensionnement assez large qui rappelle celui du projet de Stübben pour le Ring de Vienne (dont le profil en travers varie de 30 à 70 m environ). Le programme demande des « profils en travers du boulevards et des rues principales » au 1/250^e ²⁶⁰; il précise d'autre part que les éléments composant les voies comme « les trottoirs, les voies carrossables, les allées pour cavaliers, pour cyclistes, pour automobiles, les promenoirs, les voies du tram, les rangées d'arbres » doivent être indiqués sur tous les plans, soulignant ainsi l'importance du dessin et de la répartition des usages dans les voies publiques, comme chez Alphand. La question des voies est clairement au centre du concours : les organisateurs se posent le problème de savoir s'il leur faut encore « des boulevards rectilignes comme les avenues d'Anvers, les anciens boulevards de Bruxelles et de Paris » ou si le genre allemand, « de Brême, de Cologne, de Hambourg, de Posen, de Budapest²⁶¹ » devait garder leurs préférences.

La voie proposée par Prost est d'une largeur moyenne de 50 m : une coupe montre une disposition de 54 m, une voie centrale de 16 m, et deux allées piétonnes latérales plantée de 8 m bordées de deux contre-allées de 8 m chacune, le tout comportant deux trottoirs de 3 m. Cette disposition reprend une coupe dessinée par Stübben dans *Der Städtebau*, qui se compose d'une voie centrale de 12 m, deux allées plantées de 7 m, deux contre-allées de 7 m et deux trottoirs de 3 m. Le dessin est présent dans les deux éditions de l'ouvrage au-dessus d'une coupe du « Boulevard du Midi » de Bruxelles²⁶². On peut surtout la rapprocher d'une coupe d'Anvers dessinée par Stübben, celle du *Hauptingstrasse*²⁶³; si la largeur (60 m) est supérieure à celle de Prost, la composition en est très similaire : une voie centrale de 16 m, deux allées piétonnes latérales plantées de 9 m, bordées de deux contre-allées de 9 m chacune, flanquées de deux trottoirs de 4 m. Le boulevard de Prost est aussi très similaire à celui dessiné par Stübben pour le *Ringstrasse* de Vienne, cité par les organisateurs

²⁵⁹ *Memorandum du concours d'Anvers, op. cit.*, p. 85.

²⁶⁰ *Ibid.*

²⁶¹ *Ibid.*, p. 94.

²⁶² Stübben Joseph, *Der Städtebau, op. cit.*, p. 84.

²⁶³ *Ibid.*, p. 95, fig. 159.

du concours. Le « boulevard » de Vienne, d'une largeur légèrement supérieure à celui de Prost, fait 58 m : il est composé d'une voie centrale de 15 m, de deux allées piétonnes de 9 m plantées d'un double alignement d'arbres, flanquées de deux contre-allées de 6,5 m et de deux trottoirs de 6 m²⁶⁴.

Dans certaines situations, le boulevard de Prost atteint même 74 m de largeur, en comptant les deux jardins plantés de part et d'autre²⁶⁵. Il s'agit alors d'un peu plus que d'un boulevard, comme le confirme l'architecte dans son rapport de présentation du projet : pour lui, cette voie fait partie d'un système plus large que l'on abordera au chapitre suivant (puisque'il semble que le statut de ce boulevard tienne davantage du *parkway*). Alors que le projet concurrent d'Auburtin s'articule plutôt comme un boulevard entre deux façades, Stübgen affirmera que ce boulevard est d'ordonnance classique, ce que l'on peut vérifier sur les coupes qui montrent des alignements stricts de part et d'autre du boulevard²⁶⁶. Lors d'une communication en 1927 au Musée social sur les « compléments à apporter à la législation sur les plans d'aménagement et d'extension des villes », Prost discute du zoning et des largeurs de voies. Il rappelle alors qu'à Anvers, « la plupart des voies ont trente mètres de largeur²⁶⁷ ».

Dans son rapport sur les « villes capitales du Maroc », Forestier aborde la question des voies publiques : son chapitre sur la « Distribution des quartiers et des promenades publiques » fait référence à « la nature et la largeur des avenues projetées » comme un point essentiel de cette distribution²⁶⁸, opérant une distinction entre les « petites avenues bordées de maison d'habitation, avec ou sans jardin », pour lui sans difficultés particulières, et les « grandes avenues » qui posent des problèmes de chaleur et de poussières²⁶⁹. Il préconise alors d'abriter les trottoirs sous « des terrasses, ou des treilles de roseaux ou de vignes, comme sont les ruelles des souks ». Le dessin accompagnant cette proposition fait état d'une largeur de voie de 35 m, qui est une variante de l'avenue de Breteuil comportant une allée centrale plantée d'un double alignement d'arbres, dispositif destiné à « éloigner les arbres des

²⁶⁴ *Ibid.*, p. 92.

²⁶⁵ Prost Henri, « Anneau d'Or », *op. cit.*, fig. 19.

²⁶⁶ Cité par Bruant Catherine, « Louis Bonnier », in *La ville, art et architecture en Europe : 1870-1993*, Paris, Centre Georges Pompidou, 1994, p. 158-160.

²⁶⁷ Prost Henri, « Examen des compléments à apporter à la législation sur les plans d'aménagement et d'extension des villes », communication à la Section d'hygiène urbaine et rurale du Musée Social, séance du 23 mars 1927, revue *Le Musée Social*, n°11, 1927, p. 311.

²⁶⁸ Forestier Jean-Claude-Nicolas, « Rapport des réserves à constituer au-dedans et aux abords des villes capitales du Maroc. Remarques sur les jardins arabes et de l'utilité qu'il y aurait à en conserver les principaux caractères », in *Grandes villes et systèmes de parcs. Suivi de Deux mémoires sur les villes impériales du Maroc et sur Buenos Aires*, Paris, Norma éd., 1997, p. 186.

²⁶⁹ *Ibid.*, p. 191-192.

maisons riveraines²⁷⁰ ». Prost reprend ce dispositif particulier pour le boulevard Moulay Youssef à Casablanca, que l'on abordera au chapitre suivant.

Pour la Côte d'azur varoise, l'un des dispositifs de voie que préconise Prost est le boulevard, en tant que résultat d'une évolution en quatre étapes qui atteint lors de la « dernière transformation » une voie de 30 m de largeur²⁷¹. Dans les archives, un dossier intitulé « Profil des voies », des dessins d'étude comportant à la fois des coupes de recherche du bon dimensionnement final de la voie, de 16 à 30, 32 et 40 m, mais aussi des croquis qui montrent l'évolution de la voie avec des recherches sur le positionnement des voies du tramway nécessaires au dimensionnement de sa largeur finale²⁷². Un autre dessin montre cinq phases d'évolutions en plan, au cours desquelles le chemin passe à une voie urbaine de 40 m, sans tramway. La feuille est partagée en deux : à gauche « La bonne solution » préconisée par Prost, permettant une évolution vers la voie urbaine, à droite « la mauvaise solution » qui montre l'application stricte des textes portant l'élargissement du chemin à 12 m en rue bordée d'habitations. Dans la solution préconisée, on retrouve la dimension de la « voie urbaine » décrite dans l'article « Routes et voies urbaines » en 1923 – année de la finalisation du plan de la Côte d'azur varoise.

Là encore, l'expérience du Maroc a certainement influencé Prost pour le dimensionnement des voies urbaines. Joyant, dans son texte de 1920 sur la « construction du réseau de routes du Maroc », discute de la « largeur de la route ». Il indique que le Service des Travaux Publics du Maroc avait d'abord adopté une largeur de plate-forme de 8 m avec une chaussée de 4 m, largeurs réalisées sur une bonne partie du réseau ; « mais elles se sont montrées insuffisantes²⁷³ ». Les routes ont ainsi été élargies à 10 m pour la plate-forme et 5 m pour la chaussée. Mais, « bien que la route et ses fossés n'occupent qu'une largeur d'une douzaine de mètres, le classement et la reconnaissance attribuent au domaine public une largeur de 30 m, généralement marquée par deux rigoles d'emprise²⁷⁴. » Cette surlargeur retient l'attention, car il explique que « cette large emprise ne présente pas une grande utilité, et aurait pu être remplacée par une interdiction de bâtir sur la même largeur, nécessaire pour donner de l'air aux traverses qui se créeront ». Cette question anticipe et rejoint celle de la zone NA de la coupe évolutive de la côte varoise. Comme Joyant l'a déjà constaté : « une servitude est plus difficile à faire respecter qu'une possession

²⁷⁰ *Ibid.*, p. 184.

²⁷¹ Voir *Partie 2*.

²⁷² Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/6.

²⁷³ Joyant Edmond, « Note sur la construction du réseau de routes du Maroc (note n°27) », *Annales des Ponts et Chaussées*, vol. 90^e année, 10^e série, tome LVII, juillet 1921, p. 112.

²⁷⁴ *Ibid.*, p. 113.

effective ; il était plus simple de s'assurer de suite et complètement la propriété de toute l'emprise, d'autant plus que l'acquisition n'en coûtait rien ». Ce que recherchera Prost dans le Var avait donc été constaté au Maroc par Joyant : « Les propriétaires [...] ont admis plus ou moins spontanément que la plus-value donnée à leurs terres par l'ouverture de la route compensait la valeur de l'emprise²⁷⁵ ». Mais les pouvoirs du protectorat ne sont pas ceux d'une municipalité en territoire français.

Joyant détaille aussi les « Aménagements progressifs » dans un chapitre consacré au « Littoral varois », dans son traité d'urbanisme publié en 1923²⁷⁶. Dans la continuité de l'exemple marocain, il explique : « si l'agglomération se développe et devient dense, la circulation exige l'élargissement de la voie publique. La commune expropriera les zones de servitude et aménagera un large boulevard de 30 mètres de largeur, pouvant porter des tramways ; aucune construction riveraine ne sera à exproprier ni à démolir ; la commune modifiera en même temps le règlement de voirie, et autorisera, en bordure du boulevard, des constructions hautes et denses, de caractère urbain ; les terrains riverains prendront une valeur de plus en plus grande²⁷⁷ ».

D'autre part, le premier chapitre de son traité d'urbanisme est consacré aux « voies publiques²⁷⁸ ». Joyant y traite des catégories de voies, de leur profil en travers et des éléments qui le composent : trottoirs, tramways, plantations, etc. ; pour évoquer en fin de compte les dimensions d'un échantillon de profils en travers types. Encore une fois, certains types de voies se rapprochent de la « voie urbaine » de Prost : notamment « l'avenue à six voies », dont deux de tramways. L'auteur la qualifie de « grande voie de circulation » – les figures 24 et 25 montrent une disposition très similaire à celle du boulevard de Prost pour la Côte d'azur varoise, avec une largeur moindre de 26 m. Cependant, il montre d'autres profils semblables dont la largeur atteint 30 et 36 m. Il conclut que « dès que l'on arrive aux largeurs de 36 ou 40 mètres, on dispose d'une très grande variété de combinaisons, et l'on n'est plus tenu étroitement par des cotes comme dans les profils précédents²⁷⁹ ».

Le travail pour le plan directeur d'Istanbul offre en revanche quelques exemples de voies urbaines, dont le boulevard Atatürk d'une largeur de 50 mètres (évoqué dans la Partie 2). Gabriel la décrit comme une large avenue qui, « partant du Pont Gazi, sur la Corne d'Or, se développe sur 3 km de longueur et aboutit à la mer de

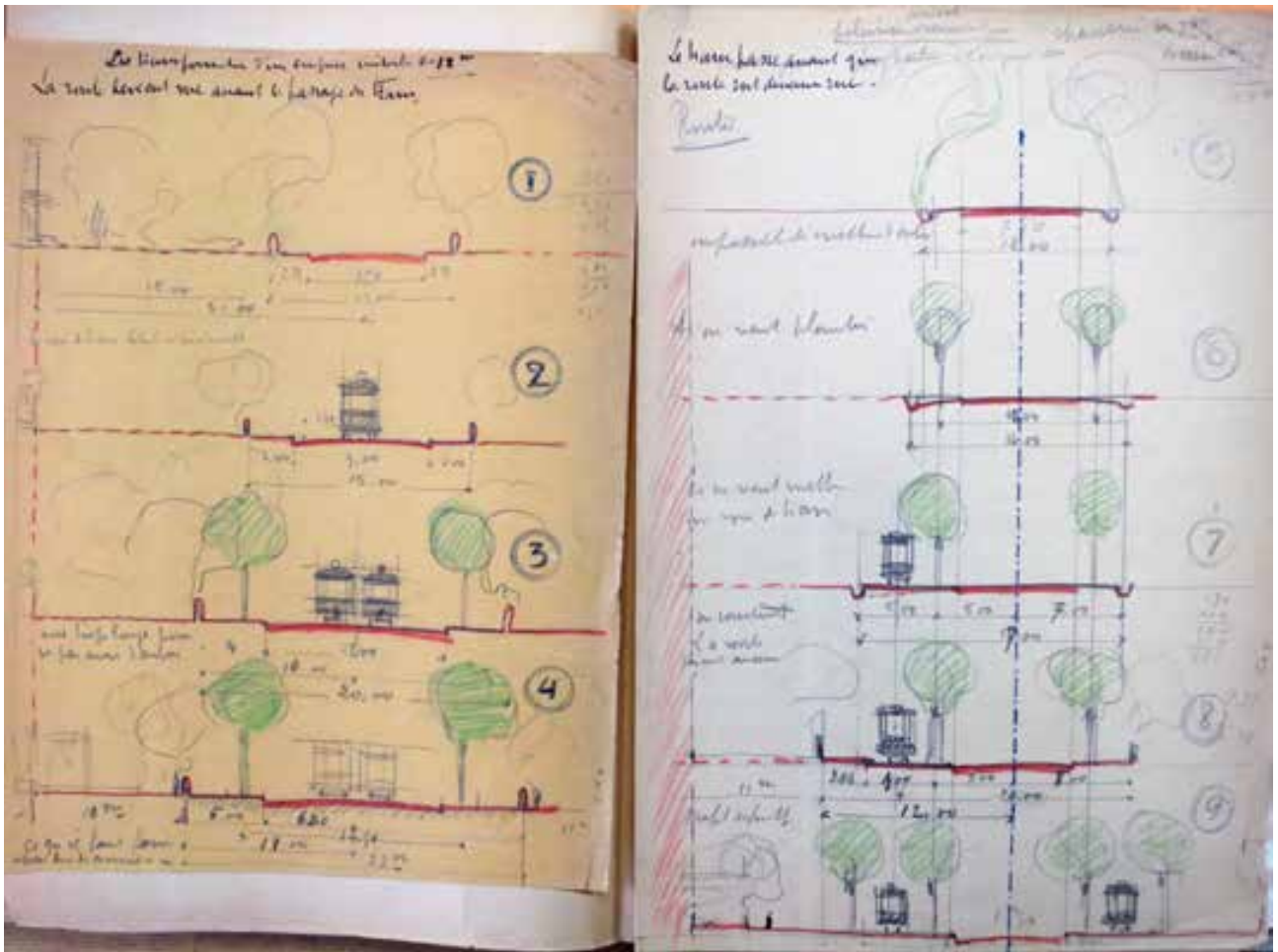
275 *Ibid.*

276 Joyant Edmond, *Traité d'urbanisme*, *op. cit.*

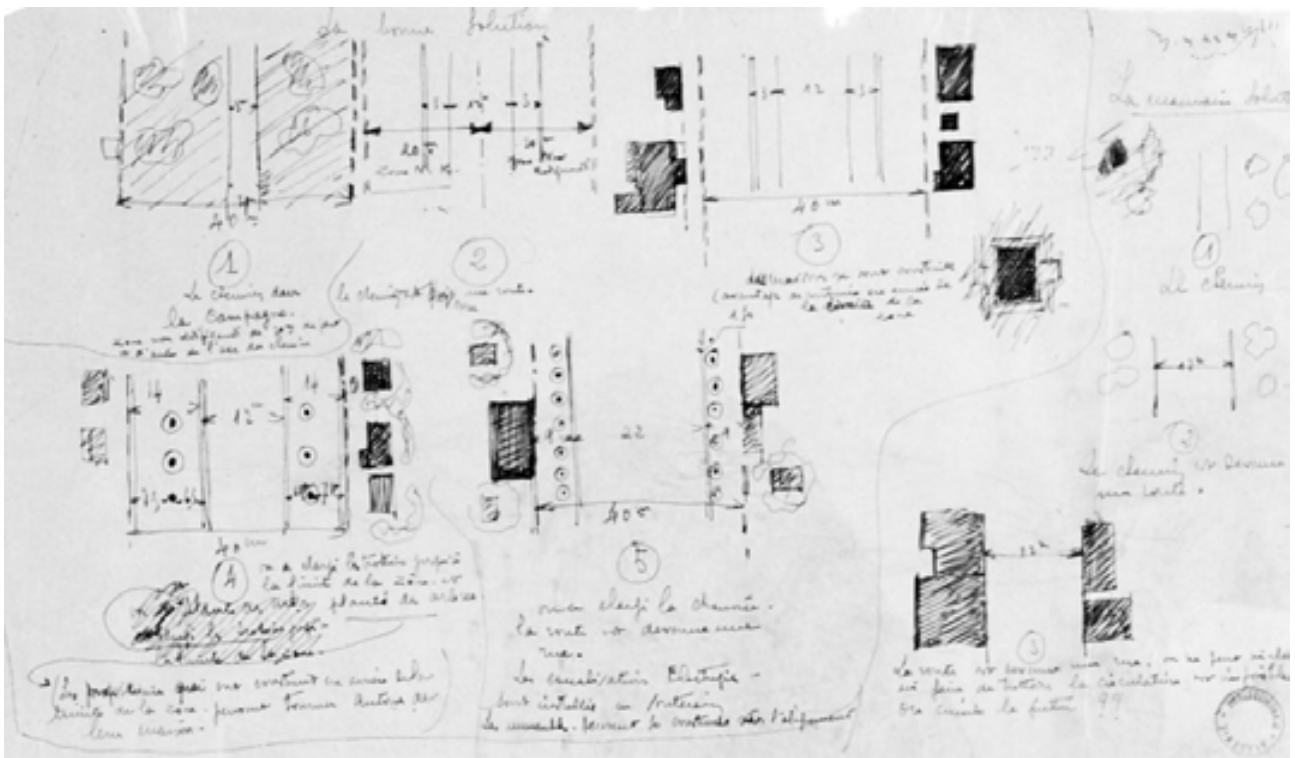
277 *Ibid.*, p. 143.

278 Chapitre « Les voies publiques », *Ibid.*, p. 9-23.

279 *Ibid.*, p. 14.



30 Henri Prost, Coupe évolutive, Croquis d'étude « Les transformations d'une emprise initiale de 12 m. La route devient rue avant le passage du tram » et « Le tram passe avant que la route devienne rue », vers 1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/6.



31 Henri Prost, Coupe évolutive, Croquis d'étude en plan, à gauche « La bonne solution » et à droite « La mauvaise solution », vers 1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/6.



32 Henri Prost, Coupe évolutive, Coupe d'une voie de 40 m., Variante abandonnée pour la dernière transformation vers 1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 128.



33 Henri Prost, Coupe évolutive, Coupe d'une voie de 12 m. dite « La mauvaise solution », vers 1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/6.

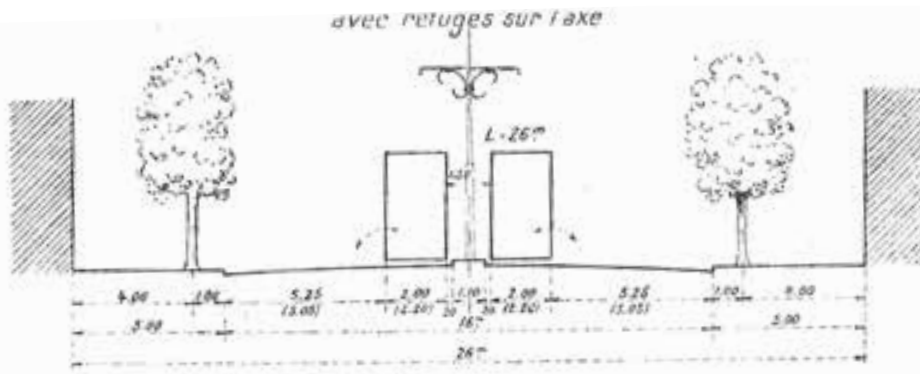
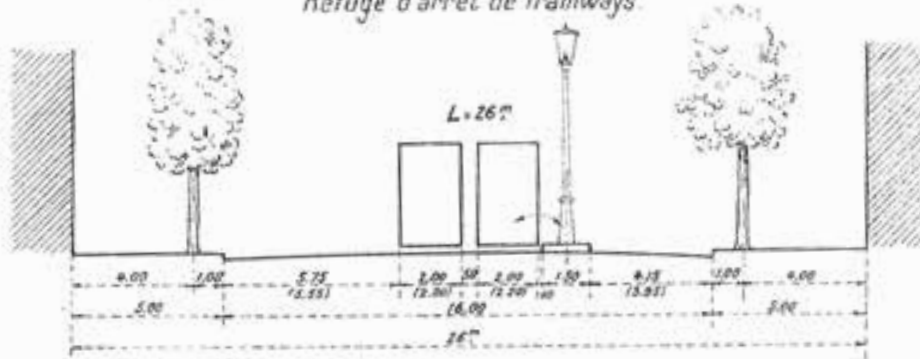


Fig.25 - Avenue à 6 voies et 2 lignes d'arbres. Refuge d'arrêt de Tramways.



Echelle de 0^m/005 par mètre.

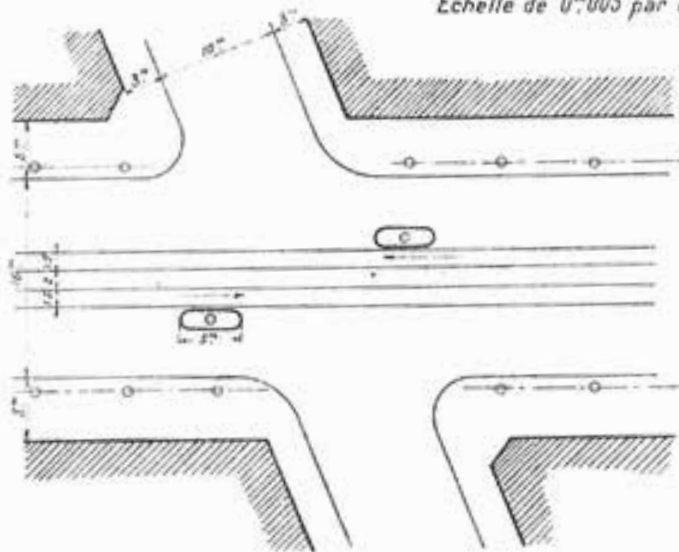


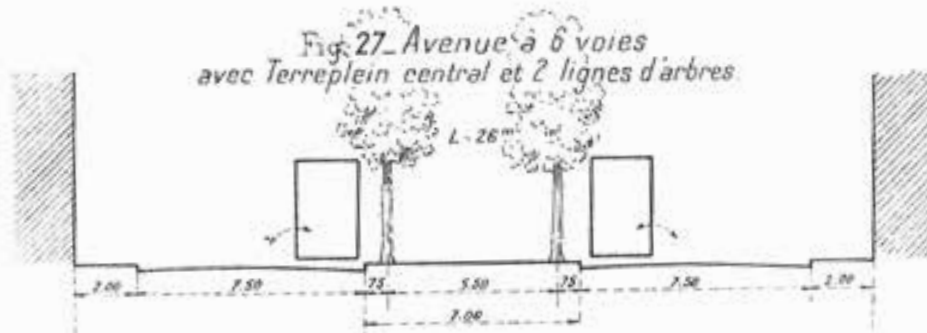
Fig 26

Position des Refuges d'arrêt de Tramway

(Le tramway marque l'arrêt avant le croisement).

Echelle de 0^m/002 par mètre.

Fig.27 Avenue à 6 voies avec Terreplein central et 2 lignes d'arbres



Marmara». Il en décrit le profil en travers : « elle se compose de deux chaussées séparées par un large espace gazonné et planté d'arbres²⁸⁰ ». La voie se compose de deux séquences, l'une avec terre-plein central – une déclinaison de l'avenue de l'Empereur d'Alphand – qui comporte une allée centrale alors réservée aux cavaliers²⁸¹. L'autre séquence, avec de larges trottoirs latéraux, s'apparente à la « route militaire » et à l'avenue de la Reine Hortense²⁸². Elle reprend le type du large boulevard urbain et comporte quatre lignes d'arbres dans son profil initial.

On voit que la question occupe les auteurs d'ouvrages sur les villes, en particulier Alphand et Stübgen mais aussi Forestier, Hénard et Joyant dans une moindre mesure. Ils se citent et s'influencent mutuellement, puisque que l'on retrouve ces principaux auteurs dans presque toutes les bibliographies des ouvrages.

Les dimensions des voies sont logiques et similaires parce qu'elles sont le résultat d'une opération d'addition des usages qui les composent, qui sont eux-mêmes presque réglés par des largeurs standard ou qui tendent à se standardiser (véhicule, cycles, tramway, plantations, etc.). Prost a écrit en 1928 un chapitre au sujet des « relations entre la largeur des voitures et la voirie urbaine » dans un texte sur *L'urbanisme du point de vue technique*²⁸³. Ceci montre son souci du dimensionnement, qui « intéresse directement l'urbanisme ». L'architecte avertit que toute modification du « gabarit maximum des voitures aurait une répercussion sur la largeur de nos voies urbaines²⁸⁴ ».

L'objet « voie » est au croisement de plusieurs thématiques : celle, fonctionnelle, de la mobilité et des déplacements ; celle, sociale, des usages ; celle, technique, des réseaux ; et enfin celle, spatiale, de l'architecture et du paysage urbain. Les voies urbaines se tiennent ainsi à l'articulation entre l'espace public de la voirie et l'espace privé des habitations, l'architecture de ces dernières qualifiant l'espace public. Prost écrit à propos de « l'aspect d'une ville » :

« Si habile, si méritoires qui puissent être les intentions de celui qui a tracé le plan d'un quartier, les rues et les places ne seront intéressantes que si les immeubles et monuments qui les bordent sont agréables à regarder²⁸⁵. »

On comprend toute l'importance du travail sur les voies urbaines pour les organiser, les composer et les dessiner, afin de qualifier le sol qui reçoit les édifices.

²⁸⁰ Gabriel Albert, « Henry Prost et son oeuvre à Stamboul », *Revue Archéologique*, PUF, vol. Tome 1, janvier 1960, p. 215.

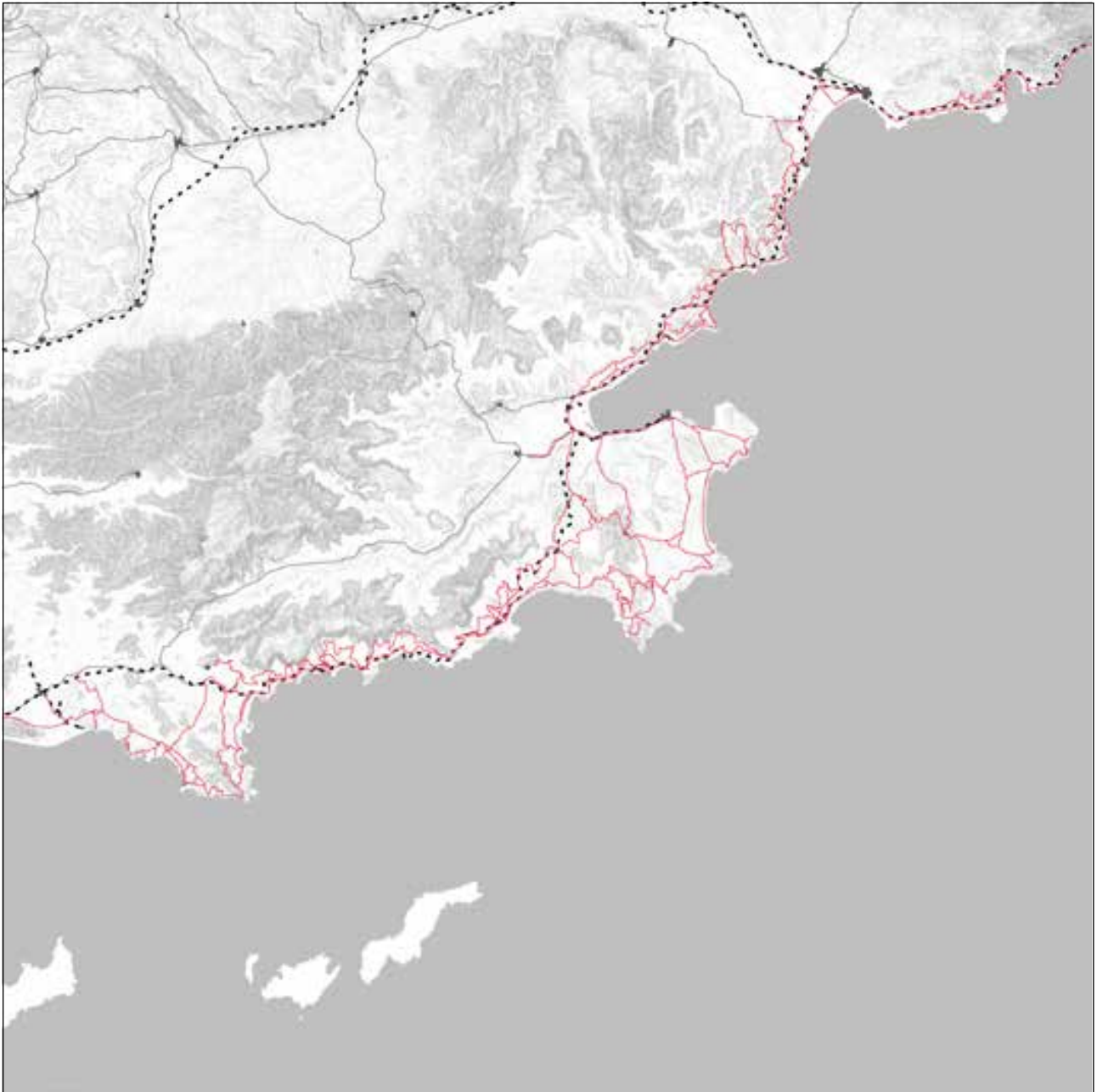
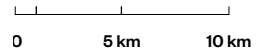
²⁸¹ « Voies publiques. Avenue de l'Empereur », in Alphand Adolphe, *Les Promenades de Paris*, *op. cit.*

²⁸² *Ibid.*

²⁸³ Prost, *L'urbanisme au point de vue technique*, *op. cit.*

²⁸⁴ *Ibid.*, p. 24.

²⁸⁵ Les propos de Prost sont rapportés par Royer Jean, « Henri Prost urbaniste », *op. cit.*, p. 16.



35 Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, 17 mars 1923, redessin au 1:300 000e détaillant les tracés du parkway et des voies du front de mer, du Lavandou à Fréjus-Saint Raphaël (Partie ouest du littoral). Redessin P. Taly sous la direction de Laurent Hodebert.



36 Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, Proposition pour l'étude en vue de l'exécution d'une ossature de voies intéressant toutes les communes, Syndicat des communes du littoral, décembre 1932, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/6.

Les voies métropolitaines : *Parkways* et autoroutes

Là encore, le dispositif croise plusieurs champs. La question scalaire est particulièrement centrale au moment où naît le dispositif, puis lorsqu'il se met en place en France. Les évolutions de la voie urbaine vers une voie métropolitaine ont été étudiées dans la recherche sur les *parkways* dirigée par Jean-Louis Cohen en 1996²⁸⁶. Les étapes de la mutation du modèle du boulevard parisien d'Alphand en *parkway* y sont identifiées en trois cycles constitutifs : « les promenades parisiennes », « l'introduction de l'automobile », puis le basculement dans la « métropole diffuse » vers l'autoroute²⁸⁷. La pratique de Prost accompagne ces mutations urbaines et infrastructurelles : dans ses projets, il se saisit de chacun de ces éléments.

Cohen donne une définition du *parkway*, que nous reprendrons ici : une « voie publique de large emprise associant de façon variable circulations à vitesses différenciées et espaces végétaux²⁸⁸ ». On peut les classer selon trois types : la voie dans le parc, la voie-parc et la voie entre deux parcs.

Tout commence donc à Paris. Hénard fustige les alignements pour défendre son « boulevard à redans », mais fait néanmoins l'éloge des avenues-promenades parisiennes que sont les Champs-Élysées et l'avenue du Bois de Boulogne. Celles-ci font figure d'exception car la « visibilité des maisons est sauvegardée » et « la croissance des arbres est libre et facile²⁸⁹ ». Si l'avenue des Champs Élysées « est la grande sortie de la capitale vers la campagne », l'avenue du Bois-de-Boulogne « est un morceau de parc s'allongeant dans Paris » : cette intéressante double affirmation représente le double mouvement d'imbrication que permettent les avenues-promenades, entre la ville dense et les grands parcs proches de la capitale.

Dans le plan d'Anvers, il ne s'agit pas véritablement d'un *parkway* mais d'un grand boulevard, dont la largeur varie entre 54 et 74 mètres, une largeur qui l'apparente au boulevard Richard-Lenoir (60 m), à l'avenue de la Grande Armée (70 m), au boulevard d'Italie (70 m), et surtout aux Champs-Élysées (70 m). Mais il s'agit plutôt d'une large « avenue-promenade », pour reprendre le terme de Forestier, qui avait tracé l'avenue de Breteuil avec ses 48 mètres de large²⁹⁰. On assiste donc à une phase de transition où Prost expérimente et dessine un système de voirie large autour de la ville, en lieu et place des fortifications. Le « boulevard circu-

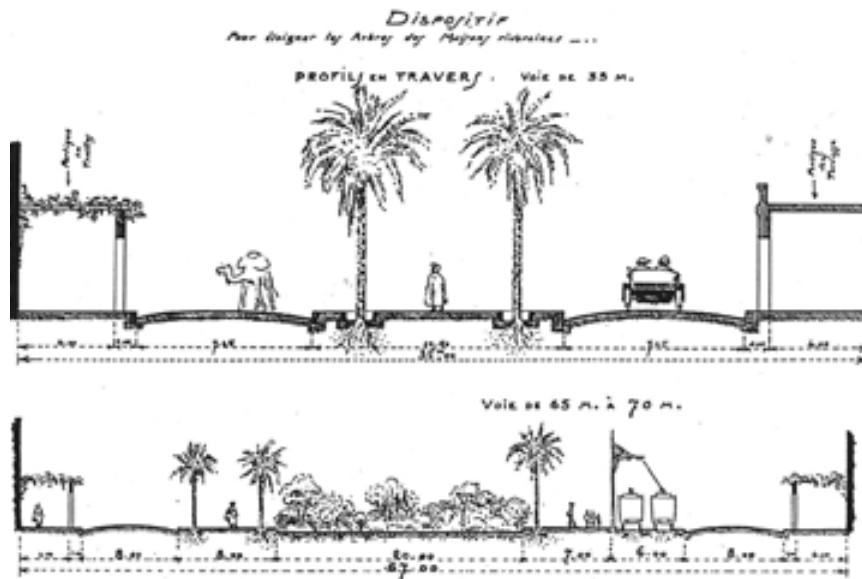
²⁸⁶ Cohen Jean-Louis (dir.), Hodebert Laurent et Lortie André, *Le parkway, dispositif métropolitain*, Paris, Ecole d'Architecture Paris-Villemin, PIR-Ville CNRS, 1996.

²⁸⁷ « Le parkway et la ville : trois cycles constitutifs », *Ibid.*, p. 12-13.

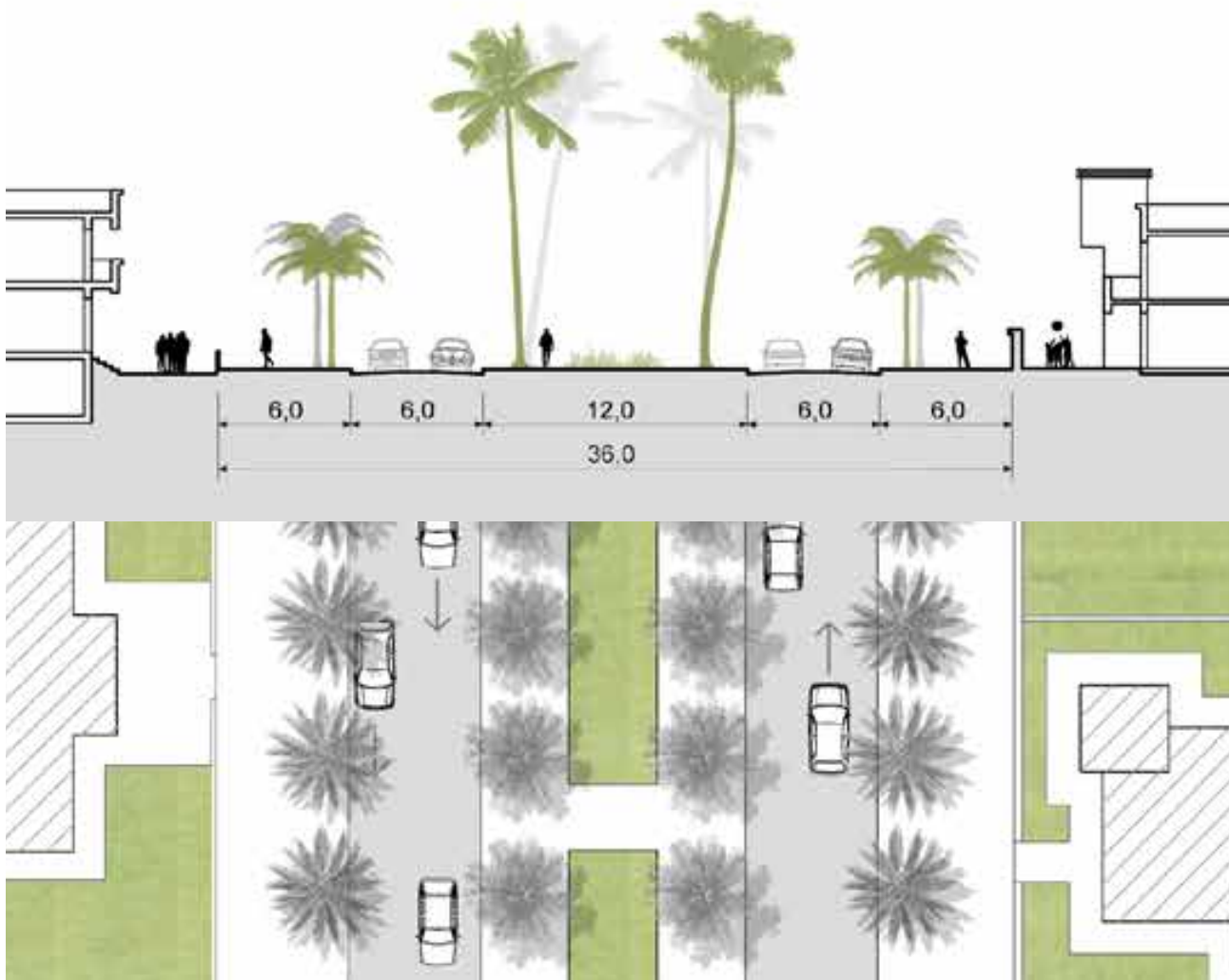
²⁸⁸ *Ibid.*, p. 10.

²⁸⁹ Hénard Eugène, *Études sur l'architecture et les transformations de Paris* (rééd. 2012), *op. cit.*, p. 79.

²⁹⁰ Bouvier Evelyne, « Création de l'avenue de Breteuil », in Leclerc Bénédicte (dir.), *Jean Claude Nicolas Forestier : 1861-1930. Du jardin au paysage urbain*, Paris, Picard, 1994, p. 165-172.



37 Jean-Claude-Nicolas Forestier, Etudes de voies, Dispositif pour éloigner les arbres des maisons riveraines, voie de 35 m. et voie de 65 à 70 m., 1914 (*Grandes villes et systèmes de parcs*, 1997, p. 184).



38 Casablanca, Coupe et plan du boulevard Moulay Youssef, redessin Margaux Leduc sous la direction de Laurent Hodebert, éch. 1/500°. D'après la coupe dessinée par Valérie Astrié (*Le parkway, dispositif métropolitain*, 1996, fig. 146).

laire» organise différents usages et modes de circulation : Prost explique que son profil est analogue à l'avenue du Sud à Anvers, « composé d'une partie centrale réservée aux voitures, autos, tramways et de deux circulations latérales desservant les habitations (en y ajoutant une servitude de jardins devant celles-ci)²⁹¹ ». On retrouve un profil très similaire dans *Der Städtebau* de Stübben, qui présente la *Haupttringstrasse* d'Anvers, une large avenue de 68 m de large qui comporte aussi deux contre-allées²⁹². Les circulations sont hiérarchisées, entre la partie centrale contenant le flux principal et les deux contre-allées desservant les quartiers d'habitation. Les usages sont donc différenciés, comme l'explique Prost : « Entre la partie centrale et les voies latérales sont deux trottoirs bordés d'arbres ou circulent d'un côté les cavaliers et cyclistes, l'autre étant réservé aux piétons²⁹³ ». Ce boulevard est la colonne vertébrale du projet, qui récupère l'ensemble des voies sortant de la ville existante, et au-delà « une route circulaire entourant toute la nouvelle ville, réunit tous ces quartiers à leur périphérie²⁹⁴ ». Prost installe son projet d'extension dans une certaine épaisseur de tissu urbain autour de la ville qui s'agrège autour du boulevard. La présence des plantations dans et au bord du dispositif, mais aussi son articulation avec les parcs dessinés par l'architecte, en font un objet hybride, entre large boulevard, avenue promenade et *parkway*. Ce tracé annonce les futures voies que Prost dessinera par la suite.

À Casablanca c'est à partir du Parc Lyautey, « un grand parc avec des espaces réservés pour les sports et les expositions périodiques²⁹⁵ », que démarre le *parkway* du boulevard Moulay Youssef²⁹⁶. La voie, qui conduit vers l'ouest et la mer, permet de rejoindre les voies desservant la partie désignée pour « l'habitation de plaisance » – les « cités-jardins » déjà évoquées. Prost regrette de n'avoir pu appliquer pour d'autres voies un type de profil similaire, permettant d'y disposer des plantations ; notamment à cause des bâtiments existants et du manque de crédits pour racheter les parcelles nécessaires. À Rabat, une série d'avenues-promenades plantées articulent la médina à la ville nouvelle. Celle qui s'approche le plus d'un *parkway* est l'avenue de Casablanca, qui traverse le jardin d'essais pour rejoindre une porte dans les remparts. Le boulevard du Dar-El-Maghzen, qui articule la résidence générale,

²⁹¹ Prost Henri, « Anneau d'Or », *op. cit.*, p. 116.

²⁹² Fig. 159, il est à noter que la planche comporte plusieurs profils de voies de la ville d'Anvers, Stübben Joseph, *Der Städtebau*, *op. cit.*, p. 95.

²⁹³ Prost Henri, « Anneau d'Or », *op. cit.*, p. 116.

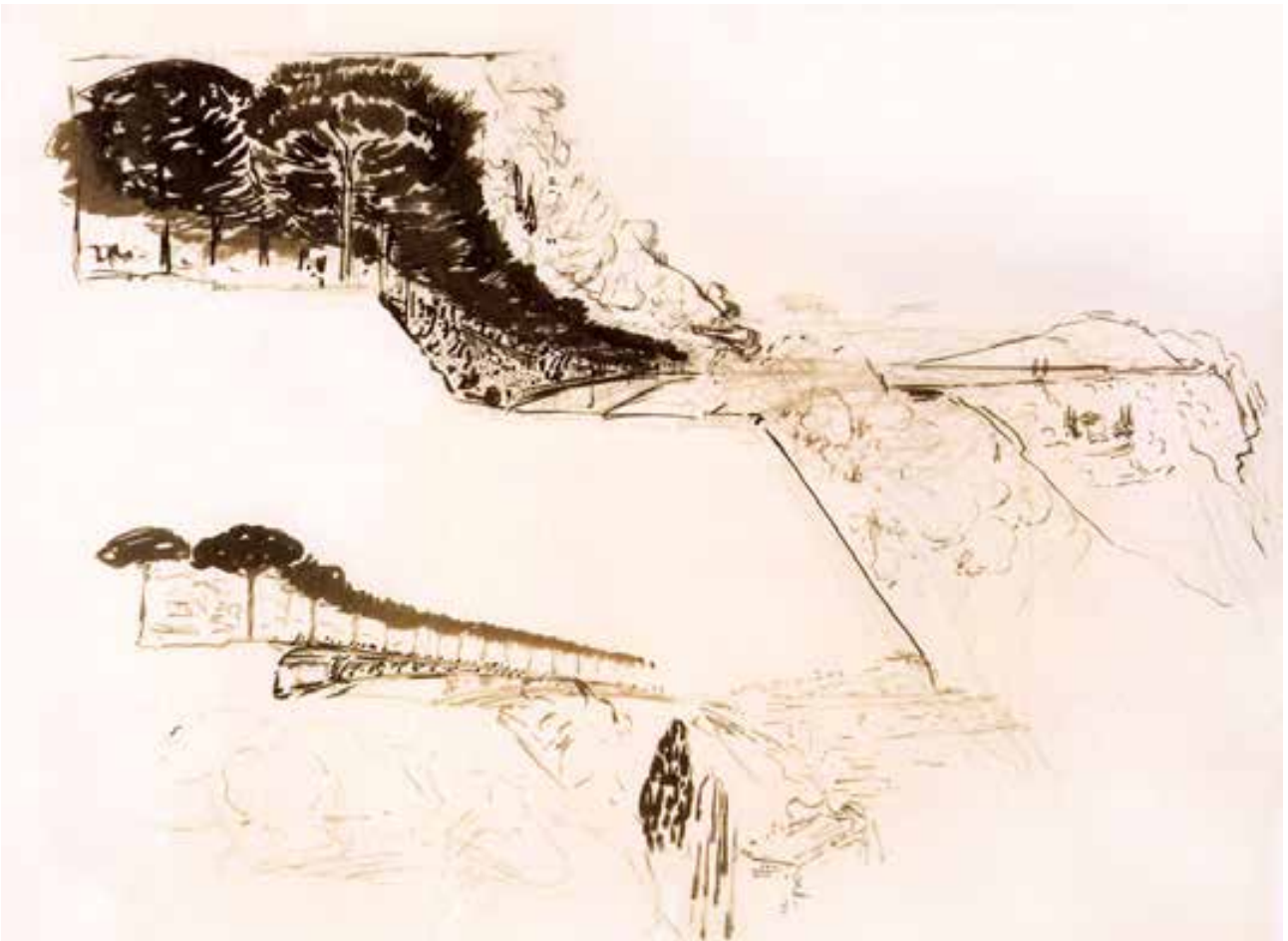
²⁹⁴ *Ibid.*

²⁹⁵ Prost Henri, « L'urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux », *op. cit.*, p. 72.

²⁹⁶ Voir Cohen Jean-Louis, « Le boulevard Moulay Youssef de Prost : Casablanca, 1917-1930 », in Cohen Jean-Louis (dir.), Hodebert Laurent et Lortie André, *Le parkway, dispositif métropolitain*, *op. cit.*, p. 71-74.



39 Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, Le parkway à flanc de coteau, vers 1923 (*Urbanisme*, n°88, 1965, p. 19). La légende indique "Croquis d'Henri Prost montrant comment les deux courants de circulation d'une voie peuvent serpenter dans un terrain accidenté".



40 Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, Croquis d'étude du parkway à flanc de coteau, vers 1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 81.

la mosquée et la gare vers la médina située en contrebas²⁹⁷, relève plutôt du type d'avenue urbaine plantée, en raison de son large terre-plein central.

Sur la côte varoise, le plan d'aménagement s'articule sur une armature de voies qui sont autant de déclinaisons des avenues-promenades de Forestier. Elles s'organisent suivant leur rôle et leur position sur le littoral; de nombreuses coupes en illustrent les applications sur le terrain. Pour Prost, la « Ville-Parc » qu'il dessine à flanc de coteau « doit être caractérisée par de grandes artères, sensiblement horizontales, de largeur variable, recoupées de fréquents points d'arrêt, aux endroits des plus belles vues, tantôt à l'ombre, tantôt en plein midi²⁹⁸ ». Dans la typologie des *parkways*, ce sont plutôt des « voies jardins ». Ainsi, au plus proche du rivage, « la voie touristique de front de mer » doit désenclaver les villages et desservir les sites balnéaires. Son profil « devra en toute circonstance s'adapter à la configuration du sol quel qu'il soit et ces routes ne pourront être plantées uniformément sur toute leur longueur²⁹⁹ ». L'installation de ces voies doit préserver chaque fois que cela est possible une bande boisée entre la mer et la voie : c'est une promenade piétonne ombragée qui reçoit les équipements liés à la baignade. Enfin, à mi-pente sur les collines, Prost projette de dérouler un *parkway*. Son intention est de voir « à flanc de coteaux d'étroites routes à travers bois, presque invisibles dans le paysage », qui se dédoubleraient en deux branches pour parcourir « les flancs de coteaux à travers bois et rochers sans être forcément voisines l'une de l'autre, [...] et toujours à des niveaux différents³⁰⁰ ».

Un des éléments viaires les plus intéressants du PARP est certainement « La Route des Parcs de l'Ouest ». Véritable *parkway* de l'ouest parisien, cette voie relie les parcs entre eux, sa fonction étant de conserver à ce « Parc du Grand Paris » sa belle unité en assurant « la liaison des différents jardins qui le composent ». La route permet de relier ensemble cinq grands domaines³⁰¹. Ce projet étudié par l'administration des Beaux-Arts est constitué « par une suite de belles allées, de grandes avenues, desservant le centre de chacun des domaines et permettant [...] d'y jouir de leurs perspectives, comme aussi de passer de l'un à l'autre à l'abri des voies de grand trafic³⁰² ».

²⁹⁷ Nous mentionnons ici les appellations initiales de ces voies, voir Marrast Joseph (dir.), *L'Œuvre de Henri Prost*, op. cit., p. 76-89.

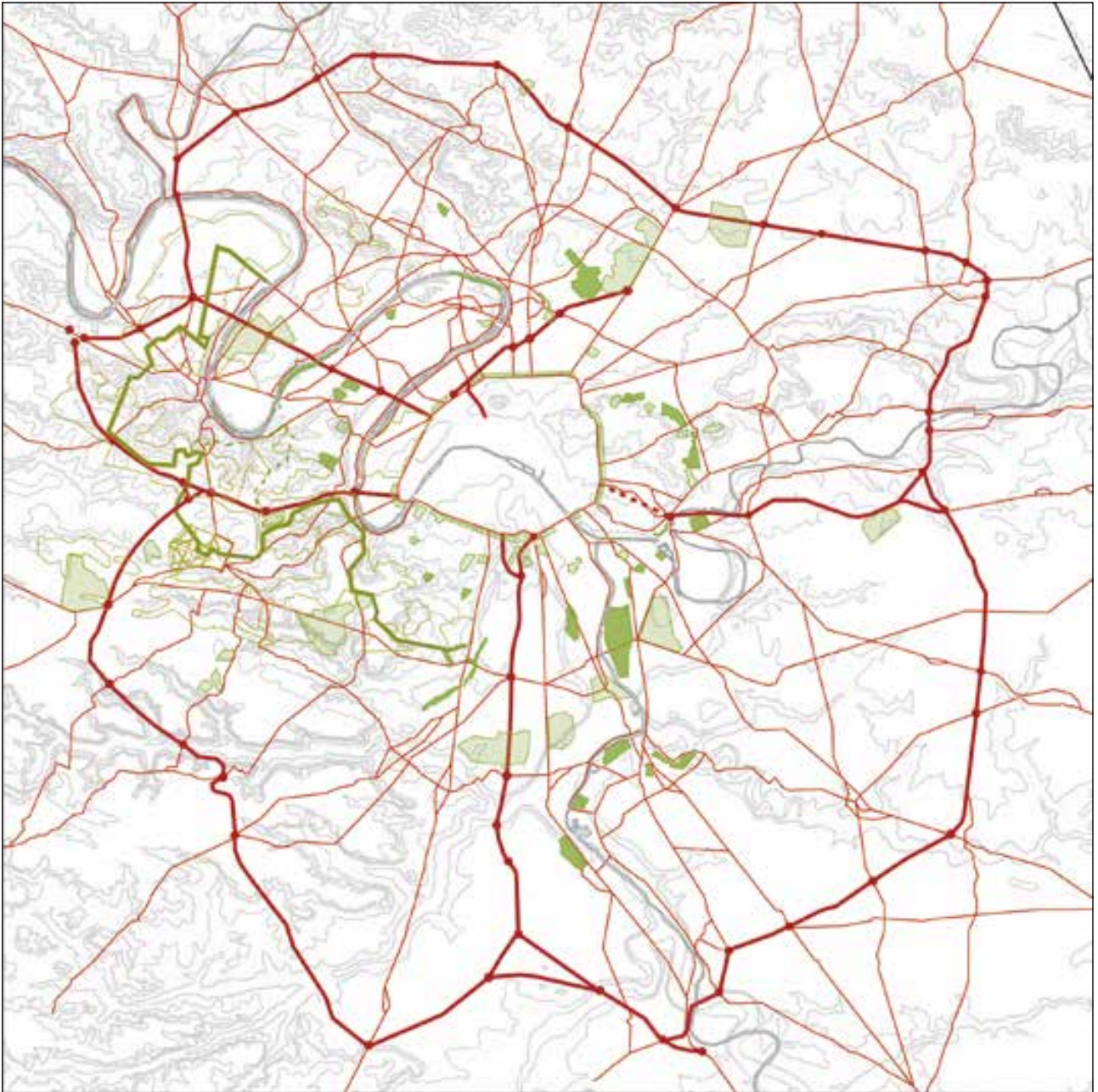
²⁹⁸ Prost Henri, « Programme de la Société d'Études de la Côte Varoise », op. cit., p. 72-73.

²⁹⁹ Prost Henri, *Syndicat des communes du littoral varois. Plan Général d'Aménagement. 1922 - 1923. Notice présentée au Congrès d'Urbanisme de Strasbourg*, Syndicat des communes du littoral varois, 1923.

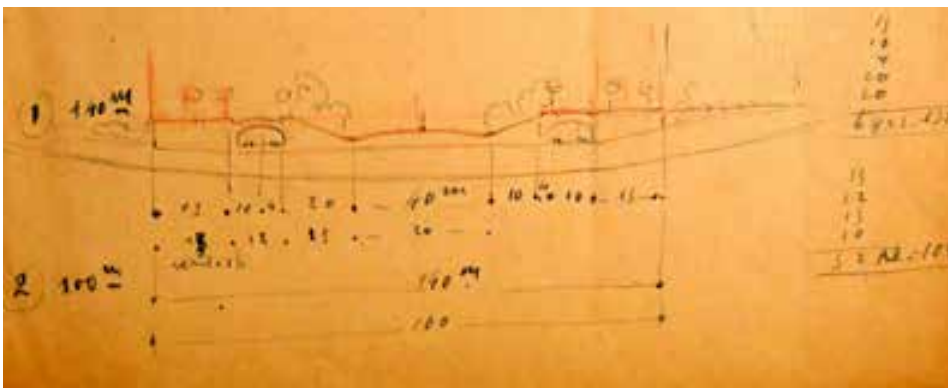
³⁰⁰ *Ibid.*, p. 9.

³⁰¹ Ce sont les domaines de Meudon, St-Cloud, Versailles, Marly et St-Germain, voir Henri Prost, « La route des parcs de l'ouest », in « Le plan régional et la grande circulation », « Le plan d'aménagement de la région parisienne », op. cit., p. 49-51.

³⁰² *Ibid.*, p. 49.



41 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, 1934, les autoroutes sont tracées en rouge, éch. 1:300 000^e, redessin Khadidja Roul sous la direction de Laurent Hodebert, détails voir atlas.



42 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, Dessin d'étude d'une coupe d'autoroute, extrait, vers 1932-1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 30/4.

Autoroutes

L'autoroute est une évolution de la voie *parkway* fluide, à une autre échelle et pour une autre fonction : le transit automobile sans point de contact avec le réseau viaire urbain. Elle accompagne la croissance suburbaine et l'évolution de la circulation automobile. Les exemples viennent d'Allemagne et des Etats-Unis : on trouve un croquis du plan des « autostrades » allemandes dans les archives du Fonds Prost³⁰³.

L'exemple le plus connu des autoroutes dessinées par Prost est celui de la région parisienne. Au départ, un réseau de grandes voies métropolitaines constituent les « avenues-promenades » d'une sorte de système de parcs, avec des autoroutes et des « voies touristiques et de circulation régionale ». Les premières sont des « voies uniquement réservées au trafic » dont les abords « devront être traités de manière à réaliser [...] une sorte de « paysage routier » » dans une « analogie avec l'avenue du Bois de Boulogne » et avec « certaines voies anglaises ou américaines bordées de verdure³⁰⁴ ». Les secondes sont des voies rayonnantes qui articulent les grands espaces du centre de Paris avec son paysage périphérique³⁰⁵ : elles sont reliées entre elles par une voie de rocade plus lointaine. Les cinq voies principales « qui auront les caractéristiques d'une autoroute » articulent les grandes séquences d'accès entre Paris et sa périphérie, et relient la capitale à l'ensemble du territoire national suivant les quatre directions cardinales. L'inscription paysagère des autoroutes est dessinée en plan, mais surtout magnifiée par de larges vues aériennes remarquablement renseignées. Celles-ci montrent ces cadrages du territoire comme des grandes séquences de paysage, inscrivant les voies dans un rapport double au paysage, celui topographique de l'installation au sol et celui des vues perspectives. Ainsi, selon Prost, l'autoroute de l'Ouest « permettra de découvrir [...] la splendide perspective du Palais et du Parc de Versailles³⁰⁶ ».

Si l'objet autoroute apparaît le plus clairement dans le PARP, d'autres occurrences de ce dispositif d'infrastructure de voirie sont présentes dans d'autres situations métropolitaines. Dans une note non datée intitulée « Auto-route projetée entre

³⁰³ Le dessin sur papier calque millimétré est intitulé « Etat de l'avancement des travaux aux autostrades en janvier 1935 », il montre sur une carte de l'Allemagne le « réseau de base » des routes, complété par le réseau autoroutier avec les « tronçons mis en adjudication » et les « tronçons en construction », Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 1/2.

³⁰⁴ « Le plan régional et la grande circulation », Dossier Région Parisienne, *Urbanisme* n° 59, nov-déc 1937, p. 30-36.

³⁰⁵ Ce sont les routes « de la place de la Concorde au parc de Saint-Cloud par la rive gauche » et « de la rive gauche à Versailles, Bièvre et Palaiseau par les bois de Meudon », voir « Le plan régional et la grande circulation », *op. cit.*, p. 47-48.

³⁰⁶ Voir le dispositif de protection des sites et des grandes perspectives « Éléments de paysage – Protection des sites », in « Le plan régional et la grande circulation », *op. cit.*, p. 69-77.

Nice et Cannes dans la traversée d'Antibes³⁰⁷ », Prost émet un « conseil ». En haut de la feuille figure une esquisse de profil de la voie pour une largeur de 38 m, flanquée de deux zones *non aedificandi* de 7,50 m, ce qui porte le total à 53 m entre façades. Le profil montre une voie centrale de 12 m bordée de deux contre-allées de 7 m et deux trottoirs de 4 m. Selon l'architecte, 40 mètres seraient préférables à 38 « pour réaliser le dénivellement » nécessaire à l'insertion de la voie. Il s'agit encore d'un profil hybride entre le boulevard et l'autoroute – comme certains des premiers dispositifs de la région parisienne qui comportent eux aussi des contre-allées, avec des profils adaptés à des situations différentes, « dans une agglomération » avec larges contre-allées et trottoirs généreux (largeur totale de 52 m) et « dans la campagne³⁰⁸ » (largeur 45 m). Un autre dessin concernant Paris décline deux types de voies, « avenue » urbaine ou « auto-route », sur la base d'une voie centrale à « trafic rapide³⁰⁹ » (composée de deux voies à sens uniques de 12 m autour d'un terreplein central de 6 m, bordées de deux voies pour cycles de 4 m, pour une largeur totale 38 m). Le profil 1 de l'« avenue » propose une voie résidentielle de part et d'autre de cette voie centrale (chaussée de 12 m bordée de deux trottoirs de 7 m), pour une largeur totale de 90 m « sans talus ». Le profil 2 concerne l'« autoroute » : c'est une déclinaison du profil 1 qui ajoute une partie variable entre la voie centrale et la « voie résidentielle » ; cette partie comporte une rampe dans un talus et porte la largeur totale à 130 m, ce qui la rapproche de l'avenue de l'Impératrice (120 m). Si la répartition des chaussées n'est pas identique, on y retrouve les contre-allées et les jardins latéraux en pente, comme les talus du profil de Prost, toutes proportions gardées. Là encore, le modèle d'Alphand semble présent à l'arrière-plan : une planche des *Promenades de Paris* était consacrée à cette grande avenue-jardin³¹⁰.

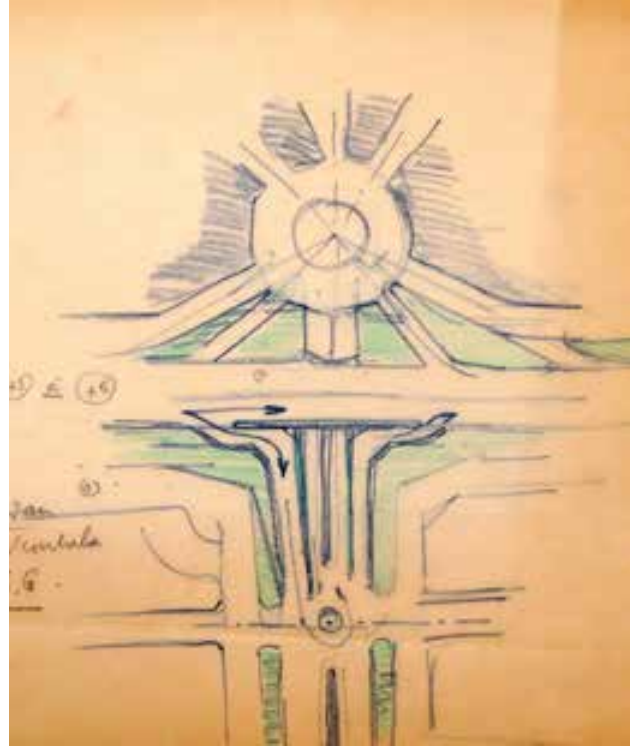
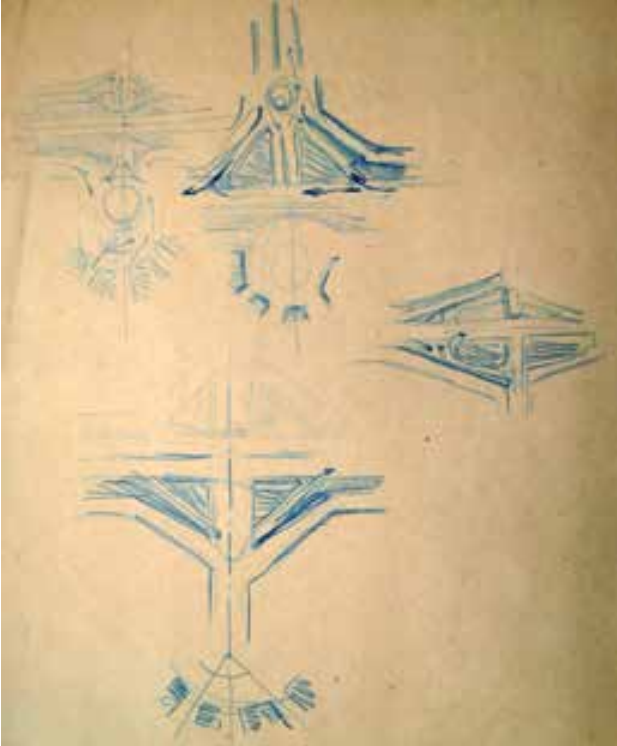
Prost interroge aussi la question des autoroutes du point de vue des échangeurs : il esquisse un certain nombre de croisements dénivelés dans une collection de dessins comportant « Paris » en en-tête. Les esquisses montrent des éléments qui sont encore hybrides, entre un caractère urbain parfois confirmé par la proximité de bâtiments et le détachement d'une circulation de transit, encore souvent bordée par un système de contre-allées qui en desservent les franges. Le glissement du boulevard à l'autoroute est évident dans les différents dispositifs, dessinés comme une recherche de solutions urbaines aux problèmes posés par les croisements de différents modes de circulation. Prost parle de « croisement de boulevard », « croisement secondaire », « passage inférieur de la transversale » – sorte d'échangeur

³⁰⁷ Henri Prost, « Auto-route projetée entre Nice et Cannes dans la traversée d'Antibes », note manuscrite, n. d., Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 44/5.

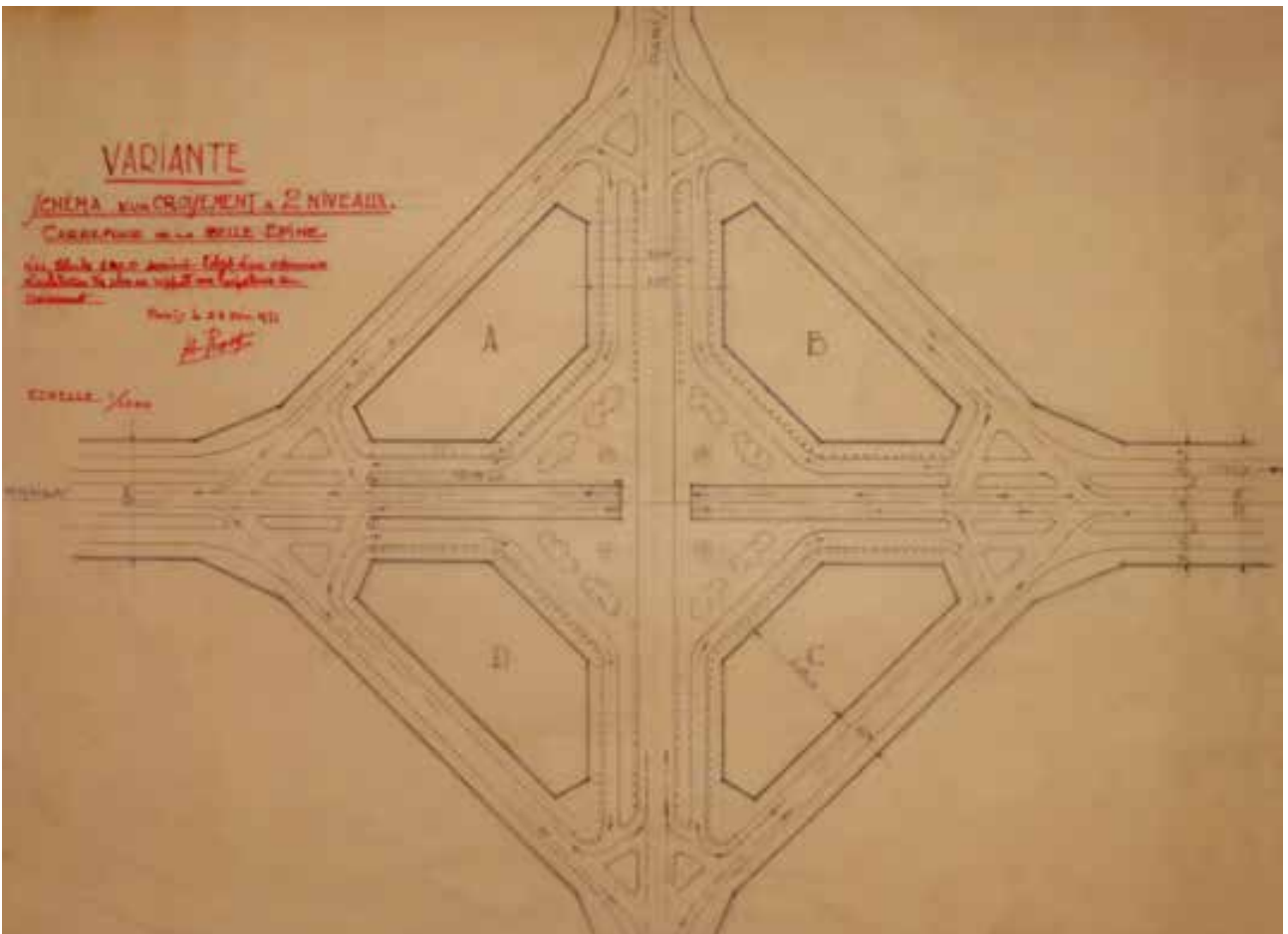
³⁰⁸ Henri Prost, « PARIS », dessin comportant trois profils d'autoroute, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 30/4.

³⁰⁹ Henri Prost, « PARIS », Profil 1 avenue et profil 2 autoroute, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 30/4.

³¹⁰ Alphand Adolphe, *Les Promenades de Paris*, *op. cit.*



45 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, croquis d'étude d'échangeur, vers 1932-1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 30/4.



46 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, Plan d'un échangeur, Variante Schéma d'un croisement à 2 niveaux, Carrefour de la Belle-Epine, 23 décembre 1932, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 30/4.

allongé relié à une place-giratoire située en contre-bas – ; une variante comporte une « gare d'autocar » en partie latérale. C'est donc toute une série de variations sur les interfaces entre les voies étanches de l'autoroute et celles, ouvertes et perméables, des voies urbaines³¹¹. Rappelons que le dessin du grand échangeur intitulé « Place centrale » est une esquisse de la « Grande croisée de l'Ouest avec la rocade de Sannois au Vésinet », située au centre de la traversée de la plaine de Montesson par la « Voie triomphale de Paris à St Germain³¹² ».

Dans une autre situation, un projet d'autoroute urbaine pour desservir le centre d'Alger requiert, selon Prost, des « procédés nouveaux ». Depuis les coteaux dominant la ville, il faut arriver par un « ensemble d'autoroutes » au centre d'Alger « sans emprunter aucune des voies existantes ». L'architecte prévoit un « tunnel hélicoïdal » pour franchir le dénivelé, pour une « circulation extra-rapide³¹³ ». Istanbul offre à Prost une autre occasion de travailler sur plusieurs voies autoroutières. Un dossier du Fonds Prost fait état d'un programme de réalisation d'une autoroute Londres-Istanbul et d'un pont sur le Bosphore. Un croquis de l'« Auto-route côte d'Asie³¹⁴ », accompagné d'une « note sur principe du tracé », montre encore une fois un dispositif à voie centrale de transit pour « Autos » et deux contre-allées de desserte³¹⁵. Les voies centrales sont notées en première urgence. On retrouve ici l'un des dispositifs de mise en place progressive esquissé pour le PARP.

Du boulevard urbain à l'autoroute métropolitaine, Prost intègre et maîtrise ces dispositifs en les adaptant aux situations. Il en fait les éléments de son vocabulaire de projet à l'échelle urbaine et territoriale. Sur la côte varoise, la voie de front de mer et le *parkway* à flanc de coteau construisent une épaisseur qui a pour objectif implicite de constituer l'armature de l'épaisseur à habiter à flanc de colline, face à la mer. Les dispositifs de voirie ne sont pas déconnectés du tissu : ils en sont les branches inscrites au sol. Le tracé des autoroutes de la région parisienne devient un support de lecture du paysage et une armature transcalaire de la ville et du territoire. Dans leurs formes multiples, les deux dispositifs du *parkway* et de l'autoroute sont dessinés dans leurs relations au sol et à leurs franges – que les évolutions plus tardives des dispositifs viendront altérer sinon supprimer.

³¹¹ Prost Henri, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 30/4.

³¹² Prost Henri, *Aménagement général de la région parisienne. Exposé général, op. cit.*, p. 4.

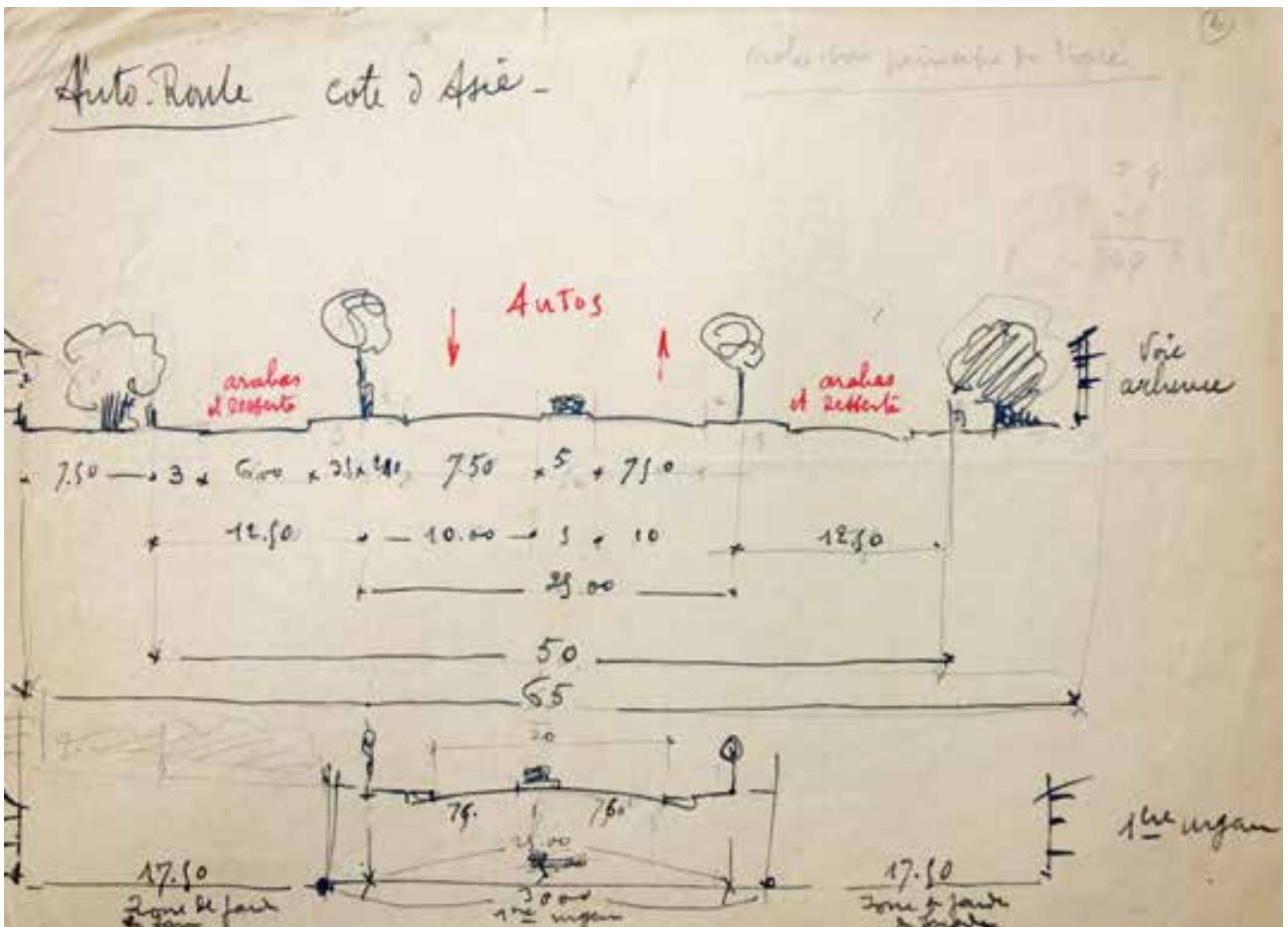
³¹³ Prost Henri, « Le Plan régional d'Alger », *Urbanisme*, n° 43, mars 1936, p. 167.

³¹⁴ Prost Henri, « Auto-route côte d'Asie », estimé entre 1935 et 1942, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 9/2.

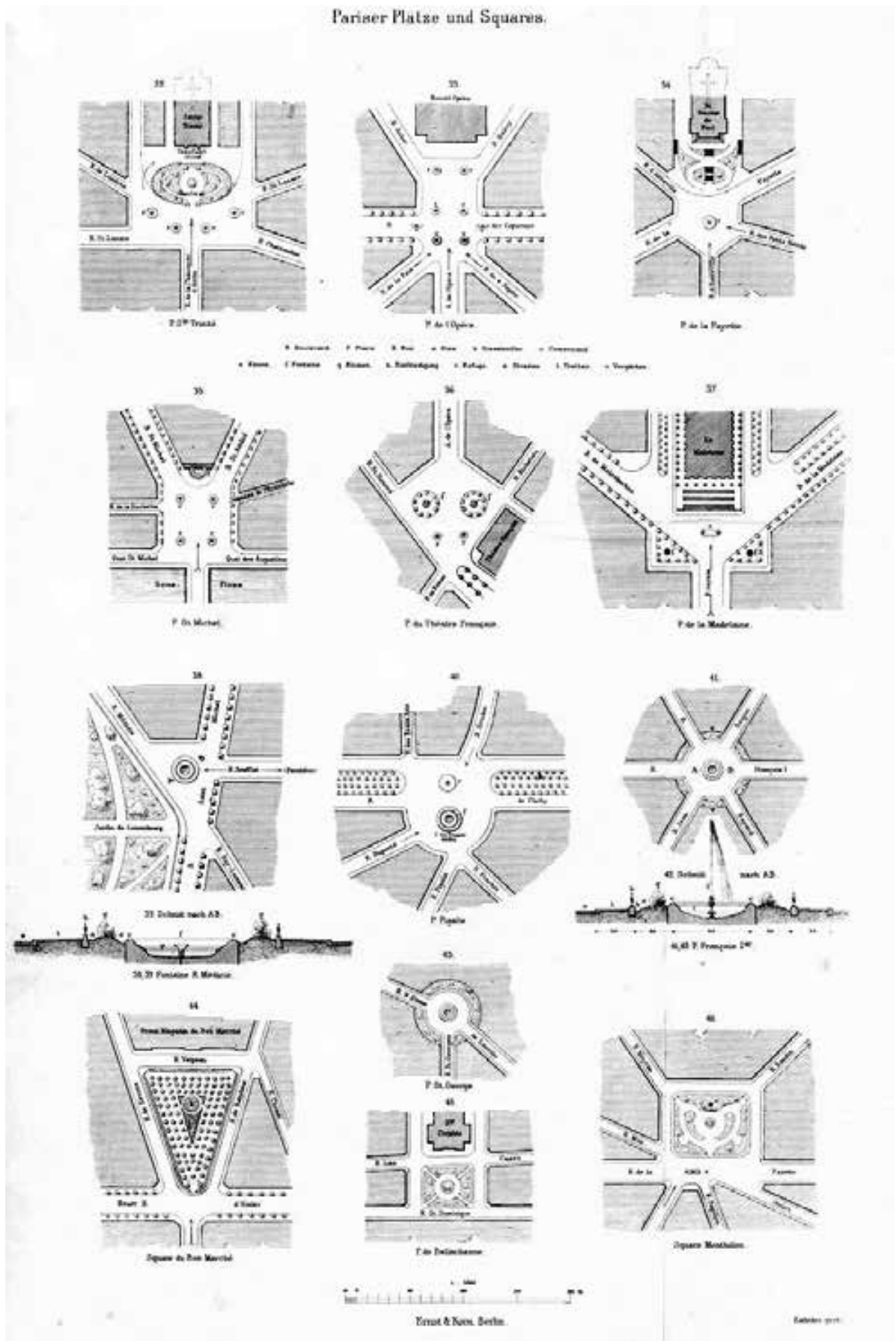
³¹⁵ Le profil est à 50 m, chaussée voie centrale 25 m et deux contre-allées de 12,5 m de chaque cotés + bande NA jardin de 7,5 m, ce qui porte la largeur totale à 65 m.



48 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, Photographie de l'autoroute de l'ouest, s. d., Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 60/4.



49 Henri Prost, Istanbul, Croquis d'étude d'une d'autoroute "Côte d'Asie", voie de 50 m. avec contre-allées, s. d., Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 9/2.



50 Joseph Stübben, planche de places et squares parisiens, plans et coupes, 1879 (*Paris in Bezug auf Strassenbau und Stadterweiterung*, 1879, planche en annexe).

Les espaces publics, squares et places

En 1958, Prost décrit les espaces publics parisiens et la diffusion de ces modèles dans les principales villes françaises :

« Paris a été le modèle de la transformation intérieure des villes. L'élan a été irrésistible et pendant plus de deux siècles, de Louis XIV à Napoléon III, de nombreux et magnifiques embellissements furent exécutés en province.

Par toute la France, d'admirables chefs-d'œuvre sont édifiés : à Metz (la Place de l'Hôtel de Ville conçue par Blondel), à Montpellier (Le Pérou) - à Nancy (la Place Stanislas) - à Bordeaux (la Place Royale) - à Reims (la Place Royale) - à Annecy, à Nîmes, à Marseille, à Perpignan, à Pau, etc... - partout nous constatons la création de grandes avenues, de places monumentales, de vastes esplanades, de nombreux parcs avec de grandes et magnifiques terrasses³¹⁶. »

Ce texte montre sa connaissance de l'œuvre de Hausmann et Alphand, mais aussi une culture des espaces publics dans les villes françaises et européennes qu'il connaît, soit pour les avoir visité, soit pour les avoir vus dans des ouvrages ou dans des photographies³¹⁷. Le présent chapitre examine les principales références de ces espaces pour Prost, ainsi que la présence de certains espaces publics majeurs dans ses projets.

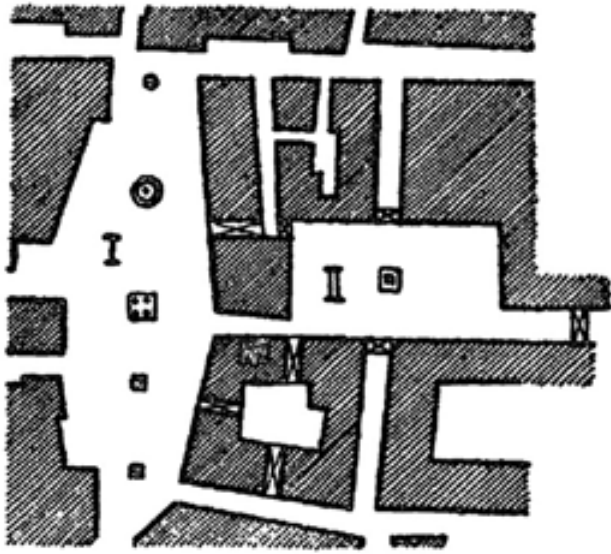
La première occurrence de la question des places dans le travail de Prost est son travail de 1912-1913 pour l'Académicien Paul Léon, qui lui avait fait part de son « intention de publier un ensemble de documents concernant l'architecture et l'aménagement des Villes³¹⁸ ». Si Jausse devait s'occuper des villes anglaises et nordiques, Prost était chargé des villes françaises, italiennes et allemandes. Dans le sillage de Sitte, il avait relevé en plan les places des villes d'Anvers, Bruges, Bruxelles, Florence, Rome et Vérone³¹⁹. On pourra observer la présence de ces places dans d'autres ouvrages.

³¹⁶ Prost Henri, *L'Urbanisme en Afrique du Nord et sur la Côte d'Azur*, op. cit., p. 3.

³¹⁷ Notons la présence dans le Fonds Prost d'un dossier intitulé « Documentation et notes de voyages » qui comprend des écrits (343 AA 50/1) et quelques 240 photographies de villes françaises et européennes (343 AA 50/2).

³¹⁸ Prost Henri, *Paris 1900*, op. cit., p. 16-17.

³¹⁹ Henri Prost, Études en plans de diverses grandes places de villes européennes, ensemble de dessins, Fonds Prost, loc. cit., 343 AA 143.



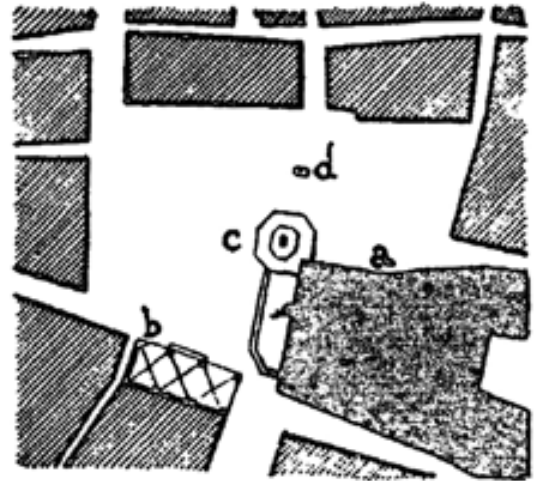
VERONE

I. Piazza Erbe. II. Piazza Signoria.

51 1912-Camillo Sitte, Plan de places publiques à Vérone, 1912 (*L'art de bâtir les villes. Notes et réflexions d'un architecte*, 1912, fig. 34, p. 62).

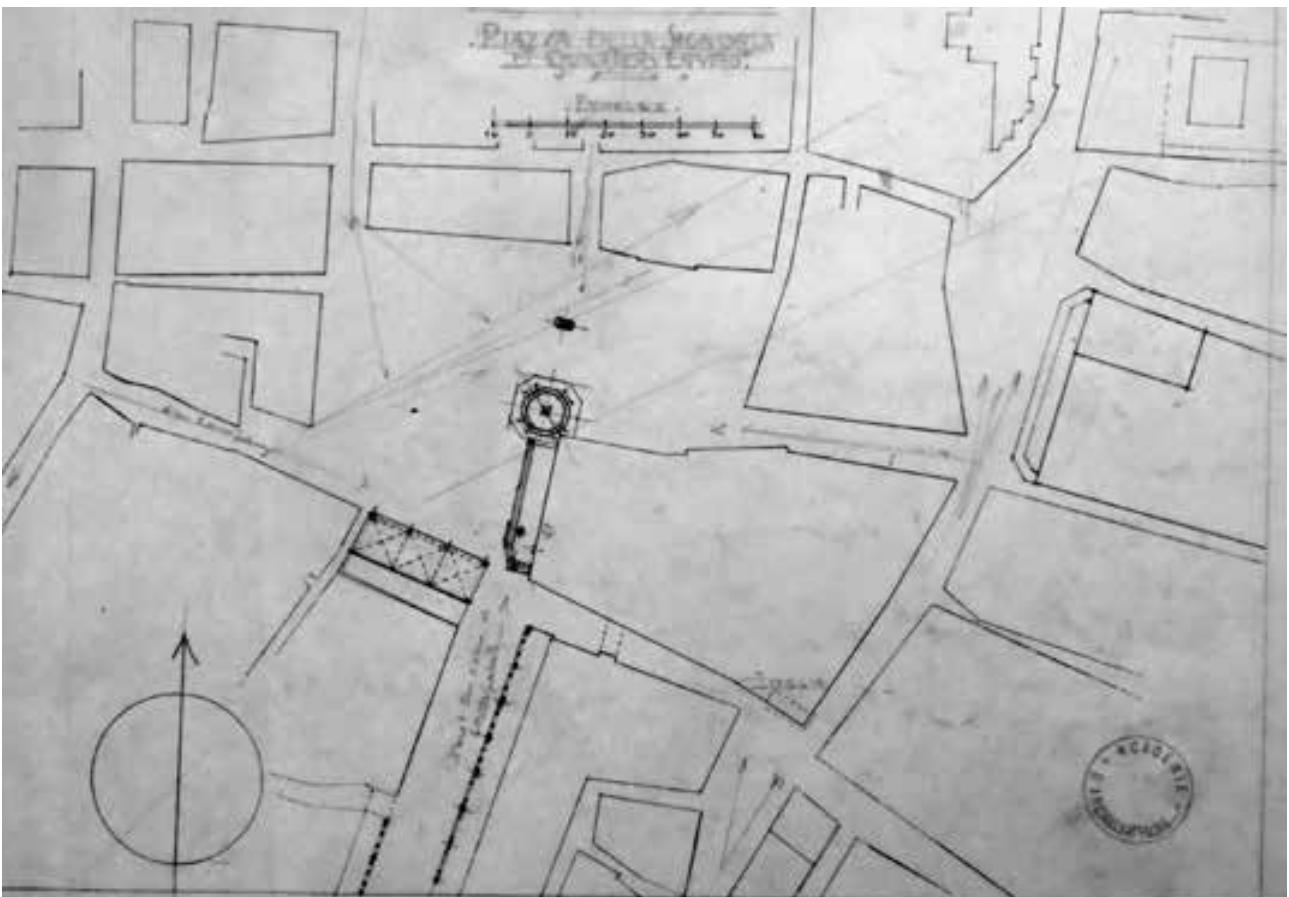


52 Henri Prost, relevé de la Piazza Erbe, Vérone, vers 1913, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 143.



FLORENCE. Signoria.
a. Palazzo Vecchio.
b. Loggia dei Lanzi.
c. Fontaine. d. Statue de Cosme I^{er}.

53 1912-Camillo Sitte, Plan de places publiques à Vérone, 1912 (*L'art de bâtir les villes. Notes et réflexions d'un architecte*, 1912, fig. 25, p. 44).



54 Henri Prost, relevé de la Piazza della Signora et quartiers environnants, Florence, vers 1913, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 143.

Alphand consacre deux chapitres des *Promenades de Paris* aux espaces publics : le long chapitre II sur « Les squares³²⁰ » et un autre, plus court, sur « Les Places³²¹ ». En annexe de l'ouvrage, figure un recueil de « gravures sur bois hors texte » qui comprend une partie sur les « Promenades intérieures de Paris » et contient des planches représentant dix-neuf squares et quatorze places³²². Prost cite Alphand, cet « ingénieur originaire de la ville de Bordeaux fut choisi par Hausmann, en 1852, pour diriger les « Grands travaux de Paris » », et rappelle qu'on lui doit notamment « les aménagements des Bois de Boulogne et de Vincennes, ainsi que les principaux squares³²³ ». Stübgen, dans son ouvrage de 1879, publie également deux planches dépliantes en fin d'ouvrage qui comportent neuf et treize plans de places et squares parisiens³²⁴.

Chez Guadet, le tome 4 d'*Éléments et théorie de l'architecture* évoque, dans le chapitre sur « L'architecture et les voies publiques³²⁵ », les principales places d'Europe que Prost a relevées : « la Signorie à Florence³²⁶ », les places publiques de Vérone et celle « de la cathédrale de Bruxelles », qui pour lui « sont l'œuvre du temps et doivent à l'apport des siècles leur aspect pittoresque³²⁷ ». Selon Guadet, la régularité n'est justifiée que lorsqu'elle peut se constater « d'un coup d'œil, comme à la place Vendôme³²⁸ » : dans ce cas, « on sent bien la composition », et, remarque très intéressante, on se trouve en fait « dans un monument ». L'auteur compare la composition et la taille de l'espace public à un intérieur : une architecture maîtrisée dont « la dimension ne dépasse pas ce que l'œil peut embrasser³²⁹ ». Il fustige en revanche la taille immense de la place Bellecour à Lyon, qui ne permet pas d'apprécier le traitement architectural des façades opposées. Un autre aspect intéressant de son propos concerne les « constructions qui bordent les voies publiques », question consubstantielle à celle des places – et que l'on retrouve aussi dans le travail de Prost³³⁰.

³²⁰ Alphand Adolphe, *Les Promenades de Paris*, op. cit., p. 211-228.

³²¹ *Ibid.*, p. 229-232.

³²² Planches des squares : Victor, Saint-Jacques, Louis XVI, des Arts et métiers, des Innocents, Ste Clotilde, du Temple, Montholon, de la Trinité, des Batignoles, Louvois, de la Réunion, Delaborde, de Montrouge, Vintimille, de l'école Polytechnique, des Invalides, Notre Dame, Popincourt.

Planches des places : du Roule, du Chatelet, Walhubert, de Courcelle, du Prince Eugène, Royale, de Grenelle, Ste Geneviève (Belleville), de la Chapelle, du Château d'eau, de l'Etoile, Malesherbes, du Roi de Rome, de la Madeleine.

³²³ Prost Henri, *Paris 1900*, op. cit., p. 19.

³²⁴ Stübgen Joseph, *Paris in Bezug auf Strassenbau und Stadterweiterung. [Paris au point de vue de la construction des rues et de l'agrandissement de la ville]*, Berlin, Ernst et Korn, 1879, p. 20-21.

³²⁵ Guadet Julien, *Éléments et théorie de l'architecture. T4 Additions*, op. cit., p. 227-248.

³²⁶ *Ibid.*, p. 238.

³²⁷ *Ibid.*, p. 239.

³²⁸ *Ibid.*, p. 232.

³²⁹ *Ibid.*

³³⁰ Voir la conclusion du chapitre sur les « Séquences de paysage urbain », *Partie 2*.

Avec Gromort, on retrouve certaines des places relevées par Prost. Là aussi, la place de la Seigneurie à Florence est citée : « Sur l'ancienne place de la Seigneurie, le Palais Vieux érige fièrement sa couronne de créneaux et son audacieux campanile en encorbellement. On l'attribue, comme le Dôme, à Arnolfo di Cambia (1298). Avec la haute loggia des Lanzi, il occupe un des angles d'une place de forme irrégulière³³¹ ». Prost la dessine dans un cadrage plus resserré que celui de Gromort, privilégiant ainsi l'espace de la place. Il représente les îlots bâtis non pochés, les portiques de la cour des Uffizi, le campanile et la loggia, ainsi que les vues principales, par des flèches sur le plan³³². Le recueil de Gromort comporte aussi un plan du centre de Vérone, avec la Place aux Herbes et la Place des Seigneurs : « La place aux Herbes, rappelle un peu la forme du cirque antique, avec ses quatre petits monuments jalonnant son axe longitudinal. Sa longueur est de 160 mètres, sa largeur de 40 vers le centre. La place des Seigneurs, plus modeste (environ 35 sur 65) et plus enclose, encadre de ses hautes constructions la Loge précieuse de Fra Giocondo³³³ ». La représentation de Prost suit quasiment le même cadrage que celle de Gromort : il représente les îlots bâtis avec un trait épais en contour, certaines des divisions parcellaires en bordure d'îlot autour de l'espace central, les portiques et loggias, les tours et campaniles³³⁴.

Dans les projets de Prost, les espaces publics sont de deux ordres : grands espaces majestueux articulés sur des édifices importants dans l'espace urbain (comme les hôtels de ville et équipements publics divers chez Alphand), mais aussi espaces d'articulation entre différentes voies, à dominante de fonction de circulation et de transport (dites « places à circulation giratoire » suivant le modèle « préconisé par M. Hénard³³⁵ »). Dans quelle mesure retrouve-t-on, pour l'essentiel, le modèle d'Alphand dans les projets de Prost ?

Pour le projet d'Anvers, Prost ponctue son plan d'une série d'espaces publics, places et squares de dimensions variées, qui trouvent leurs positions à l'articulation avec les portes de la ville et dans le tissu urbain de l'extension au-delà des fortifications. La variété de ces espaces s'inscrit clairement dans la continuité des types d'Alphand : entourant certains bâtiments publics, jouant le rôle de parvis, à la jonc-

³³¹ Gromort Georges, *Choix de plans de grandes compositions exécutées*, op. cit., p. 10.

³³² Prost Henri, « Etudes en plans de diverses grandes places de villes européennes », Fonds Prost, loc. cit., 343 AA 143.

³³³ « Places à Pistoia et à Vérone », in Gromort Georges, *Choix de plans de grandes compositions exécutées présentant*, op. cit., p. 10.

³³⁴ Prost Henri, « Etudes en plans de diverses grandes places de villes européennes », op. cit.

³³⁵ Prost Henri, « Anneau d'Or », op. cit., p. 116.

tion des voies pour rattraper des tracés aux géométries différentes, ou encore pour aérer le tissu urbain. Le rapport de présentation du projet de Prost intègre une planche de détail des « Place du Peuple » et « Place de la Gare », grandes places giratoires d'une taille et d'une géométrie similaires à la Place de la Bastille et la Place de l'Étoile à Paris³³⁶. Une autre planche montre la « Place de l'Église et Parvis » de Berchem³³⁷, avec une « Variante du plan général dans lequel est respecté le tracé de l'ancien bastion ».

Pour le projet de Casablanca, deux grands espaces majeurs sont notables : la « Place de France » et la « Place administrative ». La première est dessinée à l'emplacement du grand Sokko, ancien marché à la convergence des pistes sur l'entrée sud de la Médina. Elle ne sera jamais vraiment terminée, mais propose une articulation intéressante vers le port avec l'avenue du IV^e Zouave, et vers la gare avec le boulevard du même nom. Plus intéressante est la place administrative, lieu central et structurant du plan de Prost. Son tracé s'inspire de deux grandes références françaises : le Jardin des Tuileries, dans son articulation avec la place de la Concorde, et la place Stanislas à Nancy. Le tracé allongé de la place Administrative de Casablanca combine un espace rectangulaire latéral avec un espace pratiquement carré offrant un point focal dans cet ensemble, en même temps qu'il intègre les principaux équipements administratifs du centre de la ville nouvelle. D'autres espaces mineurs viennent ponctuer l'espace urbain : la place de la Fraternité située à l'articulation entre le boulevard d'Anfa et le boulevard Moulay-Youssef, la place de la gare, la place de la Révolution française, etc.

À Rabat, on a déjà évoqué un certain nombre d'espaces publics le long de la séquence centrale : la place de la Grande Mosquée³³⁸, celle de la gare, puis un petit square en face du Palais de Justice (socle de l'actuel hôtel Balima). Puis, toute une série de places s'inscrivent dans le réseau des voies de la ville nouvelle : devant la Tour Hassan, le place de Reims, la place Duclos, etc. Plus tard, Prost effectue une mission pour la ville de Tanger pour laquelle il dessine plusieurs places, notamment des études de variantes pour la « Place de France » en 1928³³⁹. Elles montrent différents aménagements en fonction des flux de circulation. Une autre place, dite « Grande place avec terrasse-belvédère », esquissée la même année, vient en prolongement d'une petite place existante devant la poste. L'espace est étendu vers la

³³⁶ *Memorandum du concours d'Anvers, op. cit.*, p. 8-9.

³³⁷ *Memorandum du concours d'Anvers, op. cit.*, fig. 11-12.

³³⁸ Prost Henri, Place de la grande Mosquée. Croquis pour les plantations, vers 1913, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XXe, 343 AA 45/1.

³³⁹ Prost Henri, études pour la Place de France, Tanger, 1928, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 47/1.

penne et la vue sur la mer (cote 26) et se termine par une « terrasse-belvédère » en balcon, dominant deux squares jardins qui se développent en terrasse jusqu'au « boulevard Front de Mer » (cote 6)³⁴⁰. Le même dossier comporte un autre projet de square jardin, plus élaboré, dit « Marshan », daté de mai 1930. Il représente un grand espace linéaire constitué d'une combinaison de deux squares rectangulaires entourés de plantations d'alignement et de forme libre. Un cône de vue est représenté avec la mention « Panorama des côtes d'Espagne à conserver » ; le plan est accompagné de quatre coupes indiquant l'installation dans une pente en travers d'un dénivelé de quatre mètres ouvrant vers la mer.

Pour le plan d'Istanbul, on a vu que Prost met en place une démarche de restructuration ou de constitution de grands espaces publics à l'échelle de la ville ou à l'échelle des quartiers. Cette démarche fait d'ailleurs partie du « programme » décrit dans le « Mémoire descriptif » qui accompagne son Plan directeur achevé en 1937. On y retrouve au point « R » la question des « Principales places décoratives et édifices publics », parmi lesquelles la « Grande Place de la République sur l'antique Hippodrome », l'« Esplanade de la gare internationale – vaste belvédère sur la Marmara » et la « Place du Taksim ³⁴¹ ». Une note du 17 avril 1950 sur « les transformations d'Istanbul » évoque la question des bordures des trottoirs aux « croisements des rues » à propos des quartiers limitrophes du Parc n°2³⁴². Prost parle de la hauteur des bordures et de l'inconvénient que cela procure aux mères qui viennent « promener fréquemment leurs enfants, souvent dans de petites voitures ». Il propose d'améliorer cette disposition pour limiter ces « efforts fastidieux pour les mamans, lorsqu'il leur fait descendre d'un trottoir sur une chaussée et ensuite remonter de côté opposé ». Ainsi, il suggère d'adopter le modèle parisien ou à chaque croisement de rues « les bordures sont progressivement et systématiquement réduites de hauteur en convergeant vers l'axe des trottoirs ». Il montre donc la prise en compte des usages dans le dessin des détails d'aménagement de l'espace public ordinaire de la voirie.

Les places et squares constituent les éléments d'un vocabulaire d'aménagement des villes, à l'intérieur du tissu. L'organisation et la mise en système de ces éléments sera abordée dans un chapitre ultérieur.

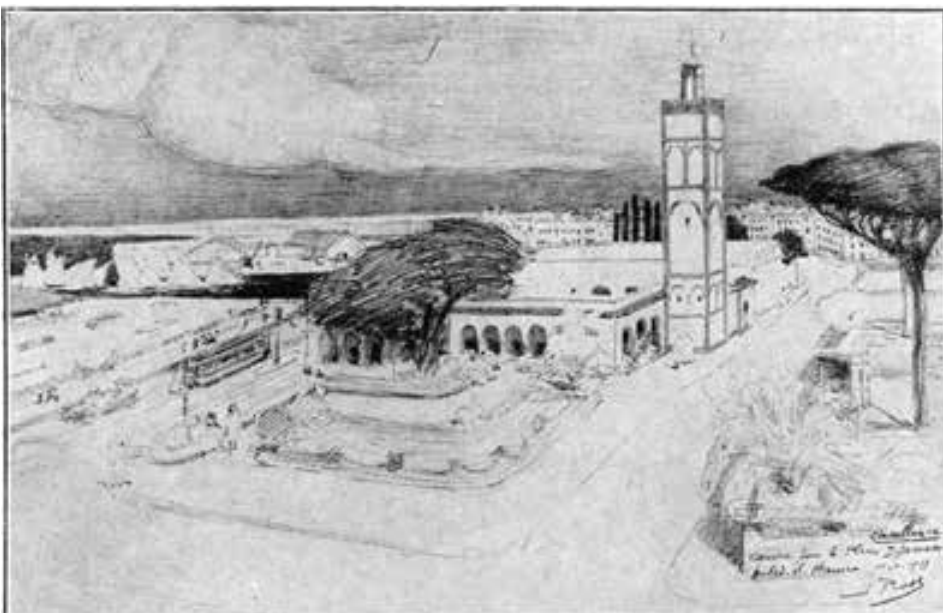
³⁴⁰ Prost Henri, Grande Place avec terrasse belvédère ayant vue sur le port et le détroit, dessin n°6, 1928, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 121.

³⁴¹ « Istanbul. Programme établi par H. Prost en 1937 ayant servi de base au Plan Directeur. », in Marrast Joseph (dir.), *L'Œuvre de Henri Prost, op. cit.*, p. 237-238.

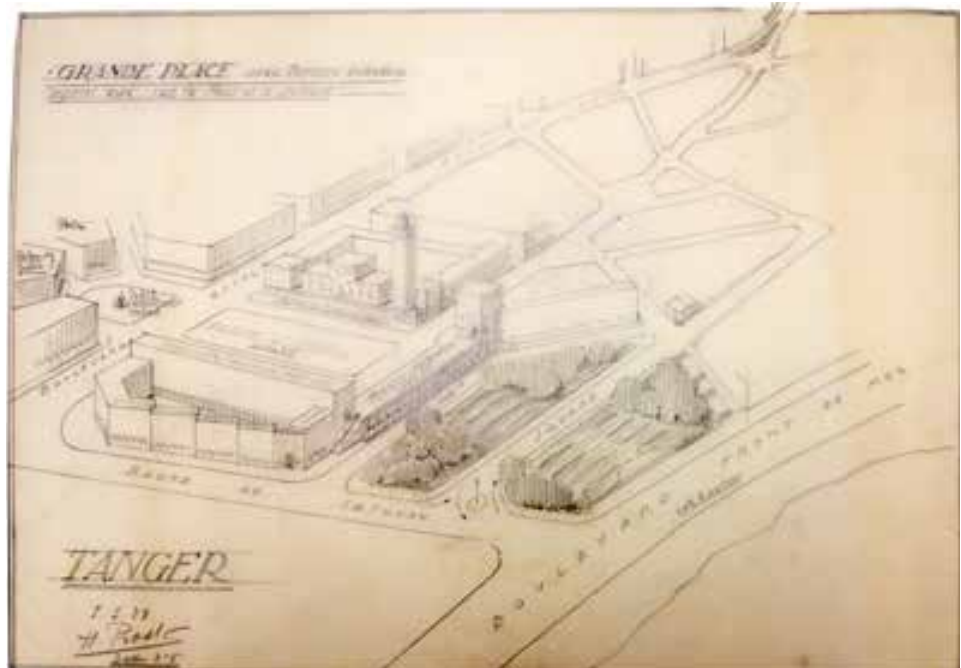
³⁴² Prost Henri, Dossier de notes n°47, note n° 539, 17 avril 1950, », Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 9/1.



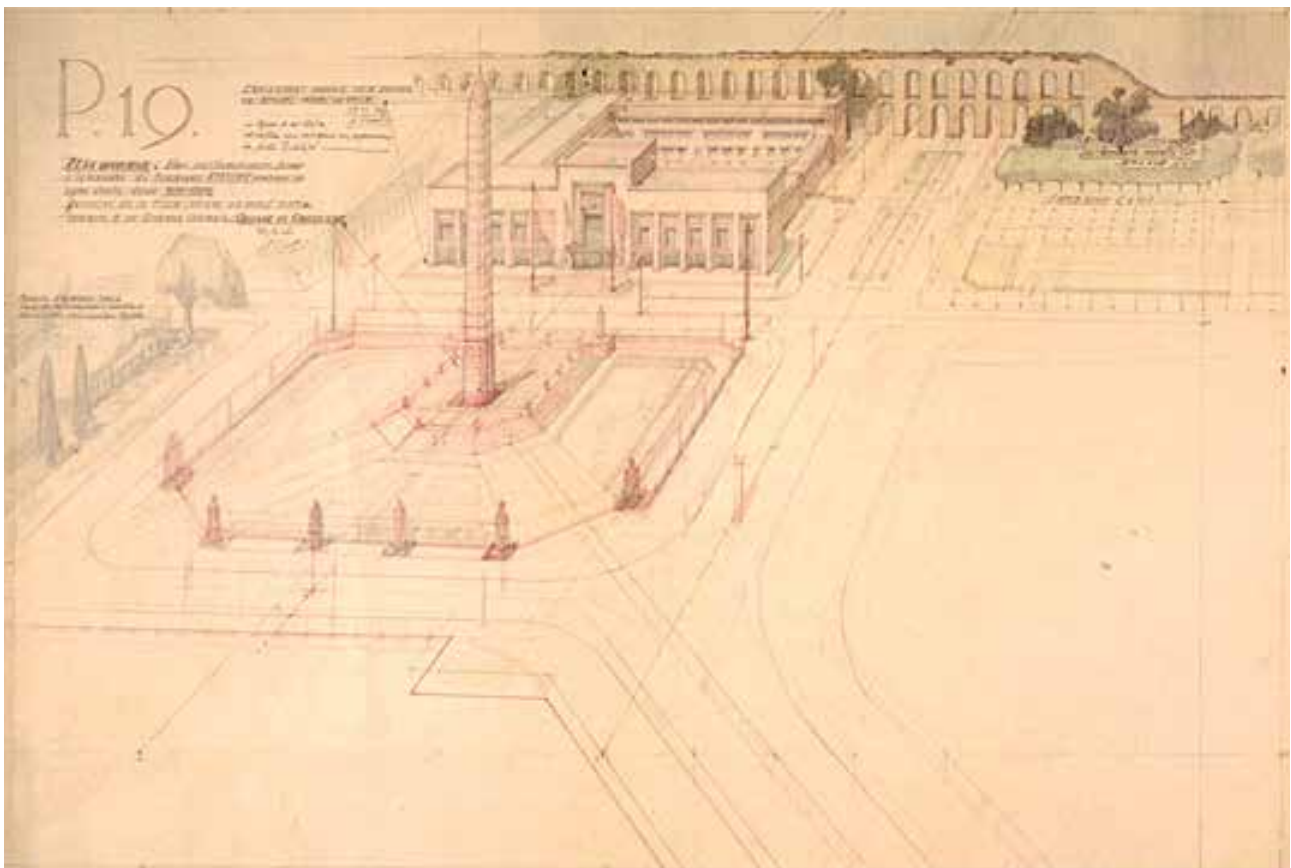
55 Henri Prost, Plan d'aménagement de la ville de Rabat, Place de la Grande Mosquée, croquis pour les plantations, s. d. vers 1916, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 45/1.



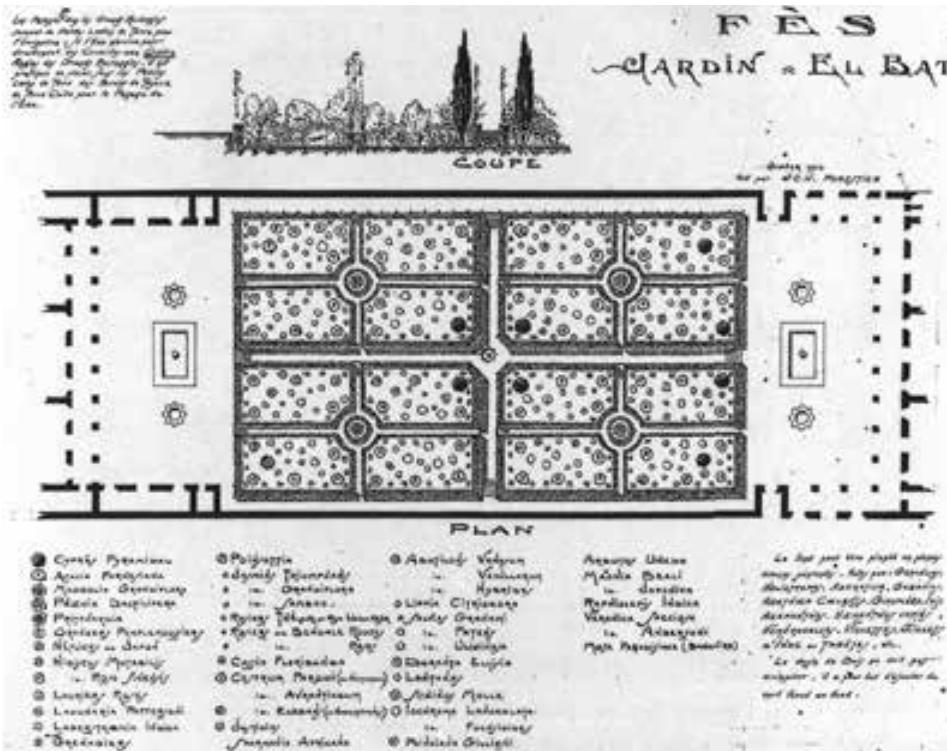
56 Henri Prost, Plan d'aménagement de la ville de Casablanca, Esquisse pour la place Djamaa, vers 1917 (*France Maroc*, n°8, août 1917, p. 8).



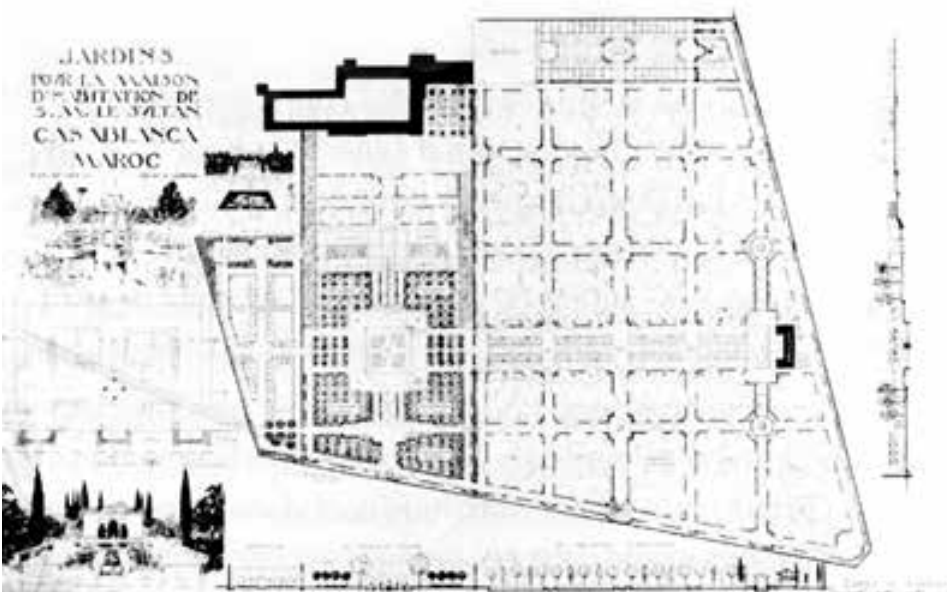
57 Henri Prost, Tanger, Grande place avec terrasse belvédère ayant vue sur le Port et le détroit, janvier 1928, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 121.



58 Henri Prost, Plan directeur d'Istanbul, Projet pour la place Fatih et l'hôtel de ville, 15 octobre 1937, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 311 (*From the Imperial Capital to the Republican Modern City*, 2010, p. 317).



59 Jean-Claude-Nicolas Forestier, Fès, Jardin El Bat, 1914 (*Jean Claude Nicolas Forestier 1861-1930, 1994, p. 203*).



60 Jean-Claude-Nicolas Forestier, Casablanca, Jardins pour la maison d'habitation de S. M. le Sultan, 1916 (*Grandes villes et systèmes de parcs, 1997, p. 168*).

Les parcs et jardins

L'apport de Forestier est fondamental dans le débat naissant de l'urbanisme, et en particulier sur les travaux de Prost³⁴³.

Dans son ouvrage fondateur *Grandes villes et systèmes de parcs*, il décrit, en ouverture du chapitre « Ce que l'on entend par systèmes de parcs », les éléments qui le constituent :

« Il faut, comme dans toute œuvre humaine, un examen préalable, l'étude d'un programme, d'un plan, d'un projet d'ensemble clairement définis à l'avance.

Il y a non seulement à calculer quelle doit être la surface moyenne d'espaces libres à prévoir pour une population déterminée, il faut aussi se préoccuper de leur plus efficace distribution et de leur uniforme répartition.

Afin de bien faire comprendre ce qu'est pratiquement un système de parcs, il est nécessaire d'en définir et d'en classer les divers éléments qui peuvent être ainsi énumérés : *les grandes réserves et les parcs protégés ; les parcs suburbains ; les grands parcs urbains ; les petits parcs ; les jardins de quartiers ; les terrains de récréation* qui pourront aussi comprendre *les jardins d'enfants ; les avenues promenades*³⁴⁴. »

On peut distinguer trois ou quatre catégories significatives au regard de la pratique de Prost : les petits parcs et jardins de quartiers, les grands parcs urbains et suburbains, et les grandes réserves ou éléments de grands paysage³⁴⁵.

Avant Forestier, la question des parcs et jardins est centrale dans *Les Promenades de Paris* d'Alphand. Après une longue introduction sur l'art des jardins, l'auteur aborde trois parties concernant « Le Bois de Boulogne³⁴⁶ », « Le Bois de Vincennes³⁴⁷ », tous deux concédés en propriétés à la Ville de Paris par Napoléon III en 1860, et enfin « Les Promenades intérieures de Paris³⁴⁸ ».

Le thème des espaces libres et de la dimension métropolitaine de Paris au début du xx^e siècle est largement traité au sein du Musée social, comme l'ont montré

³⁴³ Hodebert Laurent, « Les influences théoriques et pratiques du Système de parcs de Jean-Claude Nicolas Forestier sur le travail d'Henri Prost », *op. cit.*

³⁴⁴ Forestier Jean-Claude-Nicolas, *Grandes villes et systèmes de parcs (rééd. 1997)*, *op. cit.*, p. 59.

³⁴⁵ Voir les chapitres « Ce qu'on entend par systèmes de parcs », pp 59-69, et plus particulièrement, « Les grandes réserves et les paysages », pp 59-60, « Les parcs suburbains », p. 60, « Les grands parcs urbains », p 60-61, « Les petits parcs, les jardins de quartiers », p 61-63, in Forestier Jean-Claude-Nicolas, *Grandes villes et systèmes de parcs (rééd. 1997)*, *op. cit.*

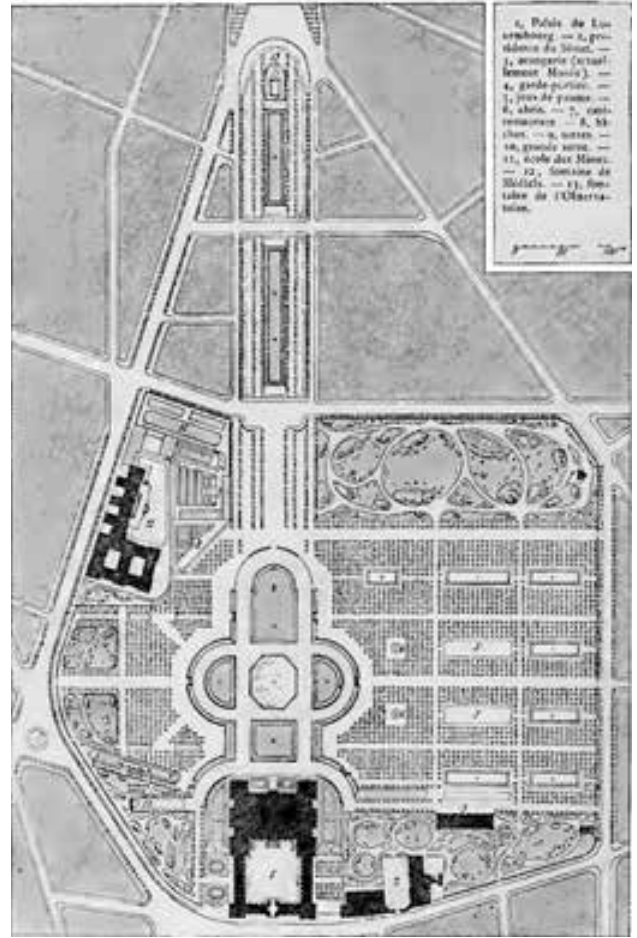
³⁴⁶ Alphand Adolphe, *Les Promenades de Paris*, *op. cit.*, p. 1-148.

³⁴⁷ *Ibid.*, p. 149-188.

³⁴⁸ *Ibid.*, p. 189-246.



61 Albert Laprade, Casablanca, Grand Parc, le parc Lyautey, 1919-1922 (*Casablanca. Mythes et figures d'une aventure urbaine*, 1998, p. 101).



62 Julien Guadet, Plan du jardin du Luxembourg, Paris, 1904 (*Éléments et théorie de l'architecture*, vol. 4, 1904, p. 196).



63 Henri Prost, Casablanca, Parc Lyautey, Nouvel aménagement de l'emplacement réservé à la cathédrale, s. d. vers 1919, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 45/1. notons que c'est un détail du plan ci-dessus.

Jean-Louis Cohen³⁴⁹ et Anne Cormier³⁵⁰. Hénard en fait lui aussi un objet de sa réflexion sur les *Transformations de Paris*, dont le chapitre III s'intitule « Les grands espaces libres. Les parcs et jardins de Paris et de Londres³⁵¹ ». Un autre chapitre, « Grands parcs, jardins et square », énonce, dès 1903, les échelles que l'on retrouvera plus tard chez Forestier. Hénard compare les deux capitales en dessinant à la même échelle la distribution des « Grands parcs » de l'agglomération parisienne et londonienne³⁵². Il défend « l'avantage du plus grand nombre » à Londres, mais aussi celui « d'une bien meilleure répartition ». Il dénonce la réduction de certains parcs parisiens : l'esplanade des Invalides, le Champ de Mars, la Muette, etc. Il illustre cette réduction des emprises par deux cartes comparatives des « Parcs et jardins de Paris » en 1789 et en 1900³⁵³. Tout cela pour défendre « un système général de parcs convenablement répartis » en établissant la « prévision de ces grands espaces plantés » le plus tôt possible. Il propose ainsi un « Projet d'ensemble des Parcs et Jardins à établir dans Paris », qui intègre notamment le projet du « boulevard à redans de grande ceinture avec les douze parcs périphériques³⁵⁴ » objet d'un chapitre précédent.

On retrouve le thème dans l'ouvrage de Guadet, dont le livre II du volume 4, comporte deux chapitres qui abordent « Les jardins³⁵⁵ ». Le chapitre III traite « Les jardins en général », les types de jardins : d'utilité, d'agrément, des villas italiennes, dit « français » et « anglais », et publics. Retenons ici son évocation de la beauté constante de la Villa Médicis, grâce à sa végétation persistante – il cite les pins, les buis, les chênes verts. Plusieurs exemples de jardins et d'ensembles paysagers retiennent aussi l'attention : la terrasse de St Cloud, les jardins italiens des villas de Barberini, Mattei, le Castel-Gandolfo, la villa d'Este et Panfili, ainsi que les jardins français de Marly, Versailles (pour le potager et le Trianon), Le Luxembourg, etc. Selon lui, parmi les jardins français, Marly est peut-être le « plus beau de tous » ; il en reproduit le plan³⁵⁶. Marly est l'un des grands jardins de la « Région parisienne » dont le PARP proposera la protection des vues et perspective (voir le chapitre concernant le PARP dans la *Partie 2*). Il passe rapidement sur les jardins

³⁴⁹ Cohen Jean-Louis et Lortie André, *Des fortifs au périph. Paris, les seuils de la ville*, Paris, Picard, Éd. du Pavillon de l'Arsenal, 1991, 319 p.

³⁵⁰ Cormier Anne, *Extension-limites-espaces libres, les travaux de la Section d'hygiène urbaine et rurale du Musée social*, op. cit.

³⁵¹ Hénard Eugène, *Études sur l'architecture et les transformations de Paris* (rééd. 2012), op. cit., p. 94-108.

³⁵² *Ibid.*, p. 99.

³⁵³ *Ibid.*, p. 103.

³⁵⁴ *Ibid.*, p. 88.

³⁵⁵ Chapitres III et IV « Les jardins », in Guadet Julien, *Éléments et théorie de l'architecture. T4 Additions*, op. cit., p. 179- 201 et 203-226.

³⁵⁶ *Ibid.*, p. 194, fig 194.

anglais, dont il juge que les principes de compositions sont absents du « tracé irrégulier ». Pour lui ils ne sont justifiés que si le tracé est dirigé par « le respect de ce qui est à conserver, beaux arbres, points de vue, etc.³⁵⁷ ». Mais il n'en montre qu'un seul exemple, celui de Birkenhead à Liverpool, avant d'enchaîner sur le jardin des Buttes-Chaumont, « très accidenté », dont il publie le plan. Le chapitre se clôt avec l'exemple du Parc Monceau.

Selon Guadet, la composition des jardins n'est pas « théorique », mais « doit être l'étude d'un site avec ses éléments de beauté³⁵⁸ ». Il montre ainsi son attachement au site, qui doit être « la préoccupation maîtresse de toute combinaison de jardin », invitant le lecteur à retenir qu'il ne pourra étudier un jardin qu'à la condition de s'être bien « pénétré de toutes les beautés possibles de son emplacement, et en cherchant jusqu'à la fin à les mettre en évidence et à les faire valoir³⁵⁹. » Un propos particulièrement intéressant concerne le rapport des architectes aux sites et au « paysage », dont la lecture et la connaissance doit permettre d'y inscrire au mieux le projet.

Guadet aborde aussi la question du « jardin public », une « nécessité des grandes villes » : pour lui, ce sont des jardins « où l'on va exprès pour en jouir ». Il cite les villes qui ont dû en constituer quand elles n'en avaient pas : Lyon, Bordeaux, Toulouse et Lille³⁶⁰. Le chapitre suivant traite de « L'architecture dans les jardins » et de certains éléments qui les composent : terrasses, grottes, bosquets, bassins et jeux d'eau, etc.³⁶¹.

Dans son « Rapport des réserves à constituer au-dedans et aux abords des villes capitales du Maroc³⁶² », Forestier revient sur l'idée, chère au Musée social, de prévoir les plantations, jardins et espaces libres pour « préparer l'avenir³⁶³ ». Sa mission consiste à installer des promenades et des jardins publics en prévision du « développement des villes dans l'avenir³⁶⁴ ». Il explique avoir commencé par s'intéresser aux « jardins arabes », les *riads* et les *arsa*, dont il relève les principales caractéristiques : en premier lieu la disposition en quadrillage et terrasses horizontales facilitant l'arrosage gravitaire, puis la construction des allées « en saillie sur le sol » qui servent autant à circuler qu'à « contenir et diriger l'eau ». Forestier invite à ne

³⁵⁷ *Ibid.*, p. 197.

³⁵⁸ *Ibid.*, p. 199.

³⁵⁹ *Ibid.*

³⁶⁰ *Ibid.*

³⁶¹ *Ibid.*, p. 203.

³⁶² Forestier Jean-Claude-Nicolas, « Rapport des réserves à constituer au-dedans et aux abords des villes capitales du Maroc », *op. cit.*

³⁶³ Forestier Jean-Claude-Nicolas, *Grandes villes et systèmes de parcs (rééd. 1997)*, *op. cit.*, p. 161.

³⁶⁴ *Ibid.*, p. 162.

pas copier ni « maintenir trop exactement » ces dispositions, mais à en retenir l'enseignement, utile pour la conception de jardins dans le climat du Maroc. Dans ce besoin de prévision, il conseille aussi de créer des pépinières « à proximité de chaque grande ville³⁶⁵ » qui permettraient de cultiver les végétaux nécessaires aux aménagements futurs. Plusieurs aspects sont à souligner dans cette question des parcs et jardins. Tout d'abord, il s'agit d'apporter la végétation en ville et de créer un espace de déambulation et de récréation ; en dehors des villes, ce sont aussi des pépinières créant des réserves pour le futur. D'autre part, l'idée que le jardin et à plus grande échelle le parc sont des lieux où l'on retrouve le contact avec le sol non artificialisé de la terre, une forme de contact privilégié. L'attention au nivellement topographique est importante et fait partie du travail du paysagiste pour le dessin des parcs et jardins.

Les parcs et jardins jouent un grand rôle dans les projets de Prost. Dans le projet d'Anvers, où ils ponctuent la séquence principale, ils participent du dispositif spatial et de l'articulation entre le boulevard et l'hinterland au-delà des fortifications. C'est même, selon ses mots, l'un des objectifs de sa proposition de « grands espaces découverts, de parcs, de squares » qui articulent la relation « entre la ville ancienne et la future ville moderne³⁶⁶. »

À propos du Maroc, l'architecte écrit en 1923 :

« J'insisterai peu sur les espaces libres, partout nous avons cherché à réaliser le maximum. Toutes nos villes sont bien pourvues sous ce rapport, exception faite pour Casablanca où le prix élevé des terrains et l'aridité du sol nous ont conduits à concentrer tous nos efforts sur un vaste parc prenant naissance au ventre de la Ville à proximité de la Place Administrative ; sur cet emplacement la Municipalité doit s'efforcer de réaliser un grand espace verdoyant et ombragé abondamment pourvu d'eau si rare dans ce pays, qui est la base indispensable à toute végétation³⁶⁷. »

Dans le même texte, Prost décrit les Services de la municipalité « groupés dans un Jardin³⁶⁸ » ; les dessins montrent que pour la Résidence Générale, il a étudié le rapport de la cour d'entrée ouest et de la façade principale avec les parterres de jardins³⁶⁹. En dehors de la ville, Prost évoque à propos de l'Aguedal « les boisements merveilleusement réalisés par le Service des Forêts, constituent le Bois de Boulogne de Rabat. Ceux qui ont connu le bled dénudé de Rabat, sont stupéfaits

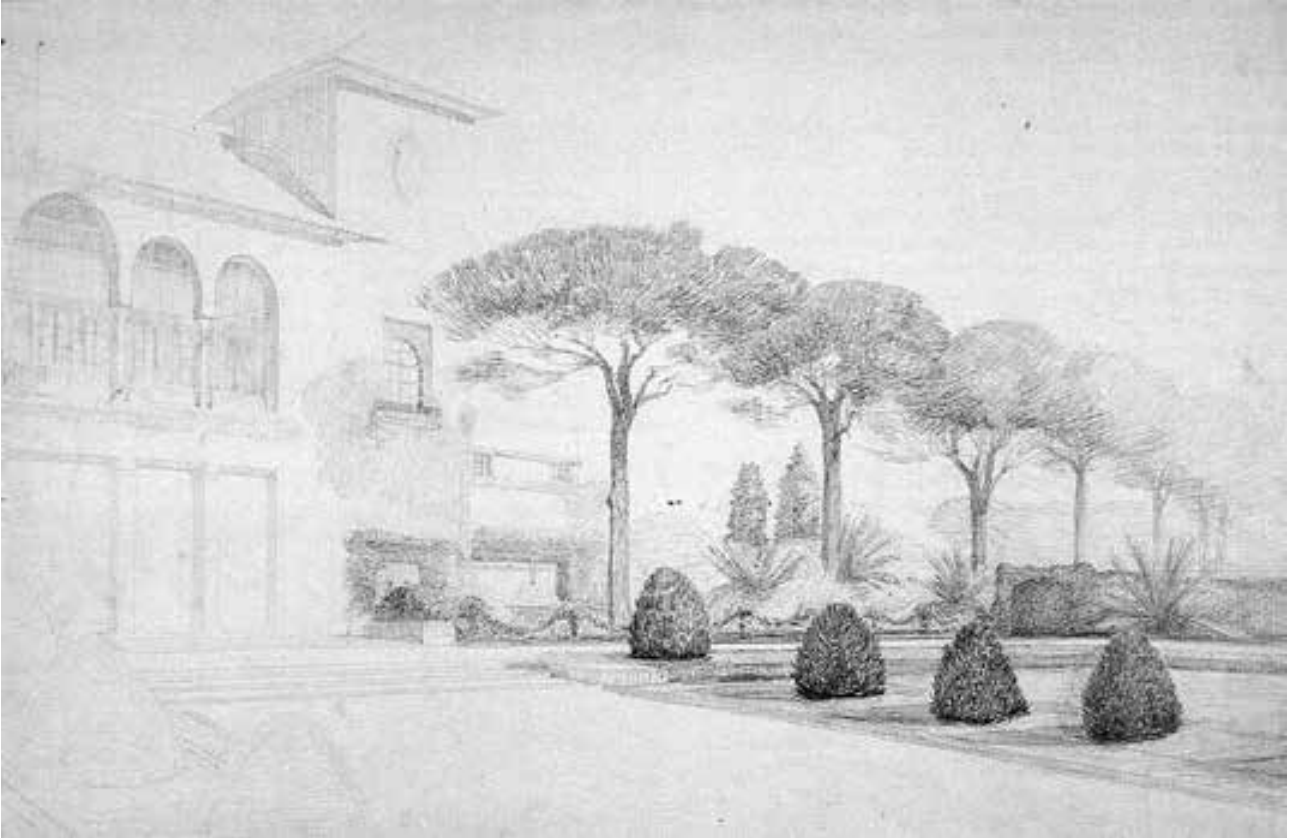
³⁶⁵ *Ibid.*, p. 170.

³⁶⁶ Prost Henri, « Anneau d'Or », *op. cit.*, p. 109.

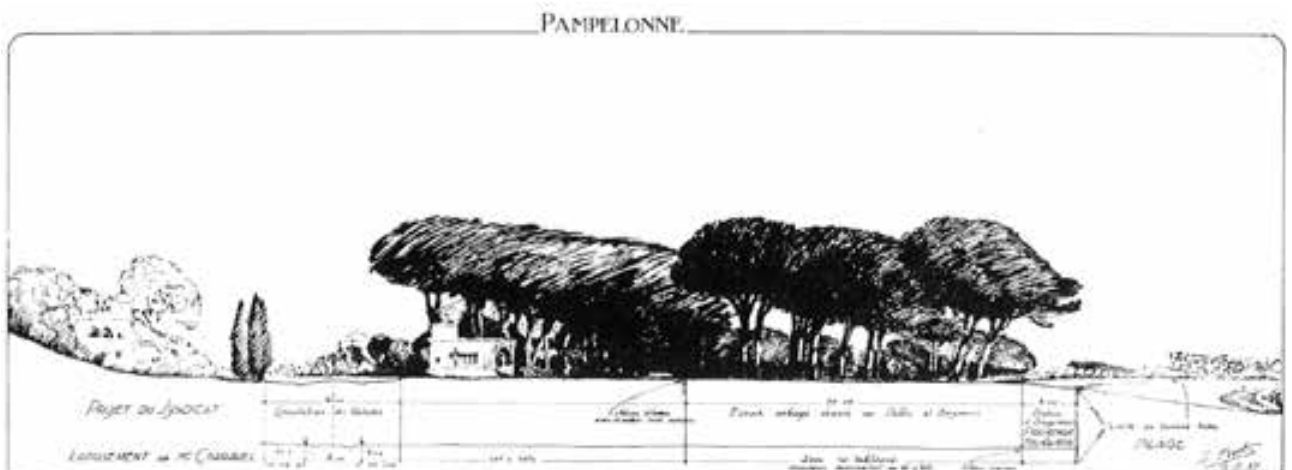
³⁶⁷ Prost Henri, *L'urbanisme au Maroc (1923)*, *op. cit.*, p. 20.

³⁶⁸ *Ibid.*

³⁶⁹ Prost Henri, Vue des jardins de la Résidence générale avec indication des plantations prévues, et Dessins inachevés des façades et des parterres, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 112.



64 Henri Prost, Plan d'aménagement de Rabat, Projet pour la Résidence générale, vue des jardins avec indication des plantations prévues, s. d. vers 1917-1921, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 112.



65 Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, coupe de la voie front de mer à Pampelonne, 12 janvier 1927, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 81 (*L'Œuvre de Henri Prost*, 1960, p. 123).

de la transformation réalisée en si peu d'années. Ces boisements sont à conserver jalousement de toute tentative pouvant porter atteinte à leur intégrité³⁷⁰ ».

Pour les hauts d'Alger, Prost propose un « parc central ». Il demande la protection de l'espace contre toute construction, un usage public, et propose même d'affecter le parc à l'éducation physique : il fait la liste des activités possibles – « Piscines - Stade d'entraînement - Tennis - Gymnases - Écoles de plein air - Terrains de distraction pour les Enfants - etc.³⁷¹ »

Le plan d'aménagement de la côte varoise propose ponctuellement de « classer des boisements » proches de la mer, afin de les réserver à destination « d'espaces libres ». Ce dispositif est à mettre en relation avec l'espace boisé qu'il propose en arrière de la voie de front de mer, qui contribue à constituer le paysage de la nouvelle façade urbaine du littoral. Le PARP comporte lui aussi une stratégie sur les parcs, plutôt de l'ordre de la grande échelle³⁷², étendant le plan des « espaces libres » du Musée social à une dimension métropolitaine et régionale. La qualification de ces « espaces libres » s'opère selon plusieurs familles qui regroupent : les « Forêts, bois et parcs » publics et privés, les emplacements destinés des « promenades publiques » et « terrains de jeux », ou à des « services publics »³⁷³. Pour Istanbul, Prost propose deux grands parcs, le parc n°1 et le parc n°2 (évoqué dans le chapitre de la *Partie 2* concernant la séquence de la place Taksim).

Prost intègre donc les parcs et jardins dans ses projets : il joue avec les échelles en les adaptant aux situations suivant les projets concernés. On abordera la question du système de parcs dans un chapitre ultérieur.

³⁷⁰ Prost Henri, *Rabat à l'étude*, Protectorat du Maroc, 1932, p. 1.

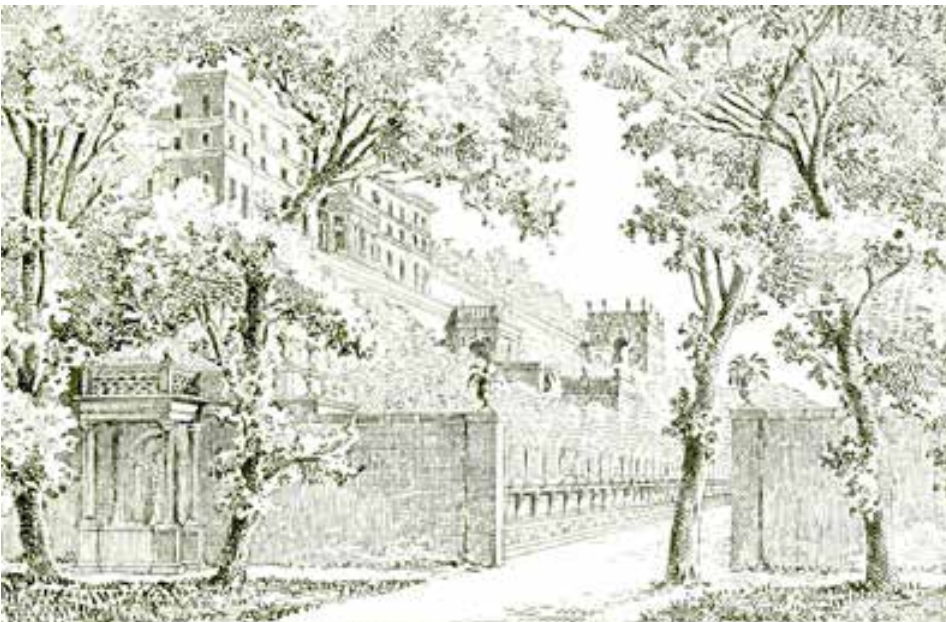
³⁷¹ Prost Henri et Rotival Maurice, *Aménagement des Hauts d'Alger. Plan directeur. Programme*, 1935.

³⁷² Voir le chapitre « Les espaces libres. Parcs - Forêts - Terrains réservés », in « Le plan d'aménagement de la région parisienne », *op. cit.*, p. 52-57.

³⁷³ Voir la liste précise, *Ibid.*, p. 53.



66 Tony Garnier, vue de Rome depuis les hauteurs d'une colline, 1903, Collection Piessat, Lyon (*Tony Garnier, da Roma a Lione*, Rassegna, n°17, 1984, p. 2).



67 Julien Guadet, Terrasses de la villa d'Este, 1904 (*Éléments et théorie de l'architecture*, vol. 4, 1904, p. 189).

Les belvédères, balcon sur le paysage

Lorsqu'il décrit le belvédère d'Anvers, Prost le compare avec celui du Pincio à Rome³⁷⁴. Cette référence prestigieuse montre l'importance qu'il accorde à ce dispositif spatial, urbain et paysager. Le belvédère permet d'ouvrir le tissu urbain, donnant à la fois des vues sur le paysage alentour – des « panoramas » – et une ouverture sur le paysage à l'intérieur de l'espace urbain. Le belvédère tient de deux échelles : la première de type « grande plate-forme », soit une terrasse urbaine de grande dimension dans laquelle la terrasse fonctionne comme un socle urbain, et qui est mise en relation avec le grand paysage. La seconde, plus modeste et de dimensions domestiques, relève d'une échelle de quartier ou d'édifice – même si elle offre aussi bien entendu des ouvertures sur des vues lointaines.

Les références sont les grandes terrasses des jardins classiques italiens du xviii^e siècle et les grands jardins français³⁷⁵, que l'on retrouve dans les dispositifs de protection des « Éléments de paysage » du PARP³⁷⁶ – notamment la perspective de Versailles et la terrasse de Saint-Germain (évoquées dans la Partie 2 et sur lesquelles on reviendra plus loin). Ce sont aussi les terrasses en belvédère de Rome, avec leurs vues sur la silhouette de la ville, dessinées par les pensionnaires (Garnier) ; en particulier celles de la Villa Médicis et du Pincio, que Prost a relevées en plan en 1913.

Guadet souligne que « les pentes et les accidents de terrain sont de mise dans le parc ou dans le jardin d'agrément, où l'on recherche la vue et les effets³⁷⁷ » : les deux chapitres qu'il consacre aux jardins comportent presque une vingtaine d'occurrences du terme « vue ». Il évoque les villas italiennes, selon lui « en général dans une situation admirable comme vue extérieure », leur situation « à flanc de montagne » faisant que « de leur terrasse on a une vue unique³⁷⁸ ». Guadet décrit la promenade dans ces jardins, les chemins « presque montagnards » qui circulent « en lacets, ou s'abrègent en raides raccourcis », les terrasses qui « dessinent les promenades horizontales », et le déploiement d'un niveau à l'autre des « longues inflexions de la route à voitures, la cavalière à pente plus raide, l'escalier ». Surtout, il souligne le fait important que « la promenade horizontale est assurée par des terrasses parfois en gradins successifs³⁷⁹ » en notant que c'est plutôt la caractéristique de Saint-Cloud que de Versailles. Il ne manque pas d'évoquer le choix des sites italiens pour leur vue, plutôt que les situations proches de la forêt, pour favoriser la chasse, en France. Ces situations « mouvementées » sont l'occasion de « combinaisons ingénieuses et

374 Prost Henri, « Anneau d'Or », *op. cit.*, p. 111.

375 Steenbergen Clemens M. et Reh Wouter, *Architecture and landscape*, *op. cit.*

376 Prost Henri, *Aménagement général de la région parisienne. Exposé général*, *op. cit.*, p. 13.

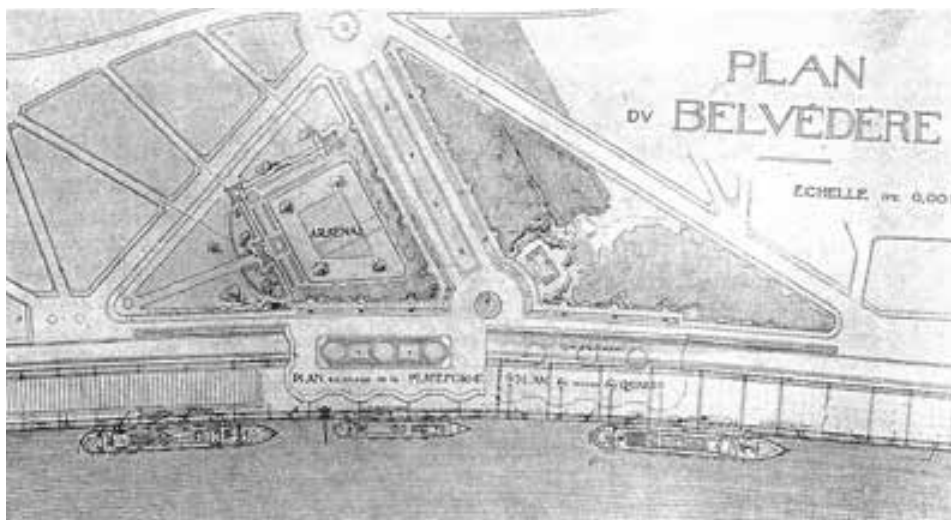
377 Guadet Julien, *Éléments et théorie de l'architecture. T4 Additions*, *op. cit.*, p. 180.

378 *Ibid.*, p. 186.

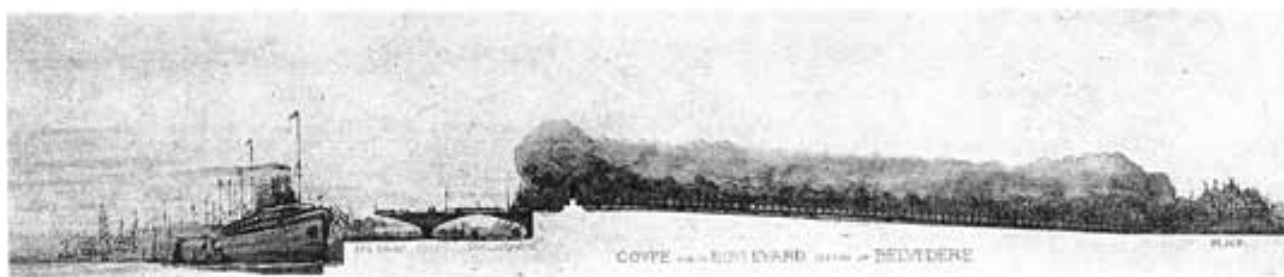
379 *Ibid.*



68 Henri Prost, Plan d'agrandissement de la ville d'Anvers, Vue panoramique du belvédère, 1910 (*Memorandum du concours d'Anvers*, 1911, fig. 22, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 3/7).



69 Henri Prost, Plan d'agrandissement de la ville d'Anvers, Plan du belvédère, 1910 (*Memorandum du concours d'Anvers*, 1911, fig. 24, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 3/7).



70 Henri Prost, Plan d'agrandissement de la ville d'Anvers, Coupe sur le boulevard au droit du belvédère, 1910 (*Memorandum du concours d'Anvers*, 1911, fig. 25, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 3/7).

pittoresques », et même dans les villes, fait-il remarquer, notamment à Rome. Il explique ainsi que la villa Barberini est par ce dispositif « agrandie de toute l'étendue de lointains horizons³⁸⁰ », et la Villa d'Este avec ses « trois terrasses, reliées par des escaliers », surplombant en bas, « là où la pente cesse, un parterre³⁸¹. »

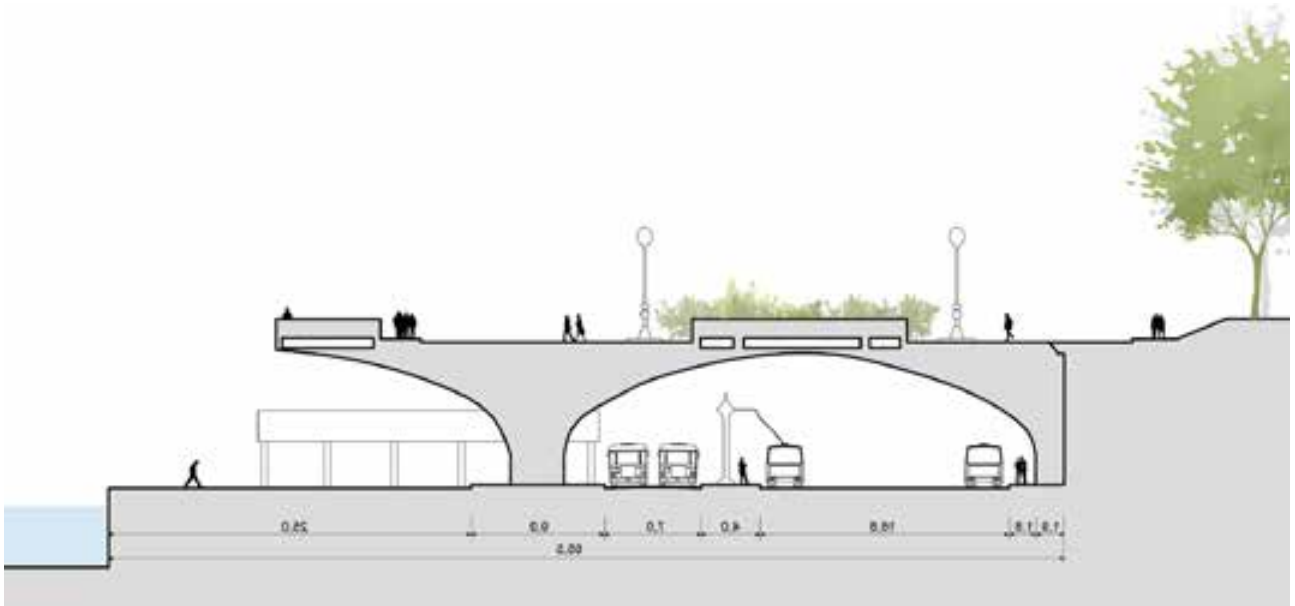
Évoquons la présence des belvédères dans les projets de Prost, en commençant par le plus évident, celui d'Anvers. Outre que c'est un objectif du concours³⁸², l'architecte en fait un objet urbain qui articule à la fois l'espace public central de la plateforme, mais aussi les voies de circulation qui y mènent ainsi que les jardins et les bâtiments existants. La dimension de l'ouvrage est déterminée par un bâtiment militaire existant : « nous avons donné au Belvédère le maximum de longueur qu'il était possible ; cette longueur nous est déterminée par le bâtiment de l'arsenal que nous désirons conserver sans nuire à l'aspect de sa façade principale et former avec lui un tout harmonieux ». Les accès des véhicules se font de part et d'autre de la « plate-forme » : « deux rampes permettent d'accéder au quai de la Station ». Le belvédère est accompagné de jardins qui agrémentent la montée et les quais de la « Station ».

La structure du belvédère est prévue en « ciment armé », un matériau qui, grâce à ses propriétés structurelles, « permet de grandes portées, des encorbellements de toutes dimensions ». Les piliers sont comme de grands champignons « d'une forme spécialement étudiée d'après l'expérience fournie par les constructions les plus récentes » et cette structure est quasiment autoportante : « par sa forme, chaque pilier se tient en équilibre de lui-même ». La structure soutient la plate-forme qui constitue un très grand espace public – « une grande plate-forme où la foule, les voitures, les autos, pourraient circuler très largement » – mais pourrait aussi être utilisée pour le départ des lignes de voyageurs « formant ainsi une gare maritime où l'embarquement et le débarquement des trains se feraient à couvert ». Modifiant ainsi le paysage de la berge et projetant l'espace urbain vers le fleuve pour profiter de son animation, « la balustrade de la plate-forme approche le plus près possible les navires qui sont à quai. Le trafic maritime amuse la foule qui aime à voir de près ces prodigieuses merveilles de l'industrie navale ». On peut dire que Prost a tiré le meilleur parti de la question du belvédère, car si l'objet était demandé au programme, il en a fait un point culminant de la fin de la séquence du boulevard. Alors que l'examen du projet d'Auburtin, classé second, montre une autre disposition qui latéralise le belvédère, offrant au boulevard une perspective sur un Palais.

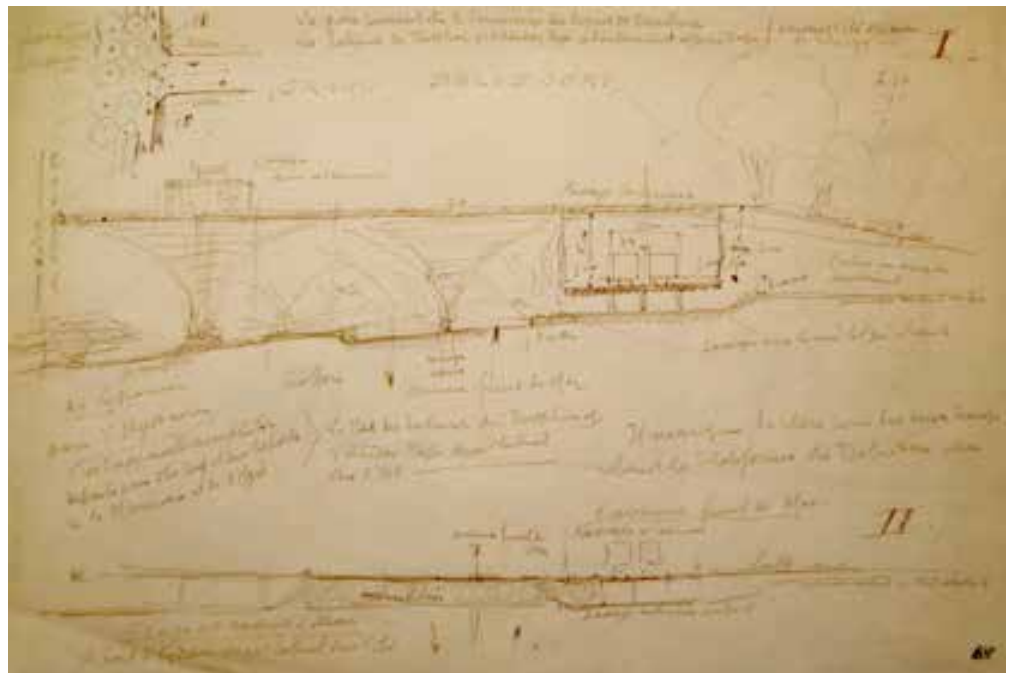
³⁸⁰ *Ibid.*, p. 187.

³⁸¹ *Ibid.*, p. 190, et fig. 189, p. 189.

³⁸² "Bases du projet", Article 5-g du programme, in *Memorandum du concours d'Anvers*, op. cit., p. 85.



71 Anvers, Coupe sur le belvédère proposé par Henri Prost, redessin Margaux Leduc sous la direction de Laurent Hodebert, éch. 1/500°. D'après le belvédère dessiné par Henri Prost (*Memorandum du concours d'Anvers*, 1911, fig. 26, Fonds Prost, loc. cit., 343 AA 3/7).



72 Henri Prost, Plan directeur d'Istanbul, Projet de "Grand Belvédère" et port pour hydravions à Yenikapi, esquisse en coupe, vers 1949, Fonds Prost, loc. cit., 343 AA 30/13.

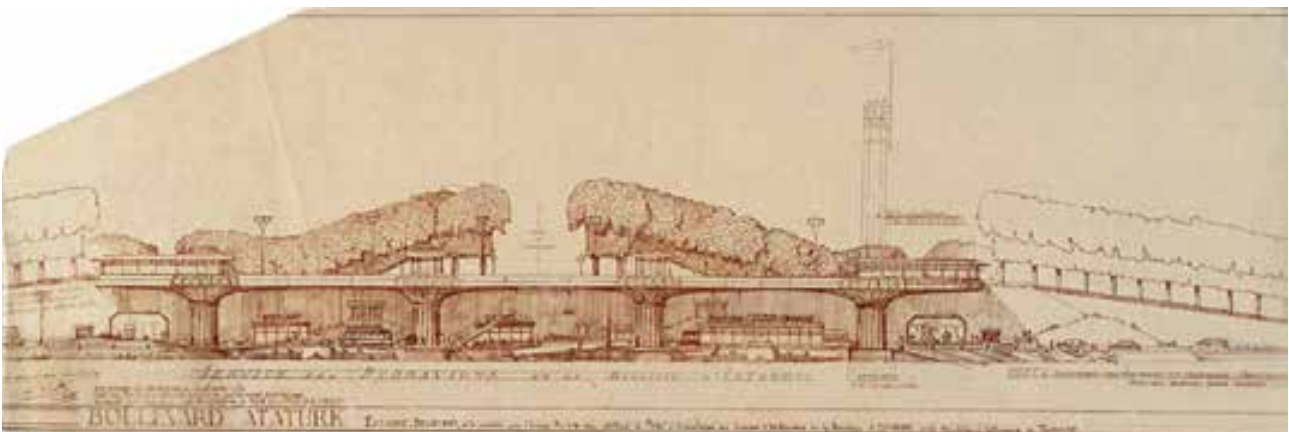
Notons la grande similitude avec la coupe du belvédère d'Anvers, redessin ci-dessus et coupe originale page précédente.



73 Henri Prost, Plan directeur d'Istanbul, Projet de belvédère et port pour hydravions à Yenikapi, esquisse en élévation, vers 1949, Fonds Prost, loc. cit., 343 AA 30/13.



- 74 Henri Prost, Projet d'aménagement pour l'Exposition Internationale de 1933, quartier de Yenikapi, Projet comprenant une gare internationale à l'extrémité du boulevard Atatürk, un terrain d'aviation, un complexe comprenant un théâtre, un palais des congrès et un palais d'exposition, 1933, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 308 (*From the Imperial Capital to the Republican Modern City*, 2010, p. 380).



- 75 Henri Prost, Projet de belvédère et port pour hydravions à Yenikapi, dans la continuité du boulevard Atatürk, élévation, 1949, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 306 (*From the Imperial Capital to the Republican Modern City*, 2010, p. 380).
Notons la reprise du principe des rampes latérales d'accès de la terrasse belvédère du projet d'Anvers.

Plus tard, Prost dessine pour la ville d'Istanbul un « grand belvédère » qui renvoie clairement à celui d'Anvers. Il s'agit du débouché du boulevard Atatürk qui « découvre un vaste Panorama sur la Marmara³⁸³ », esquissé entre 1936 et 1949. Cet élément fait partie d'un ensemble constituant un nouveau pôle autour d'une « gare internationale » qui devait connecter les lignes ferrées venant d'Europe avec une liaison maritime vers celles d'Anatolie. La gare constitue un élément important du plan tel que Prost l'a exposé en 1937. Il écrit au point F du programme du « Plan directeur » de la rive européenne : « Une gare internationale sera créée à l'extrémité sud du boulevard Atatürk, avec port d'attache du ferry-boat des trains Europe-Asie à destination d'Haydar Paşa³⁸⁴ ». Cette esplanade belvédère est présente dans les versions successives du plan directeur, celui de 1937 comportant la mention manuscrite suivante au droit de l'esplanade : « Emplacement favorable à la construction d'un port extensible relié à la voie ferrée, en communication avec l'Asie par Ferry-boat pour voyageurs et toutes marchandises³⁸⁵ ». La situation en pied de colline, la voie surélevée, la connexion entre la gare ferrée et la gare maritime rappellent aussi le port d'Alger, sur lequel *Urbanisme* a publié en 1932 un article de Royer consacré aux « Gares d'autobus³⁸⁶ ». Une photographie créditée à Prost, prise depuis le quai haut, et deux photographies aériennes, montrent cet ensemble dont le commentaire indique que « la situation est remarquable » car elle permet de mettre en relation « les terminus des trois grands modes de transport³⁸⁷ », c'est-à-dire les transports maritime, ferroviaire et routier.

Au Maroc, Forestier avait relevé à propos des « jardins arabes » une recherche de l'intimité qui conduit à ne pas mettre en valeur les perspectives. Il note que lorsque les Arabes « ont un beau panorama ou une perspective agréable », ils construisent « un pavillon couvert par une terrasse de laquelle il est possible de jouir de la vue³⁸⁸ ». Celle-ci ne s'offre donc pas directement : elle est à découvrir par un dispositif architectural construit qui vient inscrire la vue non pas dans des grandes terrasses ou dans l'ensemble du jardin, mais dans un pavillon construit à cet effet. À Rabat, le triangle de vue, comme son nom l'indique, constitue un dispositif d'ouverture de « la vue, que l'on découvre de la Ville Indigène, aux environs de

³⁸³ Prost Henri, *Les transformations d'Istanbul*, Institut de France, Académie des Beaux-Arts, 1947, p. 21.

³⁸⁴ « Istanbul. Programme établi par Henri Prost en 1937 ayant servi de base au Plan Directeur. », in *L'Œuvre de Henri Prost*, op. cit., p. 237-238.

³⁸⁵ Voir le chapitre Candaş Bilsel Fatma, « European side of Istanbul Master Plan, 1937 », in *From the imperial capital to the republican modern city : Henri Prost's planning of Istanbul (1936- 1951)*, İstanbul, Turquie, Istanbul Research Institute, 2010, p. 257, et les planches des différents niveaux, ainsi que la coupe sur la plateforme, p. 254-255.

³⁸⁶ Royer Jean, « Gares d'autobus », *Urbanisme*, n° 12, mars 1933, pp. 80-83.

³⁸⁷ *Ibid.*, p. 82-83.

³⁸⁸ Forestier Jean-Claude-Nicolas, *Grandes villes et systèmes de parcs (rééd. 1997)*, op. cit., p. 169.

l'ancienne Résidence ». Le projet initial est conçu à partir de « l'aménagement d'une terrasse, accessible au public » à l'occasion de la construction du futur Hôtel de Ville³⁸⁹. Prost développe les dispositions que pourrait prendre cet ensemble et notamment l'aménagement d'une cour ouverte et de la terrasse-belvédère, éléments d'articulation entre l'espace public, les éléments construits de l'ancien logement du Général et la vue sur le jardin du « triangle de vue » et la Médina. Il regrettera plus tard que la terrasse n'ait pas été construite – « il semble qu'on ait perdu de vue, l'aménagement de cette terrasse publique qui devait être la condition fondamentale du programme du futur Hôtel de ville³⁹⁰ ». La Résidence générale de Lyautey est située au sud de la ville nouvelle, sur un léger promontoire d'où la vue s'étend vers la ville et l'Océan atlantique.

Pour le plan de la côte varoise, Prost a dessiné un croquis de *parkway*, dans lequel on peut lire le système en balcon décliné dans les dispositifs d'articulation des voies sur les collines. C'est une solution hybride entre les grandes terrasses parisiennes (notamment celle de Saint-Germain) et le paysage des restanques du sud de la France et de la Méditerranée. De Souza, dans le chapitre « Esquisse d'un système de parcs³⁹¹ » pour la ville de Nice, avait évoqué les servitudes à créer, comme le classement de « points belvédères » : il soutient que « le plus important est de sauver d'abord les belvédères, qui varient de toute parts la vue du littoral ». Le principe est repris par Prost pour les voies en balcon sur la mer, si bien qu'une multitude de ces petits points de vue sont distribués sur les collines. Dans une notice décrivant l'aménagement de la commune de Saint-Cyr, il décrit le « départ d'une voie accédant à un Belvédère à créer au-dessous de la pointe Granier (cote 153)³⁹² ». Joyant décrit aussi ces points particuliers de la « corniche moyenne », qui sont « aménagés en petits parcs d'où le promeneur pourra jouir des vues étendues sur la mer et sur la montagne³⁹³. » Le principe se décline dans l'aménagement des lotissements. Un projet de Danger prend « pour base le projet d'aménagement de la côte varoise de M. Prost³⁹⁴ » : on y retrouve « le désir de créer un certain nombre de perspectives et belvédères conditionnés par les formes du terrain, manifestées par les courbes de niveau », « l'établissement d'une route de cor-

³⁸⁹ Prost Henri, *Rabat à l'étude*, *op. cit.*, p. 8.

³⁹⁰ *Ibid.*, p. 8-9.

³⁹¹ Souza Robert de, *Nice, capitale d'hiver*, *op. cit.*, p. 338-354.

³⁹² Prost Henri, *Syndicat des communes du littoral varois. Notices descriptives de l'aménagement projeté par communes*, Syndicat des communes du littoral varois, 1923, Les mêmes textes sont assemblés dans un volume « Syndicat des communes du littoral pour la protection, l'aménagement et la mise en valeur de la Côte varoise », Congrès de Strasbourg ; notices descriptives des projets d'aménagement des communes de Saint-Cyr à Saint-Raphaël, 17 mars 1923, document dactylographié, relié, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/6., notice concernant la commune de St Cyr, np.

³⁹³ Chapitre « Le littoral varois », Joyant Edmond, *Traité d'urbanisme*, *op. cit.*, p. 144.

³⁹⁴ Danger René, *La technique des lotissements*, Paris, Librairie de l'enseignement technique, L. Eyrolles, 1930, p. 99.

niche traversant les propriétés à lotir» ; il note que « des places à formes variées sont établies [...] pour des belvédères³⁹⁵ ». Dans un chapitre de son cours d'urbanisme qui traite de la « Position des voies sur le sol », Danger illustre cette question en prenant pour exemple les collines varoises, avec une légende soulignant « les perspectives, les petites places et belvédères³⁹⁶ ». Au chapitre « Perspective et points singuliers », il montre une « étude pour l'aménagement du Domaine de Bénat », toujours sur la côte varoise, dont la légende indique « Étude de belvédère et perspectives » – comme une traduction appliquée des principes de Prost.

Les sujets de cours de Prost font aussi apparaître cette question, par exemple dans le sujet de composition pour un projet d'« extension d'une ville », rédigé en mai 1931³⁹⁷. Il énonce, pour l'« étude d'un nouveau quartier en bordure d'un fleuve et à flanc de coteau », que ce quartier s'étend entre le fleuve et une colline, d'où il est prévu au sommet « une terrasse d'où l'on découvrirait une très belle vue panoramique ». Ceci n'est pas sans rappeler certains éléments des sujets de Guadet à l'École des Beaux-Arts³⁹⁸.

Dans le texte de Prost concernant l'exposé général du PARP, la question des « panoramas » est particulièrement présente³⁹⁹ – nous avons noté six occurrences du terme – dans les passages discutant la protection des « monuments et panoramas de la région parisienne ». Ce système de vues est identifié sur les collines, les monts et les hauteurs qui dominent la région, d'où l'on découvre « d'incomparables panoramas⁴⁰⁰ ». Le tracé de certaines voies nouvelles est étudié « sur le terrain » pour offrir « de très beaux aperçus sur le panorama de la région parisienne⁴⁰¹ ». Les « sites et panoramas ayant un intérêt régional ou national⁴⁰² » sont proposés en accord avec la Direction générale des Beaux-Arts ou la Commission départementale des Sites et Monuments naturels de la Seine-et-Oise. Ces ensembles, qualifiés d'« Éléments de paysage », sont protégés par des servitudes précises, dessinées en plan et incorporées au dossier du PARP⁴⁰³. Ce point constitue l'un des éléments majeurs du Plan, avec la protection de « la perspective du grand axe du canal de Versailles », celle de l'ancien château de Marly-le-Roi, le parc de Meudon, le parc de Sceaux, et enfin « Le panorama de la terrasse de Saint-Germain⁴⁰⁴ ».

³⁹⁵ *Ibid.*

³⁹⁶ Danger René, *Cours d'urbanisme*, Paris, Eyrolles, 1933, p. 122, fig. 113.

³⁹⁷ Prost Henri, sujet d'esquisse de 1^{ère} année, Ecole Spéciale d'Architecture ou Institut d'Urbanisme de Paris, 18 mai 1931, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 1/1,

³⁹⁸ Voir *Partie I*.

³⁹⁹ Prost Henri, *Aménagement général de la région parisienne. Exposé général, op. cit.*

⁴⁰⁰ *Ibid.*, p. 2.

⁴⁰¹ *Ibid.*, p. 10.

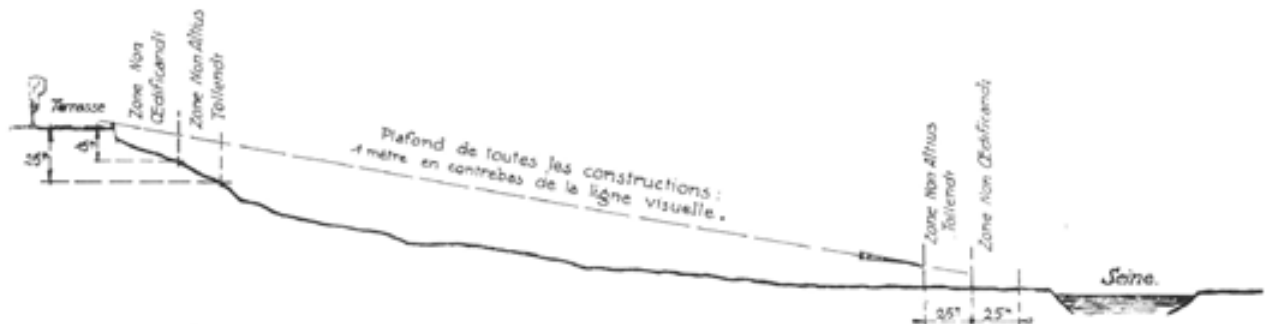
⁴⁰² *Ibid.*, p. 3.

⁴⁰³ Prost Henri, *Aménagement général de la région parisienne. Exposé général, op. cit.*

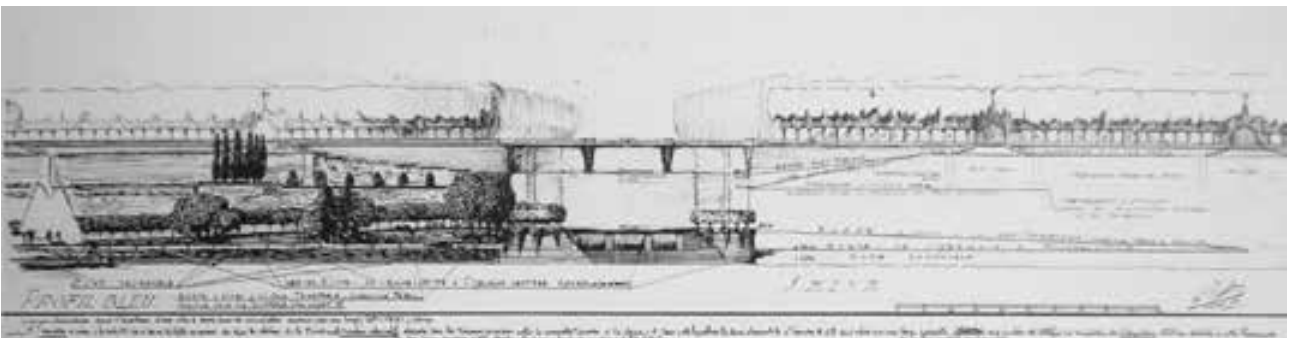
⁴⁰⁴ *Ibid.*, p. 13.



78 La terrasse de Saint-Germain, in André Vera, "Le bois de Boulogne du Grand Paris", 1933 (*Urbanisme*, n°13, avril 1933, p. 113).



79 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, Eléments de paysage - Protection de la terrasse de Saint-Germain-en-Laye, coupe indiquant les servitudes de protection, 1935, (*Urbanisme*, n°41, décembre 1935-janvier 1936, p. 75).



80 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, Voie triomphale, Protection de la terrasse de Saint-Germain-en-Laye, élévation de la terrasse prolongée au droit de l'arrivée de la voie triomphale, extrait, janvier 1950, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 5/11 (*L'œuvre de Henri Prost*, 1959, p. 174).

Le projet de protection de la terrasse de Saint-Germain fait du reste l'objet d'une attention particulière, non seulement avec le dispositif de protection de la vue panoramique, mais aussi par la création d'un « vaste espace libre s'étendant sur la rive droite de la Seine », destiné à recevoir des installations sportives, un terrain d'aviation de tourisme, un champ de course et des expositions. La protection de cette grande terrasse fait l'objet de plusieurs articles dans la revue *Urbanisme*, à commencer par le premier numéro de la revue publié en avril 1932, où André Véra décrit la « Menaces sur la Terrasse de St Germain en Laye⁴⁰⁵ ». L'auteur, homme de lettres, pointe le danger que font peser les projets d'extension des communes du Pecq et de Mesnil-le-Roi sur « la vue qu'offre la Terrasse de Saint-Germain-en-Laye ». Il défend les recommandations de la Commission des Sites et Monuments naturels de Seine-et-Oise, qui demande que la terrasse soit classée, que le périmètre de protection soit élargi par une servitude *non aedificandi* et une autre limitation des constructions en hauteur. Il lance alors un appel à l'État pour que l'on confie cette question « au plus éminent des urbanistes contemporains », à Prost, donc, qui est en charge du PARP, dont il juge qu'il « serait en cette affaire, ce que Le Nôtre fut pour la Terrasse de Saint-Germain-en-Laye ». Bel hommage à l'architecte, qui reprend ces dispositions dans le PARP remis en mai 1934. Il est donc logique de les retrouver dans le numéro spécial sur « L'aménagement de la région parisienne » de la même revue, paru en décembre 1935. Le chapitre « Éléments de paysage - Protection des sites⁴⁰⁶ » mentionne la protection des perspectives évoquée au paragraphe précédent. Un chapitre est consacré à la « Protection du panorama de la terrasse de Saint-Germain-en-Laye⁴⁰⁷ », dans lequel nous retrouvons les deux servitudes évoquées en 1932, complétées par un périmètre de protection de la grande plaine de Montesson. L'article est illustré par un plan des trois périmètres de protection, une photographie de la terrasse et d'une fraction du panorama, et une coupe schématique indiquant le « plafond de toutes constructions » concernées par la règle de « **non altius tollendi** » servant à protéger « la situation incomparable de la Terrasse de Saint-Germain, véritable « balcon » d'où l'on domine [...] la Seine⁴⁰⁸ ». Prost dessinera en janvier 1950 un aménagement de l'arrivée de la voie triomphale sur le coteau pour accéder à la forêt de Saint-Germain⁴⁰⁹, projet qui esquisse un prolongement de la terrasse dans la continuité de l'esprit de Le Nôtre⁴¹⁰.

⁴⁰⁵ Véra André, « Menaces sur la Terrasse de Saint-Germain en Laye », *Urbanisme*, n° 1, avril 1932, pp. 39-40.

⁴⁰⁶ « Le plan d'aménagement de la région parisienne », *op. cit.*, p. 69-77.

⁴⁰⁷ *Ibid.*, p. 74-75.

⁴⁰⁸ *Ibid.*

⁴⁰⁹ Nous avons évoqué le projet de la « Voie triomphale » dans la PARTIE 2 et dans un chapitre précédent.

⁴¹⁰ Fonds Prost, PARP, dossier 343 AA 5/11, et Marrast Joseph (dir.), *L'Œuvre de Henri Prost*, *op. cit.*, p. 174.

Pour les hauts d'Alger, le projet de la terrasse des Tagarins fait office de belvédère sur la baie. Là, c'est presque tout le projet qui s'oriente vers la vue, jouant des cônes d'ouverture qu'offrent les trois boulevards qui gravissent la colline. Dans le document du Plan directeur des Hauts d'Alger, l'architecte proposera même de démolir les parties hautes de certains immeubles afin de « réduire la hauteur de l'écran indésirable » qu'ils constituent. La légende des hachures rouges dessinées sur les photographies du rapport indiquent « les parties d'immeubles à exproprier pour démasquer une vue panoramique unique au monde⁴¹¹ ».

Prost installe les belvédères comme des éléments de mise en relation au grand paysage. Il organise des espaces singuliers en système dans les projets d'aménagement, qu'ils soient d'échelle urbaine ou territoriale. Ces points singuliers fixent dans le plan, et *in situ* dans l'espace urbain, les lieux de la relation au grand paysage, dans un aller-retour entre les belvédères et les horizons.

Les portiques, relation entre sol urbain et édifices

Guadet accorde une importance spécifique aux portiques :

« Ferez-vous des portiques — colonnades ou arcades ? Je vous le souhaite, car aucun sujet n'est plus séduisant pour l'architecte. Hélas ! j'en doute un peu : le portique n'est jamais un besoin impérieux, et nous sommes à une époque qui se contente de la marquise⁴¹² ! »

Rappelons que son cours inclut un chapitre sur « Les portiques, leur construction⁴¹³ », et surtout sur « Les portiques en arcades⁴¹⁴ », où il définit le portique comme « une série d'arcades sur une série de piédroits carrés ou rectangulaires⁴¹⁵ ». Il cite alors l'exemple de la rue de Rivoli, mais évoque aussi le dispositif interne aux bâtiments, avec la loge ouverte de la Villa Médicis, celle du Palais de l'Université de Gênes, ou encore les vestibules du Louvre⁴¹⁶. Les exemples des arcades intérieures de Saint-Marc à Venise et de la Loge des Lanzi à Florence sont aussi présents. Autant d'exemples bien connus de Prost. Guadet affirme que le portique prend « souvent le nom de loge », un dispositif « d'agrément ou de repos, plutôt de que circulation⁴¹⁷ ». Les exemples cités, « la loge des Lanzi, à Florence, la loge ou loggia de Vérone » sont des éléments que Prost a dessinés dans ses relevés des places européennes. Guadet revient sur les portiques pour condamner la « monotonie qui

⁴¹¹ Prost Henri et Rotival Maurice, *Aménagement des Hauts d'Alger. Plan directeur. Programme, op. cit.*, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 44/3.

⁴¹² Guadet Julien, *Éléments et théorie de l'architecture. T1, op. cit.*, p. 430.

⁴¹³ *Ibid.*, p. 317-326.

⁴¹⁴ *Ibid.*, p. 409-430.

⁴¹⁵ *Ibid.*, p. 409.

⁴¹⁶ *Ibid.*, p. 415, fig 299, 300 et 301.

⁴¹⁷ *Ibid.*, p. 420.

répète sur un kilomètre environ [avec] les travées de la rue de Rivoli⁴¹⁸ » ; il défend la « diversité des solutions » des dispositions dans les villes de Berne, La Rochelle, Bologne, etc.

Prost l'a en quelque sorte entendu, faisant lui aussi l'éloge de ce dispositif, auquel il reconnaît un certain intérêt de protection climatique. Il écrit en 1937 :

« Certaines villes de Suisse et de France (Berne, Annecy, etc..) font depuis plusieurs siècles usage du Portique couvrant les trottoirs comme protection du piéton contre la pluie et la neige. En Italie, dans le midi et la France, en Afrique du Nord, le même dispositif a été employé surtout contre le soleil⁴¹⁹. »

Il s'agit d'en comprendre ici la captation par l'urbaniste et de voir comment il le propose ou le met en œuvre. C'est un élément présent assez tôt dans la formation aux Beaux-arts, et dans ses notes de voyage.

Rappelons la présence de portiques dans le projet de Prost pour le concours Labarre, pour un « Hôpital », dont il est le lauréat en 1899⁴²⁰. Guadet a écrit dans son cours que l'hôpital devrait se composer « comme un ensemble de bâtiments isolés [...] reliés au rez-de-chaussée seulement avec les services généraux par des portiques métalliques très ouverts⁴²¹ » ; c'est en quelque sorte la disposition des services généraux de Rabat. Le projet de la Résidence Générale a été très documenté, et dans les multiples publications, le dispositif de liaison des Services Administratifs du Protectorat par galerie à portique est régulièrement souligné. Construit par Laforgue à partir du plan général dressé par Prost entre 1916-1924⁴²², la galerie répond au double souhait de Lyautey d'une mise en relation efficace entre les bâtiments et de leur conception « à tiroir » à partir d'un édifice qui se déploie en arrière d'une tête accrochée à la galerie. La légende d'une photographie publiée en 1965 dans un numéro de la revue *Urbanisme* décrit ces services dans une séquence « précédant la résidence » et « la voie courbe qui les dessert, et les portiques les mettant tous en relations directes⁴²³. »

⁴¹⁸ Guadet Julien, *Éléments et théorie de l'architecture. T4 Additions, op. cit.*, p. 232.

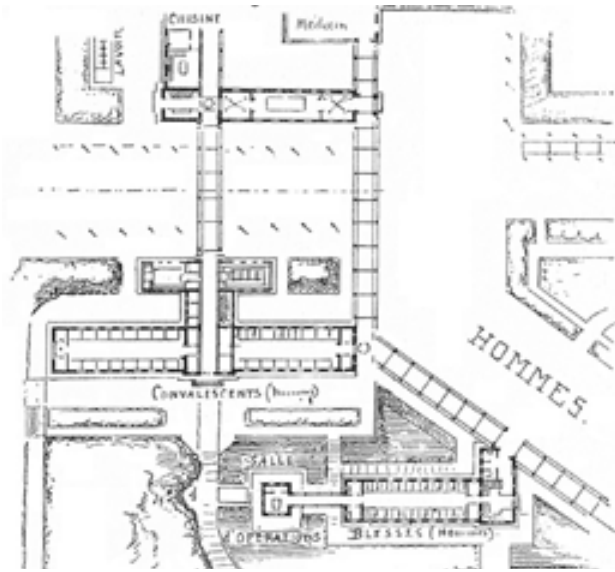
⁴¹⁹ Prost Henri, *Architecture. Portiques et immeubles*, Istanbul, Turquie, coll. « Les transformations d'Istanbul. Documentation 1936-1938 », 1937, p. 2.

⁴²⁰ Talamona Maria-Ida, *Henri Prost architecte et urbaniste 1894-1959*, mémoire de DEA à l'EHESS, sous la direction de Marcel Roncayolo, Paris, EHESS, 1983, annexes.

⁴²¹ Guadet Julien, *Éléments et théorie de l'architecture. Cours professé à l'École nationale et spéciale des beaux-arts. Tome 3*, Paris, Aulanier, 1903, vol. 3/4, p. 507.

⁴²² Prost Henri, *Résidence générale et Services Administratifs du Protectorat, 1915-1924*, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 41/4.

⁴²³ Royer Jean, « Henri Prost urbaniste », *op. cit.*, p. 15.



81 33. Henri Prost, Un hopital, Premier Prix au concours Labarre, 1899, détail des pavillons (*La construction moderne*, 4 mars 1899, p. 270).



82 Henri Prost, Résidence générale et services administratifs, Rabat, 1916-1921, Photographie aérienne des services (*Urbanisme*, n°88, 1965, p. 15).

La légende indique "Les derniers services précédant la résidence, la voie courbe qui les dessert, et les portiques les mettant tous en relations directes".

Dans les relevés des places européennes de Prost, on note quelques éléments de portiques ou colonnades en périphérie des places de Florence, Bruxelles, quelques éléments dans la Piazza Erbe de Vérone⁴²⁴. Il a aussi relevé des portiques à Bologne, pris des notes sur la place Saint-Marc à Venise, et sur Bologne également⁴²⁵. On retrouve cette question dans une page de son cours d'art urbain, intitulée « Voies à portiques » : il cite les exemples de « Paris rue de Rivoli, Bologne, Turin », dont l'avantage est une « circulation abritée ». Il en évoque aussi les défauts : « obscurcissement des magasins » et « anonymat des firmes dans la servitude de l'architecture », à ses yeux un grave défaut qui a fait condamner les arcades⁴²⁶. Dans un sujet de composition pour un projet d'« extension d'une ville » en mai 1931⁴²⁷, il écrit : « Une place publique, entourée de portiques, sera disposée à proximité d'un marché⁴²⁸ ».

Au-delà du cas spécifique de la Résidence Générale de Rabat, Prost met en place, pour les principales villes nouvelles du Maroc, des plans d'alignement qui comportent des servitudes diverses concernant les alignements et les hauteurs, mais aussi une servitude « d'arcades ». On en retrouve l'application sur les voies principales des séquences centrales de Casablanca et Rabat. Prost écrit en 1923 qu'au Maroc « les profils des différentes voies publiques ont été étudiés en rapport avec le caractère de leur destination. Plantations ou Portiques sont la base de ces aménagements pour nos voies principales⁴²⁹ ». Il conçoit ainsi un type de voies à arcades qui pourrait être une déclinaison des trottoirs abrités de Forestier, notamment le « portique sous terrasse » de la voie de 35 m⁴³⁰, mais qui s'inspire aussi certainement des voies urbaines à arcades de Turin. Un exemple bien connu est celui du boulevard de la Gare de Casablanca, qui comporte une voie centrale de 12 à 20 m de large, flanquée d'arcades d'une profondeur qui varie entre quatre et cinq mètres, soit un total de 22 à 30 m. Là encore le lien avec Stübber paraît troublant : on retrouve dans son ouvrage de 1890 deux coupes de voies à arcades turinoises, d'une largeur de 12 à 19 m, flanquées d'arcades dont la profondeur varie de quatre à 6,5 mètres, soit un total de 20 à 32 m. Joyant aussi mentionne la « rue de la Gare »

⁴²⁴ Prost Henri, dossier des « Etudes en plans de diverses grandes places de villes européennes », Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 143.

⁴²⁵ Prost Henri, Fonds Prost, « Carnet de notes », dossier « Ecrits et correspondance », Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 50/1.

⁴²⁶ Prost Henri, Cours à l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris, « Art et Technique de la construction des villes », 1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 1/1, feuillet 31.

⁴²⁷ Prost Henri, sujet d'esquisse de 1^{ère} année, Ecole Spéciale d'Architecture ou l'Institut d'Urbanisme de Paris, 18 mai 1931, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 1/1.

⁴²⁸ *Ibid.*

⁴²⁹ Prost Henri, *L'urbanisme au Maroc (1923)*, *op. cit.*, p. 20.

⁴³⁰ Leclerc Bénédicte et Tarragò i Cid Salvador, « La mission de Jean-Claude Nicolas Forestier au Maroc », in Forestier Jean-Claude-Nicolas, *Grandes villes et systèmes de parcs (rééd. 1997)*, *op. cit.*, p. 205.

de Casablanca, « prévue avec un profil de 18 mètres seulement entre alignements », mais il ajoute fort à propos qu'une « servitude de passage sous portiques l'élargit effectivement de 5 mètres de chaque cotés⁴³¹ ».

Dans les projets de Prost, en dehors du Maroc, c'est à propos d'Istanbul que Pinon relève une note de 1937 intitulée « Architecture. Portiques et immeubles⁴³² », dans laquelle Prost analyse l'architecture vernaculaire et moderne à Istanbul et propose d'adopter le dispositif du portique. Il constate que l'architecture « levantine » convient au tissu ancien fait de rues étroites et « tortueuses », mais n'offre « aucun abri contre le soleil, la pluie et le vent⁴³³ » : pour lui, elle n'est pas adaptée aux « Quartiers modernes » balayés par le vent et écrasés par le soleil. Néanmoins, il critique certains bâtiments modernes dont « la copie servile d'édifices nordiques est à déconseiller », et prône l'inspiration « d'exemples mieux adaptés aux pays du soleil⁴³⁴ ». Ainsi, il propose la disposition en portique dont la « généralisation du béton armé » permet d'affiner la structure des arcades décrites par les commerçants, offrant la possibilité « de larges galeries très ouvertes abritant vitrines et piétons des intempéries ». Il conclut que « les exemples récents de Casablanca, Rabat, Meknes et Fez permettent de préconiser l'excellence de cette disposition pour Istanbul⁴³⁵ ». Il propose donc d'utiliser ce dispositif pour la transformation du quartier « compris entre l'Ambassade d'Angleterre et la Place du Taksim », dont il prévoit que « la grande percée » sera entièrement « à portiques » et propose d'étendre le système « progressivement au fur et à mesure de l'évolution du commerce et de la modernisation des immeubles ». On trouve une illustration du dispositif par une perspective montrant les dispositions d'un boulevard en corniche de l'autre côté de la place du Taksim. Il prévoit aussi de retrouver ce même dispositif « autour de certaines places » et en bordure de certaines voies dans le vieil Istanbul, « notamment pour abriter le petit commerce⁴³⁶ ».

Pour le boulevard Atatürk, Prost dessine une façade comportant des portiques. Elle ne sera pas réalisée mais on peut noter la construction d'un bâtiment intéressant, l'immeuble de la sécurité sociale par S. H. Eldem finalisé en 1970 (il reçoit le prix Aga Khan Award for Architecture en 1986⁴³⁷).

⁴³¹ Joyant Edmond, *Traité d'urbanisme*, op. cit., p. 20.

⁴³² Prost Henri, *Architecture. Portiques et immeubles*, op. cit., cité par Pinon Pierre et Cànâ Bilsel Fatma, *From the Imperial Capital to the Republican Modern City*, op. cit., p. 90-91.

⁴³³ Prost Henri, *Architecture. Portiques et immeubles*, op. cit., p. 1.

⁴³⁴ *Ibid.*, p. 2.

⁴³⁵ *Ibid.*, p. 3.

⁴³⁶ *Ibid.*

⁴³⁷ Voir la notice n° 67, in Borie Alain, Pinon Pierre et Querrien Gwénaél, *Istanbul*, Paris, Cité de l'architecture et du patrimoine : IFA, 2010, p. 75.



85 Henri Prost, Résidence générale et services administratifs, Rabat, s. d., Photographie de la galerie à portiques reliant les services, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 41/4.



86 Henri Prost, Rabat, Photographie des portiques longeant le boulevard Dar El Maghzen, s. d., Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 54.

Si Pinon juge que ce transfert du Maroc à Istanbul « aurait produit un étrange effet », arguant que le dispositif est ignoré de l'architecture ottomane, le portique en pied d'immeuble n'en crée pas moins une épaisseur relative qui articule le rapport de l'architecture à la rue. Le système à portique permet d'introduire un espace en sur-largeur de l'espace public en pied d'immeuble, qui ouvre et protège à la fois. Nous y voyons une illustration intéressante du rapport de l'édifié au sol construit, montrant une déclinaison de l'architecture du sol urbain, ou comment le sol qualifié enrichit l'architecture de ce rapport entre sol et façade urbaine.

Conclusion

La culture de projet met ces éléments en systèmes et réseaux dans une dynamique spatiale non compositionnelle, dont les premiers projets des pionniers français de l'urbanisme sont les manifestes (le projet de Bénard pour Berkeley en 1897, le projet de Jaussely pour Barcelone 1903-1905, la « Cité industrielle » de Garnier 1901-1917)⁴³⁸. On a déjà évoqué cette question à la fin de la Partie 1 ; rappelons seulement que Prost cite ces projets dans « Paris 1900⁴³⁹ », où il mentionne « Les Expositions Universelles, à Paris » de 1855 à 1905 et leurs « aménagements urbains définitifs », conçues avec « la préoccupation de réaliser certains éléments : voirie ou édifices, destinés à s'intégrer à la vie parisienne. » Il cite le projet de Bénard pour Berkeley, le « Centre international » de Hébrard, la « Cité Industrielle » de Garnier, et le projet de Jaussely pour Barcelone.

Le programme de ce concours fut pour lui une « révélation » : il montrait qu'il existait « des pays où l'on étudiait l'agrandissement des agglomérations et où l'on faisait appel à l'initiative privée pour concevoir les aménagements et l'extension d'une Ville⁴⁴⁰. » Ces projets cristallisent un savoir émergent qui annonce l'urbanisme.

⁴³⁸ Voir *Partie 1*.

⁴³⁹ Prost Henri, *Paris 1900*, *op. cit.*

⁴⁴⁰ *Ibid.*, p. 12.

**La fabrique du projet de sol urbain :
la méthode prost, du « sol du projet »
au « projet de sol »**

En 1933, Lyautey dresse un portrait élogieux de Prost, pour son intronisation à l'Institut de France. Il écrit :

«[...] dans son métier, Henri Prost n'a-t-il pas toujours prôné que si, en sa qualité d'urbaniste, il était conduit à travailler sur des choses, en architecte, topographe, ingénieur, il travaillait également sur des êtres humains, sur ces êtres humains si différents suivant les latitudes, si semblables aussi par tant de côtés, auxquels la Cité doit assurer *autre chose* et plus que des voies, canalisations, égouts, transports, etc... ? C'est à cet "autre chose" que Prost a toujours voulu donner le pas. Architecte, Urbaniste, soit. Mais avant tout, "honnête homme". Tel est Henri Prost⁴⁴¹ ».

Si le portrait paraît très flatteur, les qualificatifs utilisés par Lyautey apportent autant de précisions qu'ils ne posent de questions sur les qualités tant techniques qu'humaines de Prost. Cette section de la troisième partie a pour objectif d'esquisser un portrait de l'homme en tant que praticien et concepteur, en cherchant à révéler ce qui reste implicite dans la fabrication du projet.

441 Lyautey Hubert, « Henri Prost, membre de l'Institut », *Urbanisme*, n° 15, juillet 1933, p. 173.

Le « sol du projet » : la fabrique d'une connaissance, du lieu à la carte

Immersion « sur le terrain », le sol du projet *in situ*

Dans la pratique de Prost, la connaissance du terrain des sites de projet se fait d'abord par l'immersion et l'arpentage, avant de devenir une information transcrite en plan. Ce mode de connaissance empirique s'acquiert *in situ*. Il ne se veut ni scientifique, ni statistique ; il ne le construit pas non plus *ex situ* en atelier à partir d'une collecte de données qui serait organisée en collection. Cette démarche empirique, fondée sur l'expérience vécue des lieux, s'inscrit dans la continuité des relevés des villes antiques mais aussi de certains écrits des pionniers de l'urbanisme. Unwin écrivait ainsi :

« Celui qui est appelé à dessiner une ville doit d'abord parcourir en tous sens son terrain [...] au cours de ses randonnées, il esquisse ce que serait la croissance naturelle de la ville livrée à elle-même. Il essaye de se représenter la direction que prendraient les voies consacrées au trafic, quelle position serait attractive pour les villas, et quelle autre conviendrait le mieux aux boutiques et aux fabriques [...] peu à peu s'ébauche en son imagination une vision de la communauté future avec ses besoins et ses tendances⁴⁴². »

L'immersion se fait aussi en allant chercher l'âme des lieux afin de « sentir » la ville, son énergie et ses mouvements, en observant comment les habitants la vivent. Le témoignage de ses collaborateurs du Maroc atteste de cette pratique de l'architecte. Marrast rapporte « la grande leçon de Prost » : « le véritable urbanisme se fait “in natura” et par l'observation directe⁴⁴³ ». Il ajoute, nostalgique de l'aventure marocaine : « Ah ! Ces longues stations à la terrasse des cafés, après les repas, où il m'incitait à regarder et à remarquer les faits et gestes, m'initiant à l'étude psychologique ». Avec ce travail d'observation sur le terrain, il s'agit donc presque d'une sorte de sociologie urbaine *in situ* et sans formalisme. Marrast cite aussi Rigolet, qui parle d'une architecture en « adaptation vivante et vécue avec les artisans du pays » et relate le même type de démarche en racontant qu'en guise de première expérience, Prost l'avait envoyé, « avant tout, respirer l'air des médinas⁴⁴⁴ ».

Séjourner et habiter sur les lieux

Le plus souvent, l'architecte réside dans les sites où il travaille, au plus près des territoires de projet. L'immersion fait partie du processus de connaissance des sites. C'est pourquoi il ne mène pas deux grands projets d'échelle territoriale à la fois. Ainsi les projets importants se succèdent : les villes nouvelles du Maroc (1914-1922), la côte varoise (1922-1923), la région parisienne (1928-1934) et Istanbul (1936-1951) ; ils ne se superposent pas⁴⁴⁵.

⁴⁴² Ces propos de Unwin sont cités dans Castex Jean, Depaule Jean-Charles et Panerai Philippe, *Formes urbaines, de l'ilot à la barre*, Paris, Dunod, 1980, p. 63.

⁴⁴³ Marrast Joseph, « Maroc », *op. cit.*, p. 57.

⁴⁴⁴ *Ibid.*

⁴⁴⁵ Nous ne prenons pas en compte le projet d'Alger qu'il mène à distance, grâce à sa collaboration avec Rotival et avec l'aide de Coquerel.

Prost est natif de la région parisienne. Il est né à Saint-Denis en 1874, étudie à l'École spéciale d'Architecture jusqu'en 1892, et à l'École des Beaux-Arts de 1893 à 1902. Soit une quarantaine d'années d'apprentissage à Paris, dont une vingtaine consacrée à la formation professionnelle. Il a eu le temps de s'imprégner de la ville et de ses espaces. Lauréat du Grand Prix de Rome en 1902, il arrive dans la ville éternelle fin décembre de cette même année. Son séjour officiel à la Villa Médicis commence le 1^{er} janvier 1903 ; il la quitte le 3 décembre 1906⁴⁴⁶, après un séjour de quatre ans.

Laprade rappelle que la maturation est un processus important chez Prost. Il écrit à ce propos, lors de son arrivée au Maroc : « débarqué en mai 1914, modeste, ayant horreur du bluff, il étudia la situation pendant une année, réfléchissant, se faisant une conviction⁴⁴⁷ ». Enfin, quand il fut prêt en août 1915, « après avoir bien examiné les données du problème », les questions de circulation les positions des gares et ports, les conditions climatiques et de nature des sols et les problèmes éventuels de réalisations, « il put remettre au Résident ses premiers avant-projet⁴⁴⁸ ». Ces éléments furent exposés à la foire de Casablanca en 1915, et l'exposition coloniale de Marseille constitue une forme de conclusion du cycle marocain en 1923. Il y aura donc passé une dizaine d'années auprès de Lyautey, et continuera d'y venir pour des missions ponctuelles jusque dans les années 1930 – notamment pour le plan de Tanger (1928-1934) et pour la construction des usines hydroélectriques de Sidi Saïd Machou (1925-1930) et d'El Kansera (1927-1934).

Prost est missionné pour mettre au point le plan d'aménagement de la côte d'azur varoise en juillet 1922. Il remet le projet moins d'un an plus tard et sa mission se prolonge en tant qu'architecte conseil du SCLV jusqu'en 1939. Dans ce cadre, il y viendra à raison d'une visite environ par trimestre, soit une présence régulière de 17 années aux côtés du SCLV. Concernant son travail à Alger, Rotival évoque les sept années de sa collaboration avec Prost : « sept années durant lesquelles Prost devait, deux fois l'an, nous retrouver Coquerel, un jeune diplômé de son école que nous avons désigné comme résident, et moi-même à Alger⁴⁴⁹. »

Pour mettre au point le plan de la Région parisienne, il travaille au projet sur place pendant au moins six ans, de 1928 à 1934. Mais la réflexion s'inscrit dans un mouvement initié bien plus tôt, au Musée social en 1908 avec la création de la sous-commission sur la « détermination des espaces libres dans Paris et hors Paris ». Hénard y présente probablement son plan schématique d'extension de Paris en janvier

⁴⁴⁶ Voir la notice Prost, in Verger Annie, Verger Gabriel et Chassey Éric de, *Dictionnaire biographique des pensionnaires de l'Académie de France à Rome, 1666-1968*, Dijon, Académie de France à Rome, Villa Médicis, Échelle de Jacob, 2011, vol.3, p. 1256.

⁴⁴⁷ Laprade Albert, *Lyautey urbaniste*, op. cit., p. 9.

⁴⁴⁸ *Ibid.*, p. 10.

⁴⁴⁹ Rotival Maurice, « Henri Prost », op. cit.

1909⁴⁵⁰, qui sera publié en 1910 par Werner Hegemann dans son ouvrage *Der Städtebau*⁴⁵¹. Cohen souligne l'importance de ce plan comme du « premier projet urbain intégrant le territoire municipal de Paris et celui des communes de la première couronne », une autre version à laquelle auraient participé Prost et Agache est aussi publiée par Hegemann en 1913⁴⁵². Quelle que soit l'implication de Prost dans le plan d'Hénard, à partir de 1911 et suite à sa victoire au concours d'Anvers, il participe aux séances de la SHUR dans cette période de réflexion sur l'extension de Paris. Prost est notamment présent lors de la séance de décembre 1913 durant laquelle Schloesing présente un rapport sur le mémoire du Préfet de la Seine relatif au plan d'extension de Paris⁴⁵³.

Prost a une longue histoire avec Istanbul. Tout commence à la Villa Médicis, quand il anticipe son séjour en Orient pour partir en deuxième année en Grèce et en Turquie, avec son ami Jean Hulot, en 1905⁴⁵⁴. Il séjourne à Istanbul de septembre 1905 à janvier 1906 et indique dans son rapport : « j'avais été très impressionné par l'ampleur de Sainte-Sophie dont les proportions rappellent beaucoup la grandeur des monuments romains⁴⁵⁵. » Il fait des relevés à l'intérieur de l'édifice en septembre-octobre 1905 et y retourne juillet 1906, pour six mois ; la restitution est finalisée en 1910. Il est ensuite appelé en 1911 par le gouvernement ottoman pour trois semaines, afin d'être consulté sur des travaux pour la conservation de Sainte-Sophie : première mission officielle. Il est aussi consulté en 1912 par le maire d'Istanbul, mais la première guerre mondiale empêche cette mission. Dix ans plus tard, Prost est invité avec Agache en 1933 par la municipalité pour réfléchir au futur de la ville d'Istanbul, après que la capitale fut déménagée à Ankara en octobre 1923. Occupé par le PARP, Prost décline et envoie son camarade Jacques-Henri Lambert. Il est à nouveau consulté au début de 1934 pour étudier la station thermale de Yalova, résidence d'été d'Atatürk ; quelques mois plus tard, il est invité par le Gouverneur-Maire d'Istanbul pour en étudier l'aménagement. Il y arrive fin 1935 et y séjourne en continu de 1940 à 1946, puis quitte Istanbul en 1951. Leveau écrit qu'il « s'installa au quartier de Pera, 55 Lamartine Caddesi, où il de-

⁴⁵⁰ Cohen Jean-Louis, « Hénard, visions d'avenir et regard historique », in Hénard Eugène, *Études sur l'architecture et les transformations de Paris* (rééd. 2012), *op. cit.*, p. 30.

⁴⁵¹ Voir l'édition de 1982, Hénard Eugène, *Études sur les transformations de Paris, et autres écrits sur l'urbanisme*, Paris, L'Équerre, 1982, p. 366.

⁴⁵² Ces deux plans sont publiés dans Cohen Jean-Louis et Lortie André, *Des fortifs au périf*, *op. cit.*, p. 98 ; et aussi dans l'édition de 1982, Hénard Eugène, *Études sur les transformations de Paris* (1982), *op. cit.*, p. 366-367.

⁴⁵³ Cormier Anne, *Extension-limites-espaces libres, les travaux de la Section d'hygiène urbaine et rurale du Musée social*, *op. cit.*, p. 92.

⁴⁵⁴ Voir le chapitre « La formation d'Henri Prost », Pinon Pierre et Cànâ Bilsel Fatma, *From the Imperial Capital to the Republican Modern City*, *op. cit.*, p. 15-25.

⁴⁵⁵ Prost Henri, « Recherches sur la forme primitive de la coupole de Sainte-Sophie », *Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, vol. 53, n° 4, 1909, pp. 252-255.

meura 16 ans (de 1935 à 1951) en compagnie de sa femme⁴⁵⁶ ». Royer indique que « dix-huit mois de travail ininterrompu seront nécessaires pour permettre la rédaction, sur des fonds de plan provisoires, des premiers plans directeurs de la Côte Européenne⁴⁵⁷. »

Concernant son engagement sur place, Prost écrit en juin 1940 au « Gouverneur Maire d'Istanbul » que le contrat signé avec son prédécesseur en juin 1936 fixait ses séjours à deux mois par an, « alors que depuis 1936, j'ai séjourné 27 mois à Istanbul⁴⁵⁸ » – soit deux à trois fois plus que prévu au départ. Il reviendra sur ce point dans un courrier du 3 juin 1947 au Gouverneur Maire d'Istanbul, pour demander un avenant de revalorisation de son traitement annuel : dans cette lettre, il indique que le « contrat fixait primitivement à deux mois par an, la durée de mon travail à Istanbul. Ces deux mois furent portés ultérieurement à six mois, sous réserve que le gouvernement français ne réclamerait pas ma présence en France. Le Gouvernement Français n'ayant formulé aucune demande, j'ai accompli intégralement quatre-vingt-quatre mois de travail – sans aucun jour de congé, au lieu des quarante-deux mois prévus à notre contrat », prouvant ainsi « ces huit années de travail acharné.⁴⁵⁹ »

Ce que Gabriel confirme : « Installé à Istanbul dès 1935, il y fit chaque année, jusqu'en 1951, des séjours prolongés durant lesquels il composa son plan directeur⁴⁶⁰. » Le propos illustre les conditions posées par Prost pour travailler sur le plan directeur de la ville, le principe qu'un « plan directeur ne pouvait être élaboré hors de Stamboul », et que ce travail « exigeait des recherches minutieuses sur place⁴⁶¹ ». Il confirme ainsi l'attachement de l'architecte à la ville et cette méthode de travail. Prost écrit en 1959 que le plan d'urbanisme qu'il a conduit s'est réalisé « au cours des dix dernières années », ceci, après la disparition de M. Kemal en novembre 1938, sous l'autorité « de son Excellence Adnan Menderes, Premier Ministre de la Turquie Moderne⁴⁶² ».

⁴⁵⁶ Marrast Joseph (dir.), *L'Œuvre de Henri Prost*, op. cit., p. 190.

⁴⁵⁷ Royer Jean, « Henri Prost urbaniste », op. cit., p. 26.

⁴⁵⁸ Prost Henri, note dactylographiée, n° 149, 17 juin 1940, Istanbul, recueil de notes volume 39-40, Fonds Prost, loc. cit., 343 AA 9/1.

⁴⁵⁹ Prost Henri, note dactylographiée, n° 469, 3 juin 1947, Istanbul, recueil de notes volume 47, Fonds Prost, loc. cit., 343 AA 9/1.

⁴⁶⁰ Gabriel Albert, « Henry Prost et son oeuvre à Stamboul », op. cit., p. 212.

⁴⁶¹ *Ibid.*

⁴⁶² Prost Henri, *La villa Médicis et l'urbanisme*, op. cit., p. 8.



87 Henri Prost en repérage sur la côte varoise, 1922-1923, photographie, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 61 & 62.



88 Henri Prost, Recueil de photographies : littoral varois, vues de Saint-Cyr à Saint-Raphaël, vues de la côte de l'Esterel, repérage des sites exceptionnels et les arbres à protéger ou à classer, 1922-1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 43/2.

Observation et reconnaissance « sur le terrain », parcourir en voiture, arpenter à pied

L'arpentage est à l'origine l'« action de mesurer la superficie des terres par arpent ». Cette action fait appel à une reconnaissance sur site : la définition qualifie le terme comme « la science de mesurer les terres ». Par extension l'« arpentement » désigne dans les minutes de notaires « des descriptions de terres⁴⁶³ ». Mais il s'agit aussi de la dessiner, de la reporter sur un plan ou une carte : « L'arpentage a pour objet de trouver l'aire d'un terrain, ou, plus exactement, l'aire de sa projection horizontale⁴⁶⁴ ». Ce terme regroupe deux actions importantes pour notre étude : la première est liée à l'action de « prendre la mesure » sur le terrain, ce qui dépend fortement de la reconnaissance du sol existant, c'est-à-dire le relevé du sol ; l'autre a davantage à voir avec la retranscription graphique de cette mesure et relie donc la question du travail de terrain avec celui du dessin en atelier. Ces deux aspects qualifient la pratique du relevé architectural. Arpenter, c'est donc prendre la mesure *in situ*, localiser dans l'espace, voir quels sont les éléments existants et structurants sur le site, mener à bien une vérification de la nature des éléments existants et de leur présence sur les cartes ; mais aussi découvrir des éléments non dessinés ou bien « hors champ », comme les éléments de paysage, les vues sur le grand paysage, etc.

L'expérience romaine et stambouliote de Prost, avec le relevé de Sainte-Sophie, semble fondatrice. Après près de deux ans de relevés, il évoque la question de la stratification historique : « Tout ce qui était romain disparaissait alors sous la ville turque. Il aurait fallu attendre bien longtemps pour ne pas écrire autre chose qu'une fantaisie sans fondement⁴⁶⁵. » Le relevé est une manière de vérifier ses intuitions et de les inscrire dans la réalité des lieux afin de les transcrire au mieux sur plan.

Henry Lacoste évoque en 1953 le travail préparatoire effectué par Prost pour le plan d'Anvers. Selon lui, « il a pour sonder un terrain un flair qui tient du prodige » ; il a « arpenté les talus », mais aussi questionné les habitants, « interrogé les militaires qui partaient, les civils qui les remplaceraient » et « les petites gens qu'on ne consulte guère. » Il explique qu'il possède l'art d'écouter, de vouloir comprendre, et de « découvrir et mettre en valeur l'originalité d'autrui ». Il compare sa connaissance des lieux à celle d'un Vauban : il « connaît son Anvers comme Vauban connaissait son Ath par cœur, son Namur et son Charleroi⁴⁶⁶ ».

⁴⁶³ Michelet, *Journal*, 1835, p. 178, voir <http://www.cnrtl.fr/definition/arpentage>.

⁴⁶⁴ J. Hadamard, *Géom. dans l'espace*, 1921, p. 310, *ibid.*

⁴⁶⁵ Prost Henri, *La villa Médicis et l'urbanisme*, *op. cit.*, p. 7.

⁴⁶⁶ Lacoste Henry, cité dans « Henri Prost urbaniste », *op. cit.*, p. 8.

Pour la côte varoise, l'ancien préfet Théophile Barnier évoque l'arpentage de Prost : un « travail considérable et fatigant, exigeant la prospection, sans compter la bande côtière, de milliers d'hectares de rochers broussailleux, sur des flancs souvent abrupts⁴⁶⁷ ». Il en est de même pour la région parisienne : Prost écrit par exemple que les solutions et les travaux envisagés sont réalistes, qu'ils ont tous fait l'objet de « prospection de détails dans les terrains traversés⁴⁶⁸. » En effet, l'établissement du PARP nécessite un travail de connaissance du terrain, ce que soulignent Remaury et Royer quand ils rappellent en 1959 qu'il fallait « que l'on dispose d'un minimum de connaissance de l'« occupation du sol ». Avant de chercher à « vertébrer » l'agglomération, devait-on en connaître la forme et l'importance⁴⁶⁹ ». On a déjà évoqué la mobilisation des services de l'État nécessaire à cette prospection sur plus de 650 communes, qui ne peut s'effectuer qu'en équipe.

C'est aussi Rotival qui décrit cette méthode de reconnaissance :

« Le travail qui devait nous amener dans toute la région algéroise se faisait, toujours, une fois arrivé sur place, à pied, un cahier de croquis à la main. Rien ne devait ni ne pouvait compter pour Prost que la connaissance parfaite du site, cette conque harmonieuse ou devait évoluer l'homme. C'est là, grâce à ce grand maître, que nous avons appris à fixer, apparemment sur le papier mais plus réellement dans notre cerveau, ces croquis rapides bientôt couverts de notes qui devaient marquer les contours du terrain, évaluer les distances à l'échelle humaine, réserver les richesses naturelles, sauver l'arbre séculaire, se glisser entre deux mamelons pour ne pas meurtrir la colline⁴⁷⁰. »

L'arpentage et la reconnaissance du sol des sites se fait à pied et en voiture, afin de repérer les éléments préexistants de l'architecture et du paysage sur les lieux de projet. Prost veut identifier ceux à préserver ou sur lesquels s'appuyer. Les points de vue sur ces éléments majeurs sont aussi repérés *in situ*. Ce travail mobilise également les connaissances des habitants et l'observation de leurs usages et habitudes.

⁴⁶⁷ Barnier Théophile, « Côte d'azur varoise », Marrast Joseph (dir.), *L'Œuvre de Henri Prost*, op. cit., p. 127.

⁴⁶⁸ Prost Henri, *Aménagement général de la région parisienne. Exposé général*, op. cit.

⁴⁶⁹ Royer Jean et Remaury Pierre, *Le Plan d'Aménagement de la Région Parisienne*, op. cit.

⁴⁷⁰ Rotival Maurice, « Henri Prost », op. cit.

La captation photographique : *in situ, in volo*

La question de la place de la photographie dans l'œuvre de Prost a été abordée par l'article de Vlada Filhon et Holy Raveloarisoa qui traite du « fonds dans le fonds », à propos des photographies concernant la ville d'Istanbul⁴⁷¹. Le texte traite de la place de ce médium dans le travail spécifique pour le plan directeur d'Istanbul. Il est cependant nécessaire d'ouvrir la question plus largement et d'identifier l'articulation du médium avec la pratique de Prost et sa manière de faire le projet. En effet, les vues du ciel et du sol constituent des instruments de relevé et de connaissance du territoire et du sol urbain, ainsi que de diffusion du projet montrant la ville en train de se faire – tant vers le pouvoir que vers les habitants et les professionnels (revue et expositions).

Une partie des photographies du Fonds Prost concerne un dossier « Documentation et notes de voyages », qui comporte plusieurs ensembles de photographies pour un total de 241 pièces⁴⁷². On y trouve des photographies de villes européennes (France, Italie, Espagne, Belgique), du pourtour méditerranéen (Algérie, Égypte, Turquie) et quelques vues aériennes du Canada. Cet ensemble montre l'intérêt et la curiosité de Prost pour les villes et paysages. D'autre part, la lecture du détail du Fonds Prost indique la présence d'une grande quantité de photographies. Les périodes charnières des séjours au Maroc et à Istanbul sont les plus documentées : elles représentent 75 % du fonds photographique. Si l'on regarde avec précision la partie photographique du Fonds Prost, en se limitant aux seuls projets dont il est question dans cette recherche (soit le Maroc, la côte varoise, la région parisienne, Alger et Istanbul) on peut comptabiliser 5 608 objets⁴⁷³. Ce nombre atteste que l'outil photographique est très présent dans la pratique de l'architecte, aussi bien comme instrument de documentation qu'au titre de source graphique démonstrative pour le projet en action ; ou encore, comme médium de diffusion d'informations au sujet de l'avancement des chantiers d'aménagement urbain⁴⁷⁴.

⁴⁷¹ Filhon Vlada et Raveloarisoa Holy, « Istanbul in Photographs. « Archives within archives », in *From the imperial capital to the republican modern city : Henri Prost's planning of Istanbul (1936- 1951)*, Istanbul, Turquie, Istanbul Research Institute, 2010, p. 201-211 ; et voir la traduction par Mathilde Pinon-Demirçivi sur le site de l'exposition virtuelle de la Cité de l'Architecture en ligne : <https://expositions-virtuelles.citede-larchitecture.fr/prost/00-ACCUEIL-CHAP-06.html>.

⁴⁷² Voir l'objet « PROST-A-06. Documentation et notes de voyages », Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 21/1 et 50/2.

⁴⁷³ Nous avons dépouillé et comptabilisé les documents photographiques à partir de l'Inventaire complet, réalisé par Vlada Filhon et Holy Raveloarisoa sous la direction de Sonia Gaubert. Voir : http://archiwebture.citechailot.fr/pdf/FRAPN02_PROST.pdf, consulté en octobre 2016. La synthèse est en annexe.

⁴⁷⁴ Concernant plus particulièrement l'usage de la photographie urbaine à Casablanca, voir Bertoni Angelo, « Photographier la ville coloniale. Les transformations de Casablanca, entre cartes postales et inventaire photographique (1912-1929) », *Outre-Mers*, vol. T. 103, n° 388-389, 2015, coll. « Revue d'histoire », pp. 46-69.

Filhon et Raveloarisoa confirment cet aspect de la méthode de travail de Prost pour le projet d'Istanbul⁴⁷⁵ : la grande « quantité de photographies sur Istanbul démontre qu'Henri Prost s'est servi de ces clichés comme outil de travail pendant l'élaboration du plan directeur ». On trouve pour ce projet des « repérages photographiques » de vues urbaines et de « bâtiments importants », des « clichés d'ambiance », des photographies annotées. Certaines témoignent des réflexions de Prost sur des questions de patrimoine, notamment la protection « du cadre historique et végétal » de la ville. Un autre groupe de photographies concerne les transformations à l'œuvre : elles fixent les étapes avant, pendant et après les travaux d'aménagement urbain.

Dans le travail de Prost, la photographie est un instrument complémentaire à la carte, mis à contribution pour rendre compte de l'expérience de terrain. Son usage est de trois types. Le premier est la photographie aérienne verticale, dite « plan photographique aérien » par Prost : ce sont les « vues topographiques aériennes », selon la terminologie de l'IFA, qui permettent de mettre à jour avec précision les fonds de plans. Ensuite, la photographie aérienne en vision oblique permet d'embrasser les sites et leur contexte dans une vision d'ensemble panoramique. Enfin, la photographie « en pied » rend compte *in situ* des espaces urbains et paysager, ainsi que des vues lointaines captées dans ces espaces. Chacune de ces formes entretient un rapport au sol différent, du survol qui cherche à prendre du recul et à capter une portion de la surface terrestre en s'élevant, jusqu'au sol parcouru en voiture ou à pied, comme un déplacement dans la première surface captée depuis le ciel. Dans le Fonds Prost, au sujet des projets étudiés, on trouve 80 % de photographies en pied, le reste étant constitué de photographies aériennes verticales ou obliques⁴⁷⁶.

Prenons un exemple de cette diversité d'usages. À Rabat, l'immeuble de la poste centrale dessiné par Adrien Laforgue, et construit en 1923, se situe à un moment particulier de la séquence spatiale urbaine qui descend de la gare vers la Médina, lorsque la largeur de l'avenue Dar El Maghzen se réduit. Une photographie montre la façade de cet édifice, prise au sol, dans l'axe du corps principal qui domine l'ensemble et duquel partent deux ailes de hauteur décroissante, à mesure que l'on s'éloigne de cet axe. On perçoit le principe des portiques et des piliers plus ou moins larges, qui rythment le développé des trois façades, et marquent l'ancrage au sol du bâtiment. Une série de photographies aériennes le montre ensuite dans des prises de vues obliques, cadrées sur le bâtiment et le croisement des voies en

⁴⁷⁵ Filhon Vlada et Raveloarisoa Holy, « Istanbul in Photographs. », *op. cit.*

⁴⁷⁶ La distinction entre ces deux types de photographies reste à faire car elles sont classées sous la forme « photographies aériennes », sans spécification. D'autre part certaines sont mélangées dans des dossiers qui comportent aussi des prises de vues en pied, voir la liste en annexe.

construction ; puis, un point de vue plus haut et reculé permet d'apprécier la position particulière de ce bâtiment dans la séquence, depuis la Médina en bas de la photographie au premier plan jusqu'au minaret de la mosquée, en fond de perspective et en arrière-plan. Une autre vue des années 1950 embrasse l'ensemble de la ville ; on y distingue à peine le volume de la poste dans la matière du tissu de la ville nouvelle, mais le bâtiment est bien là, sur l'axe de la séquence. Il clôture une liaison transversale avec le jardin du « triangle de vue ». Enfin, s'élevant encore, on retrouve l'édifice dans les photographies aériennes verticales, que ce soit en 1923 juste après la construction, ou plus tardivement dans les prises de vues des années 1930⁴⁷⁷.

Ceci montre, même s'il s'agit d'une construction *a posteriori*, que les photographies établissent une image de la ville et des objets qui la constituent à divers points de vue et à diverses échelles ; la photographie est donc un des outils du projet transcalaire.

***In situ*, photographie au sol, arpentage et repérage**

Les photographies prises au sol, *in situ*, témoignent de l'importance du repérage et de l'arpentage des sites de projet. Cette pratique traverse l'ensemble de l'œuvre de Prost ; la photographie en est un précieux témoin. Du Maroc à Istanbul en passant par la côte varoise, quantités de clichés montrent le travail de terrain mobilisé pour les besoins des projets.

Pour le Maroc, un dossier dit de « documents généraux », concernant la période 1913 à 1930, contient 314 photographies qui représentent des vues générales de villes, casbah, bâtiments publics, détails de portes, routes et paysages⁴⁷⁸. Plus spécifiquement, pour Casablanca, on trouve 106 photographies en pied, et 306 pour Rabat.

Une série de photographies montre des « vues historiques » de Casablanca, soit l'état de la ville à l'arrivée de Prost en 1913⁴⁷⁹. Ce sont notamment les abords des murs d'enceinte de la Médina et le boulevard du IV^e Zouave menant au port, les quais du port, la place de France, etc. Une série de vues aériennes de 1906, montrant la ville sous plusieurs angles, complète cet état des lieux⁴⁸⁰. Un « Album de photographies de comparaison prises du même point à des époques différentes » contient un cahier qui liste la « table des planches », faisant état de 29 planches

⁴⁷⁷ Photographies aériennes verticales, 1923 et vers 1930, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XXe, 343 AA 54.

⁴⁷⁸ Fonds Prost, *loc. cit.*, Objet PROST-C-10-01, dossier 2 « Photographies », 343 AA 57.

⁴⁷⁹ Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 21/2.

⁴⁸⁰ Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 21/2, 40/2 et 40/3.



- 89 Henri Prost, Plan d'aménagement et d'extension de Casablanca, photographies de repérage sur le terrain, 1917, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 40/3). La note en haut à gauche indique: "La croix rouge indique l'extrémité de la perche ayant servi de repère pour situer les lieux comparativement. Le territorial cultivant son jardin doit se trouver exactement à l'angle nord-est du soubassement de la statue équestre de Lyautey". Notons que les deux vues permettent de situer le lieu à partir de deux points de vues différents.

montrant les mêmes lieux en 1918 ou 1922, puis en 1931. Ce sont notamment certaines rues, avenues et boulevards mais aussi des places, squares et carrefours, des quartiers, même : « un secteur de villas », la nouvelle Médina, le secteur industriel et le port⁴⁸¹. Ces images entrent au cœur des différents aménagements réalisés et des différents types de quartiers indiqués sur le plan de zonage.

Un couple de vues retient particulièrement l'attention : deux photographies prises en 1917 montrent le repérage d'un point précis à l'aide d'une perche, marquée d'une croix rouge sur les prises de vue⁴⁸². Une note manuscrite, probablement de la main de Prost, y figure : « La croix rouge indique l'extrémité de la perche ayant servi de repère pour situer les lieux comparativement⁴⁸³ ». On peut voir sur la deuxième photographie, comme l'indique une inscription manuscrite au dos, « Le territorial cultivant son jardin » qui « doit se trouver exactement à l'angle nord-est du soubassement de la statue équestre de Lyautey ». Ainsi, les deux photographies situent ce repère entre la première vue d'un chantier en cours et la seconde d'un militaire, le « territorial », au milieu d'un jardin potager situé certainement au centre des baraquements militaires, à la place desquels viendront s'ériger la place administrative avec la statue équestre du Maréchal, et le parc Lyautey.

Pour Rabat, la plupart des photographies en pied concernent la résidence administrative et l'avancement du chantier, ainsi que le boulevard Dar El Magzhen. Deux photographies très intéressantes montrent l'un des figuiers qui a servi de point de repère pour l'implantation de la Résidence⁴⁸⁴. Marrast raconte l'anecdote du choix de cet emplacement par le Maréchal Lyautey : un jour, « arrêtant son cheval sur la hauteur dominant Rabat et embrassant le paysage unique se déroulant devant lui, [il] déclara que là, et pas ailleurs, s'élèverait la Résidence. Point de repère : trois figuiers qui sont devenus le centre du patio⁴⁸⁵ ». Il est bien entendu question du patio de la Résidence. Les deux photographies montrent un figuier au premier plan, sous le feuillage duquel on aperçoit sur la gauche la silhouette de la Médina et le point haut de la Casbah des Oudaïas ; ainsi que, à droite, la tour Hassan qui se découpe sur l'horizon du littoral plongeant vers l'océan, confirmant ainsi la situation en point de vue dominant sur la future ville qui se développera entre la médina et la Résidence Générale – ce que l'on peut vérifier dans les prises de vue

⁴⁸¹ « Ville de Casablanca. Album de photographies de comparaison prises du même point à des époques différentes. Table des planches », Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 40/5 et 40/6, 8 pages.

⁴⁸² Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 40/3.

⁴⁸³ Note manuscrite accompagnant les deux prises de vue, *ibid.*

⁴⁸⁴ Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 41/5. Il y a d'ailleurs dans le dossier plusieurs photographies qui montrent le terrain en pente et les figuiers sur un point haut, en situation dominant la ville.

⁴⁸⁵ Marrast Joseph, « Maroc », *op. cit.*, p. 83.



90 Henri Prost, Résidence générale et services administratifs, Rabat, Photographie du figuier ayant servi de repérage à Lyautey pour localiser le bâtiment de la Résidence générale, vers 1916, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 41/5.



91 Henri Prost, Résidence générale et services administratifs, Rabat, Photographie aérienne du site et des bâtiments en chantier, 1917, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 41/6.

Notons la présence d'un arbre qui pourrait être le figuier au centre de l'emplacement du site de construction de la Résidence générale.

postérieures à la réalisation du bâtiment. Le figuier est aussi visible dans une photographie aérienne où l'on perçoit l'arbre au centre des tracés au sol du futur centre administratif⁴⁸⁶. Une autre série de photographies montre les mêmes lieux à deux époques différentes en 1927 et 1931⁴⁸⁷. Il s'agit de la séquence de l'Avenue Dar El Maghzen, avec la place de la gare et les principaux bâtiments publics.

En 1922-1923, Prost parcourt en voiture et à pied le territoire de la côte d'azur varoise pour les besoins du plan d'aménagement. Deux photographies non datées montrent sa voiture : sur l'une, il est au volant, la voiture à l'arrêt ; sur l'autre, il semble que sa femme se tienne debout dans la voiture, en train de regarder l'opérateur qui doit être Prost⁴⁸⁸. La documentation de cet arpentage est regroupée dans un album relié de 33 planches, sur lesquelles sont collées 176 épreuves photographiques de prises de vue que l'on peut attribuer à Prost, et qui sont regroupées par communes du littoral⁴⁸⁹. Une photographie située en première page de l'album atteste que ce sont bien les prises de vue de l'architecte en repérage. En effet une indication manuscrite indique « la limite du Département », pointe le début du parcours ; on y voit la voiture de Prost, et vraisemblablement sa femme, assise à la place du passager⁴⁹⁰. La voiture est d'ailleurs présente sur plusieurs autres prises de vue, stationnant au bord de la route.

Les photographies, de petit format, sont regroupées jusqu'à quatre ou cinq par page. Elles montrent des éléments du paysage proche (végétation, plages, constructions) ou lointain (golfs et caps). Elles sont accompagnées de commentaires manuscrits très instructifs pour comprendre la méthode de travail de Prost sur la reconnaissance de terrain⁴⁹¹. Concernant le paysage proche, nous trouvons : « Pins à classer », « La route, les villas et le chemin de fer », « Les palmiers », « Pins de la plage », « Le pont [...] » ; et, pour les éléments lointains : « la baie vue de la plage », « aperçus de la côte ouest », « un aspect de la côte », « Baie », « Calanque », etc.

Les commentaires liés aux éléments du plan d'aménagement paraissent les plus intéressants. Ils indiquent les emplacements des éléments de paysage à protéger,

⁴⁸⁶ Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 41/6.

⁴⁸⁷ *Ibid.*

⁴⁸⁸ Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 62.

⁴⁸⁹ Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 43.

Pour la répartition des photographies par communes ou lieux dit : St Cyr 9 vues, Bandol 8 vues, La Seyne 15 vues, La Garde 3 vues, Le Pradet 12 vues, Carqueiranne 11 vues, Presqu'île de Giens (Hyères) 3 vues, Bormes-les-Mimosas 5 vues, Le lavandou 9 vues, Cavalière 6 vues, Le Rayol Canadel 4 vues, Cavalaire 21 vues, La Croix Valmer 4 vues, Ramatuelle 5 vues, Gassin 13 vues, Ste Maxime 6 vues, Fréjus 6 vues, St Raphael 29 vues, Estérel 7 vues.

⁴⁹⁰ *Ibid.*, pl. 1, photographie en bas à gauche.

⁴⁹¹ Les commentaires manuscrits sont inscrits sous les photos, ils complètent les titres manuscrits en majuscules qui renvoient aux noms de communes ou de lieux dits,



92 Plan d'aménagement de la côte varoise, vue du littoral, la plage de Cavalaire, vers 1922-1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 43/1.



93 Plan d'aménagement de la côte varoise, vue du littoral, la plage le Pellegrin à La Londe, vers 1922-1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 43/1.

que ce soient des arbres remarquables, en groupes ou isolés : « Pins à classer », « Boisements à protéger actuellement en voie de disparition par les exploitations de sable », « un groupe de pins à classer », « pins à conserver vus de la route » ou « vus de la plage », et plus largement des « paysages à classer » ; enfin, ponctuellement, des indications telles que celle-ci : « Le parc Calvet en voie de disparition qu'il faut acquérir pour conserver un espace libre indispensable à St Raphaël ». Les commentaires concernent aussi des situations exemplaires, comme les « quelques aspects d'un chemin de piéton front de mer. Disposition typique à propager », les « quelques aspects d'un chemin de piéton en front de mer », ou encore : « Mur de clôture avec banquette de repos pour le promeneur », « placette à conserver au public », dispositions que l'on retrouve dans les coupes de Prost concernant la « Voie front de mer⁴⁹² ». Ce sont aussi des commentaires critiques qui dénoncent un « exemple d'une disposition défectueuse et architecture à ne pas imiter », ou localisent un « emplacement en voie de lotissement » et un « emplacement choisi pour un lotissement ouvrier ».

Plus nombreuses sont les annotations désignant les lieux de futurs aménagements de voirie « sur la route à la jonction d'une route nouvelle venant de Pin de Galle », « la plage et les hauteurs où se développera la voie touristique », « Au fond les collines où se développeront la voie touristique et les voies secondaires pour mise en valeur », « le pont où passera la voie touristique », « passage de la voie touristique », « étranglement de la route. Départ du nouveau boulevard front de mer », « jonction du nouveau boulevard front de mer avec la route », « passage du nouveau boulevard front de mer », « route à élargir en utilisant les déchets de carrière ». C'est aussi « La gare qu'il faut déplacer pour permettre son extension normale sans être gêné par les arbres », ou bien d'application des principes du plan d'aménagement « Le chemin creux accédant à la plage "zone *non aedificandi* à créer" », « l'arrivée à Saint-Raphaël à aménager dans le plan d'extension ».

Un autre groupe de 212 photographies renseigne des usages et des situations remarquables et représentatives des cas de figure typiques de la problématique de l'aménagement du littoral varois⁴⁹³. Elles ont vraisemblablement été commandées à des photographes professionnels, car elles sont d'une facture différente de celles du *road book* de Prost. La qualité de la prise de vue et des tirages est bien supérieure. Elles ont donc un statut différent et sont plutôt destinées à documenter le projet et à communiquer aux professionnels ou au grand public les enjeux du projet d'aménagement. Elles montrent le paysage du littoral (boisements, agriculture,

⁴⁹² Voir entre autre la coupes du « profil d'une route côtière à moins de 20 m au-dessus du niveau de la mer », n.d., Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 44/5.

⁴⁹³ Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 43/1, 62 et 108.



94 Henri Prost, Maurice Rotival, Aménagement des hauts d'Alger, photographies du site et des vues, novembre 1935, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 44/3, p. 6 et 8.



95 Henri Prost, Plan directeur d'Istanbul, Album de photographies de repérage, "avant travaux", 1944, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 20/3.

système collinaire, etc.), l'état des plages, la pratique de la baignade, des autochtones sur les chemins du littoral ou pêchant sur la côte.

Pour Alger, une centaine de photographies montrent les « Hauts d'Alger », en rapport avec le projet d'aménagement que Prost cosigne en 1935 avec Rotival⁴⁹⁴. Dans l'album qui présente le « Plan directeur de l'aménagement des Hauts d'Alger » cinq pages regroupent quinze photographies montrant à la fois des éléments du paysage proche collinaire – boisements, terrains vallonnés, chemins au milieu des arbres, voie à flanc de pente et murs de fortifications – et des vues sur le paysage lointain vers l'horizon de la baie d'Alger. La dernière page comprend un arrangement de six photographies montrant des vues vers le port et des bâtiments au premier plan, dont certaines parties sont hachurées en rouge pour indiquer « les parties d'immeubles à exproprier pour démasquer une vue panoramique unique au monde, principal attrait touristique d'Alger », supprimant un à deux étages aux immeubles existants. D'autres commentaires écrits en jaune indiquent un « Talus à transformer » par « terrassements » et « boisement » pour en faire un « jardin », ou bien au pied des immeubles une « voie à aménager par la création d'un trottoir et de jardins sur l'emplacement des talus » ; enfin, c'est un « bastion accessible aux touristes à aménager ». La relation entre les photographies et le plan d'aménagement ne laisse aucun doute sur l'utilisation des prises de vues comme repérage des lieux à aménager.

Pour le projet d'Istanbul, le nombre de photographies est colossal : plus de 3200 clichés rendent compte d'une méthode de reconnaissance systématique pour le relevé des situations. Ces vues du paysage urbain sont organisées en albums et classeurs ; et certaines font l'objet d'une nomenclature de Prost. Le fonds photographique concernant Istanbul a été analysé par Filhon et Raveloarisoa lors du nouveau classement du Fonds Prost à l'IFA en 2005⁴⁹⁵. Cette grande quantité de documents est la preuve d'un travail de repérage très attentif aux paysages urbains et à l'architecture, tant domestique que monumentale. Les indications au dos des

⁴⁹⁴ Les 95 photographies des « Hauts d'Alger » sont regroupées dans le dossier 343 AA 60/8, elles sont en partie utilisées dans l'album du plan « Aménagement des hauts d'Alger », plan directeur, présentation du programme, Nov. 1935, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 44/3.

⁴⁹⁵ Filhon Vlada et Raveloarisoa Holy, « Istanbul in Photographs. », *op. cit.*

photographies permettent de les situer grâce à des cahiers et feuillets qui les répertorient. Ce sont, entre autres, quinze albums et classeurs comportant environ 2400 photographies datées de 1936 à 1949, prises sur les lieux des principaux projets d'aménagement et de préservation⁴⁹⁶.

Pour la région parisienne, on ne dispose que d'une vingtaine de prises de vues en pied. Il n'est donc pas possible de conclure à l'utilisation de la photographie comme outil de documentation pour le projet. Peut-être est-ce dû au fait que le PARP est une œuvre de synthèse – des opérateurs se sont déplacés sur site pour certaines vérifications –, ou bien au fait que Prost n'a pas eu besoin d'en faire usage pour ce projet ?

⁴⁹⁶ Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 20/3 : 5 Albums, 299 photographies ; 343 AA 65/1 : 5 dossier en classeurs, 141 photographies ; 343 AA 68 : 17 dossier en classeurs, 344 photographies ; 343 AA 69 : 15 dossier en classeurs, 340 photographies ; 343 AA 70 : 18 dossier en classeurs, 317 photographies ; 343 AA 71 : 12 dossier en classeurs, 462 photographies ; 343 AA 72 : 11 dossier en classeurs, 468 photographies ; 343 AA 73/1 : 5 dossiers en classeurs, 340 photographies.

Pop. G. BAUDEL CHARENTON

**RAPIDITÉ
ÉCONOMIE
HAUTE
PRÉCISION**

**TOPOGRAPHIE
PAR PHOTO
AÉRIENNE**

**ENTREPRISE
MARCEL CHRÉTIEN
VINCENNES**

17 AVENUE DE PARIS. Téléphone. Daumesnil: 1457

***In volo*, la photographie aérienne verticale « plan photographique aérien »**

L'expérience de Prost avec la photographie aérienne commence au Maroc. Les progrès de l'aviation militaire au cours de la première guerre mondiale, couplés à ceux de la photographie aérienne, font émerger une technique qui sera mise à profit pour la connaissance. La photographie accompagne les campagnes militaires et géographiques, notamment au Maroc, à la fin du xix^e siècle et au début du xx^e. Cet outil révolutionne les études scientifiques de nombreux domaines⁴⁹⁷ : outre la géographie⁴⁹⁸, la sociologie, l'ethnographie, l'archéologie, l'histoire et enfin l'urbanisme en font usage. Laprade confirme l'intérêt de cette technique pour la reconnaissance de site : les « reconnaissances d'avions » étaient mobilisées pour préparer les travaux du chemin de fer et des routes, pour repérer les forêts, les gisements de phosphates et les ressources hydrauliques. Mais aussi, comme l'écrit Prost, en urbanisme : « Les aviateurs militaires fournirent dès le début des vues infiniment précieuses pour savoir ce qui se passait dans les îlots entre les rues⁴⁹⁹ ». En 1935, un article d'André Balleyguier, secrétaire général de la Compagnie Aérienne Française, fait état de « La photographie aérienne au service de l'Urbanisme colonial⁵⁰⁰ ». Il explique l'impact de cette technique sur la connaissance des villes et structures urbaines, mais surtout décrit très précisément la technique du « lever du plan d'une ville par la photographie aérienne » et les différentes opérations de leurs vérifications réciproques.

Si les recherches récentes et les articles qui en rendent compte explorent l'influence de la photographie aérienne sur l'urbanisme des années 1930-1950⁵⁰¹, peu de travaux décrivent l'impact de cette nouvelle technique d'observation du sol de la terre sur la pratique des premiers urbanistes. On tentera d'aborder cette question au travers des travaux de Prost, de ses premiers projets au Maroc vers 1913 jusqu'aux années 1950. Cànâ Bilsel a présenté une intervention sur les « Usages de la photo-

⁴⁹⁷ Voir Julien Bondaz et Teresa Castro, « La terrain vu du ciel. Photographie aérienne et sciences sociales (d'une guerre à l'autre) », in Kramer Antje, Mégard Nolwenn, Trétiack Philippe, Schlessler Thomas et Lampe Angela, *Vues d'en haut : Centre Pompidou-Metz*, Issy-les-Moulineaux, Beaux-arts éd., TTM, 2013, p. 293-299.

⁴⁹⁸ Robic Marie-Claire, « Du ciel au sol : la vue aérienne et l'idéal de la vue raisonnée. Les photographies aériennes dans la géographie des années 1920 », in Pousin Frédéric et Dorrian Mark, *Seize études pour une histoire culturelle. Vues aériennes*, Genève, Suisse, MétisPresses, 2012, p. 129-148.

⁴⁹⁹ Laprade Albert, *Lyautey urbaniste*, op. cit., p. 14.

⁵⁰⁰ Ballayguier André, « La photographie aérienne au service de l'Urbanisme colonial », *Urbanisme*, n° 38, août 1935, pp. 324-329 André Balleyguier a créé la Compagnie Aérienne Française en 1916, indépendante elle a opéré de 1919 jusqu'à la fin de la deuxième guerre mondiale, et l'une de ses spécialités fut la photographie aérienne, voir la revue ICARE, « Compagnie aérienne française 1919-1935 », n° 218, SNPL.

⁵⁰¹ Higgott Andrew, Wray Timothy (dir.) et Hinchcliffe Tanis, « « The synoptic view » : aerial photographs and twentieth-century planning », in *Camera constructs. Photography, architecture and the modern city*, Farnham, Royaume-Uni, USA, ASHGATE, 2012, p. ???



97 Photographie aérienne de Casablanca, 1906, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 40/3.

Notons au premier plan les baraquements militaires, futur emplacement de la place administrative et du Parc Lyautey.



98 Henri Prost, Albert Laprade, Résidence générale et services administratifs, Rabat, Photographie aérienne verticale du site et des bâtiments, vers 1928, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 41/4.

Notons que cette photographie aérienne verticale illustre bien le "plan photographique aérien".

graphie aérienne comme technique cartographique par Henri Prost » en 2010, lors d'un séminaire de la MMSH intitulé « Cartographie et urbanisation. Production urbaine, classification et lectures de l'espace⁵⁰² ».

Les premières vues aériennes sont réalisées par le personnel militaire, embarqué à bord de ballons. Marcel Flandrin sera un pionnier de la photographie aérienne au Maroc. Ce photographe né en Algérie effectue son service militaire comme volontaire en 1912 dans le Service photographique de l'Armée; lors de la première guerre mondiale, il sert dans l'armée de l'air. On retrouve les photographies aériennes de Flandrin dans le Fonds Prost sur Casablanca et Rabat, de 1913 à 1924. Plusieurs vues aériennes de 1906 montrent les abords de la médina, le port et les emplacements de la place Administrative et du parc Lyautey, alors occupés par des baraquements militaires⁵⁰³.

De nombreux clichés anonymes figurent dans le Fonds Prost. Sans date, ou bien datés de 1917 et 1928, ils représentent des vues aériennes obliques de la ville à proximité de la médina, dans une série de « vues historiques de la ville⁵⁰⁴ ». Les vues non datées ont certainement été prises au début du séjour de Prost, compte tenu des constructions présentes sur le site (baraquements militaires, état du port, etc.). D'autres clichés plus tardifs montrent le parc Lyautey et la place Administrative. Ils prouvent que Prost a fait usage de cette technique au Maroc. D'autres clichés, certains signés « AGRICOLAVIA », datent des années 1950. Un document du Fonds montre un plan de Casablanca révisé en 1929 à l'aide d'une photographie aérienne⁵⁰⁵; même si ce document est daté après le séjour initial de Prost, il doit s'agir d'une mission ponctuelle effectuée plus tardivement.

A Rabat, c'est surtout le site de la Résidence générale qui fait l'objet d'une couverture photographique aérienne. On trouve en particulier dans le Fonds un dossier contenant des vues du chantier de la résidence⁵⁰⁶. Certaines montrent le site en 1917 « avant construction de la résidence » – une étendue plane parsemée de constructions blanches avec la mosquée en partie haute⁵⁰⁷; une autre, prise d'un

⁵⁰² Séminaire « Cartographie et urbanisation. Production urbaines, classification et lectures de l'espace », 12 mars 2010, Bilsel Cànâ, *Usages de la photographie aérienne comme technique cartographique par Henri Prost*, Maison Méditerranéenne des Sciences de l'Homme, Aix en Provence, 2010. A ma connaissance cette intervention n'a pas été publiée, je remercie Catherine Blain de m'avoir informé de cette communication et de m'en avoir fait partager le contenu.

⁵⁰³ Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 40/3.

⁵⁰⁴ Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 21/2.

⁵⁰⁵ Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 111, document PH-DES-0223-04-01.

⁵⁰⁶ Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 41/6.

⁵⁰⁷ *Ibid.*, document HP-PHO-17/5.3.

point de vue opposé, donne à voir la mosquée en premier plan, tandis qu'une piste dessert le terrain de la future résidence d'où émerge le figuier identifié par Lyautey pour y signaler l'emplacement. Une autre vue comporte au dos l'annotation « Probablement époque du Gl Gourand / le garage est en cours d'exécution⁵⁰⁸ ». On y voit en effet le chantier d'un bâtiment au premier plan, mais surtout, sur la photographie sont tracées à la gouache blanche les voies reliant le site de la résidence générale à la médina en traversant le quartier situé entre les deux sites, certaines surligneurs indiquant des croisements de voies ou des places.

Le même dossier contient une photographie aérienne verticale du quartier de la Résidence générale une fois terminé, distinguant les bâtiments et les arbres d'alignement le long des nouvelles voies tracées par Prost⁵⁰⁹. Un album de photographies entier est aussi consacré à cette opération, sous le titre « Rabat Services administratifs ». On y trouve quelques prises de vues aériennes, notamment une vue verticale centrée sur la résidence générale. Une autre série de huit vues verticales concerne le secteur du jardin d'essai et le site de la Résidence générale en 1923⁵¹⁰. Lors de la présentation des plans des villes du Maroc par Joyant et Prost au Musée social en 1922, Joyant exposant le plan de la ville de Rabat évoque « le plan photographique dressé par Prost lui-même⁵¹¹ ».

C'est André Balleyguier qui décrit la qualité des implantations « au sol » des villes nouvelles marocaines, il est intéressant de citer ici un extrait de ce texte :

« La création de ces villes nouvelles qui ont surgi du sol marocain à Casablanca, Fez, Marrakech et surtout Rabat, répond au désir de placer la vie coloniale de l'Européen dans un cadre à la fois agréable et pratique. Les quartiers très distincts sont disposés en vue de leurs destinations, en tenant compte de la nature du sol. Leur implantation s'inspirera des accidents naturels, les respectant, les utilisant, ne les effaçant presque jamais. Les eaux de ruissellement, dont la moindre trace, même évaporée depuis des mois, apparaît sur la photographie, sont des indications indispensables pour le tracé de la voirie future ; de même les pistes, frayées par les piétons et les animaux, marquent les voies naturelles de communication et les lignes de plus faible pente. Les arbres existants seront si possible ménagés. Il n'est pas jusqu'aux teintes différentes du sol et de la végétation, visibles sur le cliché, qui renseigneront l'urbaniste sur la nature présumée du sous-sol, et donneront de premières indications, sur la répartition à faire entre les quartiers, leur densité possible de construction et la faculté d'y faire prospérer des jardins ou des parcs⁵¹². »

⁵⁰⁸ *Ibid.*, document HP-PHO-17/5.1.

⁵⁰⁹ *Ibid.*, document HP-PHO-17/4.1.

⁵¹⁰ Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 54.

⁵¹¹ Prost Henri et Joyant Edmond, *Communication de MM. Joyant et Prost sur les plans d'Aménagement et d'extension des villes au Maroc*, *op. cit.*, p. 18.

⁵¹² Balleyguier André, « La photographie aérienne au service de l'Urbanisme colonial », *op. cit.*, p. 326-327.

Il indique ainsi à la fois la finesse de la qualité des détails de certaines « traces » au sol, que les urbanistes peuvent utiliser dans la photographie aérienne, et aussi, par conséquent, la nature du travail de Prost et de son équipe ainsi que la prise en compte de ces éléments dans la fabrique des plans des villes nouvelles.

Lors de l'exposition coloniale de Marseille de 1922, Gaston Rambert fait l'éloge de la double vision cartographique et photographique du territoire marocain : « Les photographies qu'on a eu l'heureuse idée de placer à côté des plans auxquels elles correspondent ont l'avantage de leur donner la vie⁵¹³. » Il souligne un autre procédé : « une combinaison de la photographie aérienne et du dessin en couleur », en réalité des vues d'avion sur lesquelles « le quartier européen en construction est souligné en blanc, rouge et vert, sans perdre pour cela aucun des détails révélés par le cliché ». Pour lui, « l'effet produit est saisissant⁵¹⁴ ». Il poursuit l'analyse des procédés cartographiques en remarquant l'articulation entre photographie et topographie, à propos d'une prise de vue aérienne du Service géographique du Maroc « où le relief est souligné par des courbes figuratives, document original sur lequel l'œil saisit dès l'abord les traits essentiels de la topographie ». Ce qui lui permet de conclure fort à propos, et en confirmant notre hypothèse, que « cette collaboration du photographe et du topographe, rendue possible par les progrès de l'aviation, peut être étonnamment féconde. C'est un des enseignements qui se dégagent de cette très belle exposition du Maroc⁵¹⁵ ». Prost recommande en 1932 :

« Que l'emploi de la photographie aérienne, fournissant à l'urbaniste une précieuse documentation et un fond de plan à jour, soit généralisé aux colonies par l'application des procédés techniques des entreprises industrielles présentant de sérieuses références⁵¹⁶. »

Pour la côte varoise, à la suite de l'établissement du plan d'aménagement du littoral communiqué par Prost le 17 mars 1923, des extraits communaux du plan général sont distribués à toutes les communes du Syndicat. Si le Préfet parle de « plan d'approximation », c'est qu'il est nécessaire de l'affiner ; Prost indique que la prochaine étape du travail consiste à « dresser pour toute la côte, le plan général au 1/5 000^e qui doit être exécuté par les soins de chaque commune⁵¹⁷ ». Cette action nécessite

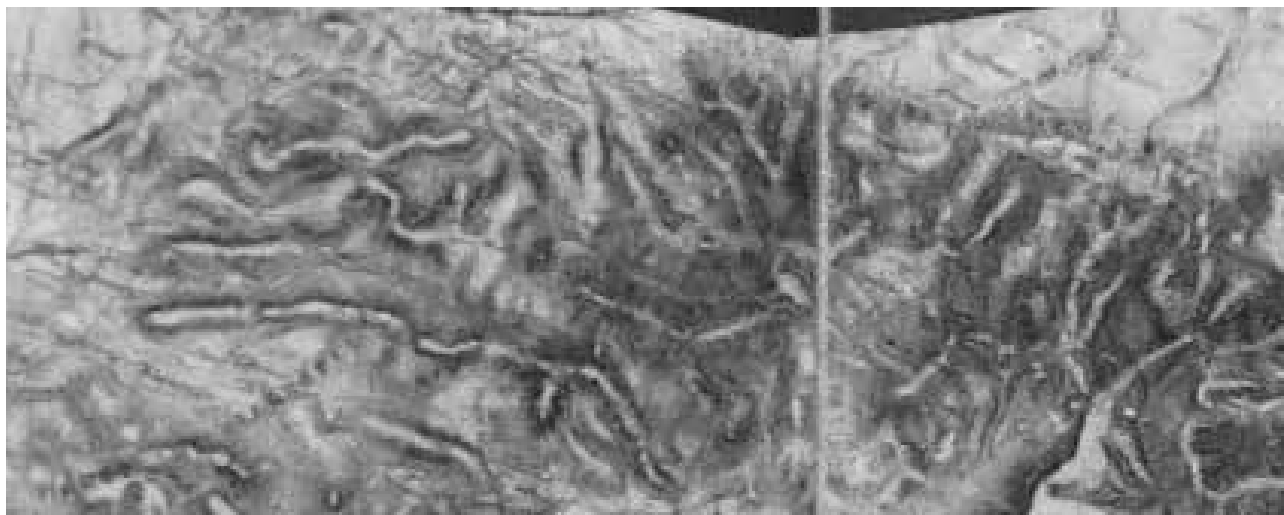
⁵¹³ Rambert Gaston, « La cartographie à l'exposition coloniale de Marseille », *Annales de Géographie*, vol. 31, n° 174, 1922, p. 438.

⁵¹⁴ *Ibid.*

⁵¹⁵ *Ibid.*

⁵¹⁶ Prost Henri, Voeu n° 19 du « Rapport général », in *L'urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux : communications & rapports du Congrès international de l'urbanisme aux colonies et dans les pays de latitude intertropicale*, La Charité-sur-Loire, Delayance, 1932, 388 p.

⁵¹⁷ Compte rendu de la mission de M. Prost, « Séance du 29 octobre 1921 », Bulletin n°1, *Bulletin du Syndicat des Communes du Littoral Varois*, op. cit., p. 58.



99 Photo aérienne Marcel Chrétien & René Danger, Plan d'assemblage photo-aérien au 1/50 000^e, Syndicat des communes du littoral, 1924, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 61.

Le cartouche supérieur indique: "Levé et dressé par la " Photo-aérienne Marcel Chrétien & René Danger Ingénieur-géomètre" sous la direction de M. Henri Prost, Ingénieur-conseil. (Territoire survolé en septembre 1924)".



100 Photo aérienne Marcel Chrétien & René Danger, Photo-aérienne de la commune du Pradet, 1924, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 61 et 62.

un fond de plan à jour ; « peu importe le procédé employé », il s'agit de disposer du « plan de l'état actuel des routes existantes et des constructions », afin de « tracer le plan au 1/5 000^e prescrit par la loi sur les plans d'aménagement et d'extension⁵¹⁸ ». Prost a besoin de mettre à jour la connaissance cartographique du territoire des communes du littoral. Pour ce faire, il propose au Syndicat un levé par photographie aérienne ; une somme est allouée pour cette opération au budget prévisionnel de 1924. En 1924, Prost intervient lors d'une séance du SCLV pour informer à propos de la mise à jour du plan au 1/5 000^e :

« cet important travail confié par contrat spécial à la maison Marcel Chrétien est en voie d'exécution et les photos d'avions auxquelles il est actuellement procédé doivent, après assemblage, rendre les plus signalés services pour l'établissement du plan projeté comme à la rectification de quelques lacunes présentées par certains plans déjà dressés par les communes syndiquées⁵¹⁹ ».

Ce dossier de photographies aériennes figure dans le Fonds Prost. L'examen des documents montre un « plan d'assemblage photo-aérien au 1/80 000^e », dont le cartouche indique que le territoire a été survolé en septembre 1924, et que ce plan a été « levé et dressé par la "Photo-aérienne Marcel Chrétien et René Danger Ingénieur-géomètre" sous la direction de M. Henri Prost⁵²⁰ ». Autour de 350 photographies aériennes sont présentées individuellement et sous forme d'assemblage par communes, à l'échelle du 1/10 000^e. L'ensemble forme une documentation impressionnante sur l'état du littoral en 1924.

Pour le plan de la région d'Alger, la commande du plan régional de 1930 donne lieu, là encore, à une commande de relevé photographique faite à la Compagnie Aérienne Française pour 15 000 hectares. Le rapport de la sous-commission du 8 juillet 1930, cité par Zohra Hakimi, indique que « les documents photographiques et topographiques qui lui seront fournis, serviront à un urbaniste parisien de renom⁵²¹ » – il s'agit de Prost. En l'occurrence, ces données sont à l'origine d'un retard dans la livraison du plan à cause du « rejet par le service topographique du plan au 1/2 000^e commandé à la compagnie aérienne française », en précisant que « les relevés topographiques indispensables à l'achèvement des travaux qui leur avaient été confiés ne leur ayant pas été produits en temps voulu, MM. Prost et Rotival n'avaient pu accomplir entièrement leur mission⁵²² ».

⁵¹⁸ *Ibid.*

⁵¹⁹ Présentation du Plan d'Aménagement par Prost, « Séance du 22 septembre 1924 », Bulletin N°2, in *Ibid.*, p. 25.

⁵²⁰ Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 61 et 62.

⁵²¹ Rapport de la sous-commission, 8 juillet 1930, DUCH, in Hakimi Zohra, *Alger, politiques urbaines, op. cit.*, p. 84.

⁵²² Avenant 2 au contrat, fait à Alger et daté du 10 octobre 1935, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 5/15, p. 1-2.



101 Henri Prost, Aménagement des hauts d'Alger, Photographie aérienne du quartier de la Marine, mai 1932, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 45/6.



102 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, Photographie aérienne, vue des jardins du château de Versailles, 1933, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 63. Notons que cette vue fait partie d'un ensemble d'environ 400 vues aériennes de la région parisienne, 1933-1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 63 et 64. Des plans de montages sont aussi présents dans le dossier. Notons aussi des points de repérage en rouge sur la photographie.

Pour le plan d'Alger, le Fonds Prost ne contient que la photographie du quartier de la Marine, en deux exemplaires, datée de mai 1932⁵²³. Le cadrage montre la Casbah et le quartier de la Marine, avec en partie haute la colline des « hauts d'Alger ». L'une des photographies est vierge, à l'exception de quelques lignes d'axes sur un boulevard. L'autre en revanche a fait l'objet d'un travail de dessin figurant des tracés de voies et espaces publics en jaune, sur le trapèze du quartier de la Marine et vers la Casbah et le port ; des îlots à bâtir sont indiqués sur le tissu existant en rouge, des signes indiquent les édifices religieux musulmans et catholiques. Un numéro trois, écrit et cerclé de rouge semble signifier qu'il s'agit de la variante « 3 », les autres étant manquantes au dossier. À côté de ce numéro, un commentaire de Prost écrit à l'encre bleue indique :

« avantages : circulation facile - perspectives sur la mer - sur la ville et sur la jetée - aspect monumental de l'ancienne casbah

inconvenients : vent de mer dans la voie principale et blocs à bâtir de formes peu esthétiques vus de la mer

Note : Prévoir l'édification d'un ou deux immeubles à grande hauteur ».

Un dégagement à l'articulation entre la pointe du quartier et le port est signifié en jaune ; un commentaire manuscrit indique : « débouché créé par la suppression de la chambre de commerce ». Ceci montre que Prost utilise la photographie aérienne verticale pour travailler rapidement à la main sur des études de variantes de projets.

Pour l'établissement du Plan d'Aménagement de la Région Parisienne, les photographies aériennes verticales ont été utilisées, comme on l'a vu précédemment, afin de mettre à jour les planches cartographiques au 1/10 000⁵²⁴. On trouve dans le Fonds Prost deux classeurs contenant plus de 380 photographies verticales issues de campagnes aériennes menées en 1933 et 1934 par la Compagnie aérienne française, Marcel Chrétien et autres anonymes⁵²⁵.

Pour le Plan directeur d'Istanbul, même si le Fonds Prost comporte essentiellement des photographies en pied, quelques albums de vues aériennes verticales existent, datant de 1936-1937, soit durant les deux années suivant son arrivée. Elles témoignent de l'utilisation de ce type de photographies aériennes pour le travail de reconnaissance et sont donc complémentaires aux prises de vues *in situ* en pied. On trouve une trentaine de photographies de différents quartiers et monuments de la ville, regroupées en albums illustrant « les transformations d'Istanbul⁵²⁶ ».

⁵²³ Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 45/6, clichés de la Compagnie Aérienne française, Suresnes, 1932.

⁵²⁴ Voir Partie 2, le chapitre sur le PARP.

⁵²⁵ Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 63 et 64.

⁵²⁶ Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 20/5.

D'autre part, à Istanbul en 1940, Prost écrit un texte de cinq pages dactylographiées sur « La photographie aérienne et l'urbanisme⁵²⁷ ». Cinq ans après le texte d'André Ballayguier publié dans *Urbanisme*, il y fait état des avantages que procure la photographie aérienne en reprenant la question des intérieurs d'îlots, dont Prost dit que le plan topographique « ne fournit aucune indication sur la nature et la densité des constructions ». Peu importe, en fin de compte, à qui l'on doit la paternité de l'idée de la vision intérieure des îlots. Prost précise le rapport entre le plan topographique et la photographie, il écrit et confirme :

« Les urbanistes n'ont eu à leur disposition, pendant bien longtemps, que les plans topographiques et les plans cadastraux - ces derniers complétant les premiers, par l'indication des limites de propriétés - mais ces Plans sont généralement muets sur le volume, l'importance et la destination des constructions, - ils n'apportent qu'une documentation insuffisante.

Heureusement, depuis une vingtaine d'année, une merveilleuse adaptation de la photographie, utilisant les qualités pacifiques de l'avion, a révolutionné les conditions d'études de l'Urbanisme.

Plus d'inconnues pour l'Urbaniste, l'objectif saisit le moindre détail ; l'Urbaniste est renseigné en tous points, avec une précision qui lui permet de proposer aux Municipalités les solutions les mieux adaptées, tant à la circulation qu'à l'hygiène et aux finances de la Ville⁵²⁸. »

Il affirme par conséquent que « Le plan Photographique Aérien est le complément indispensable du Plan topographique⁵²⁹. »

Dans ce texte, l'architecte évoque aussi son expérience à Istanbul. Il indique n'avoir accepté sa mission qu'à condition de pouvoir obtenir « un plan photographique de toute l'étendue du territoire à urbaniser » avant de commencer toute étude⁵³⁰. Cet outil n'étant pas disponible, le gouvernement turc a décidé de faire exécuter le travail par une section spéciale de l'aviation militaire turque, qui a alors acquis le matériel nécessaire, avant de se lancer dans l'opération. Prost confie avoir été très inquiet quant au résultat d'une équipe inexpérimentée, mais il affirme que le résultat fut « extraordinaire », car « les clichés étaient splendides, les redressements se raccordaient à la perfection et les plans photographiques à l'échelle du 1/2 000^e furent merveilleux⁵³¹ ». Son expérience en la matière lui fait dire qu'il n'existe pas de ville qui « possède des documents supérieurs à ceux qui furent exécutés par le

⁵²⁷ Prost Henri, *La photographie aérienne et l'urbanisme*, 1940, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 9/2, texte dactylographié, 5 pages.

⁵²⁸ *Ibid.*, p. 2-3.

⁵²⁹ *Ibid.*

⁵³⁰ *Ibid.*, p. 4.

⁵³¹ *Ibid.*

Service de l'Aviation militaire turque » pour les villes d'Istanbul et de Bersa⁵³², ce qui reste à vérifier mais indique une certaine connaissance du sujet par Prost.

Il demande ainsi la généralisation de l'usage du « plan photographique » pour « chaque agglomération, ville ou village » de Turquie. Pour lui, « le travail des urbanistes serait beaucoup facilité et la qualité de leurs projets serait améliorée; des solutions insoupçonnées et économiques apparaîtraient bien souvent, compensant au-delà de toute prévision, les frais occasionnés par ces photographies⁵³³ ». L'avion compense parfois la difficulté d'accès à certains sites pour rendre compte de l'état du sol et ainsi « tracer très exactement les courbes de niveau de régions où les relevés topographiques eussent été extrêmement difficiles d'exécution⁵³⁴ ». Il évoque aussi la révision du cadastre en France, et les travaux des archéologues.

⁵³² Notons qu'il a effectué une mission pour la ville de Brousse (Bursa) entre 1938 et 1944, et que les documents du Fonds Prost montrent qu'il a dessiné en couleur sur des relevés photographiques aériens, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 45/7.

⁵³³ Prost Henri, *La photographie aérienne et l'urbanisme*, *op. cit.*, p. 5.

⁵³⁴ *Ibid.*

La cartographie, le sol du projet in studio

La question de la reconnaissance et de la connaissance du sol des sites a déjà été abordée dans les deux chapitres précédents, à propos de l'immersion sur le terrain et de la photographie aérienne. Il s'agit dans ce chapitre d'y revenir à partir de la nécessité de cette connaissance, puis de sa retranscription dans les documents qui servent à dessiner le projet et à le reporter sur la carte des lieux.

La connaissance du sol du projet, de la carte aux plans

La question de l'information cartographiée est évoquée à plusieurs reprises par les personnes ayant côtoyé Prost, et par lui-même. Examinons la constitution du « fond de plan », dont l'objectif est de reporter les connaissances du site sur une carte qui constitue ainsi le « sol du projet ». Le report des données se fait à partir d'éléments cartographiques existants – souvent lacunaires – mis à jour grâce au travail sur le terrain de topographes qui est complété par les campagnes de photographies aériennes. Sur ces cartes, la topographie est informée, les usages du sol sont reportés (voirie, bâti, espaces naturels et agricoles, forêts), ainsi que les réseaux de transport (routes, ports, aéroports, voies ferrées et gares). Les éléments majeurs du paysage sont inscrits dans les documents graphiques.

Selon Laprade, le plan de Rabat fut « rapidement écrit sur le terrain ». Il explique que Prost s'était donné comme objectif de tirer « le meilleur parti d'une exceptionnelle situation topographique⁵³⁵ ». La connaissance du sol commence par la topographie : sur ce socle naturel, se disposent les éléments du paysage et ceux construits par l'homme. Cette articulation entre la situation du sol existant et celui du projet est une opération de transformation que le plan des Buttes-Chaumont, publié par Alphand, illustre parfaitement⁵³⁶. Ce « Plan des Courbes de Niveaux » du Parc montre sur un même document la superposition de l'état existant en noir et le projet en rouge : l'opération de stratification graphique exprime la dynamique même du processus de transformation⁵³⁷. La complexité topographique de cet ancien site de carrière oblige presque à adopter ce mode de représentation pour faire comprendre l'opération proposée dans le projet. Prost utilisera souvent cette convention, en particulier pour le projet de la côte varoise, afin de montrer le tracé des voies sur la topographie collinaire.

⁵³⁵ Laprade Albert, *Lyautey urbaniste*, op. cit., p. 18.

⁵³⁶ Plan des Courbes de Niveaux du Parc des Buttes chaumont, Planches des « Promenades intérieures de Paris », Alphand Adolphe, *Les Promenades de Paris*, op. cit.

⁵³⁷ La légende du plan précise « Les courbes noires indiquent l'état ancien » et « Les courbes rouges indiquent l'état actuel ». Voir le commentaire de cette carte, in Desimini Jill, Waldheim Charles et Mostafavi Mohsen, *Cartographic grounds. Projecting the landscape imaginary*, New York, Princeton Architectural Press, 2016, p. 62-63.

La question de la reconnaissance de terrain est donc un élément fondamental au projet. Tâchons à présent d'informer ce passage de l'expérience de terrain, *in situ*, à l'opération nécessaire du report cartographique qui permet de dessiner le plan, *in studio*. Avant même de finaliser les tracés en plan, l'opération consiste en une stratification des tracés à plat, qui voit la superposition des esquisses de projet sur le report cartographique du relevé topographique.

Chez les architectes, et plus spécialement la génération de Prost, le relevé d'un « état actuel » est une tradition de l'EBA que complète l'expérience des envois de Rome. On a évoqué cette question dans la *Partie 2*; rappelons le glissement de cette science du relevé de l'objet architectural vers l'espace urbain. Prost écrit à propos de son projet de restitution de Sainte-Sophie: « Je me propose de faire un relevé aussi complet que possible afin de montrer l'édifice dans son état actuel comme mosquée avec toutes ses dépendances et annexes⁵³⁸ ». Le plan de l'« état actuel » de la situation urbaine de la mosquée n'existe pas, et son projet de « restitution » d'un état urbain nécessite cette connaissance. De la même manière, le projet d'urbanisme nécessite un relevé de l'état existant du sol du site qui va recevoir le projet de transformation, par son aménagement.

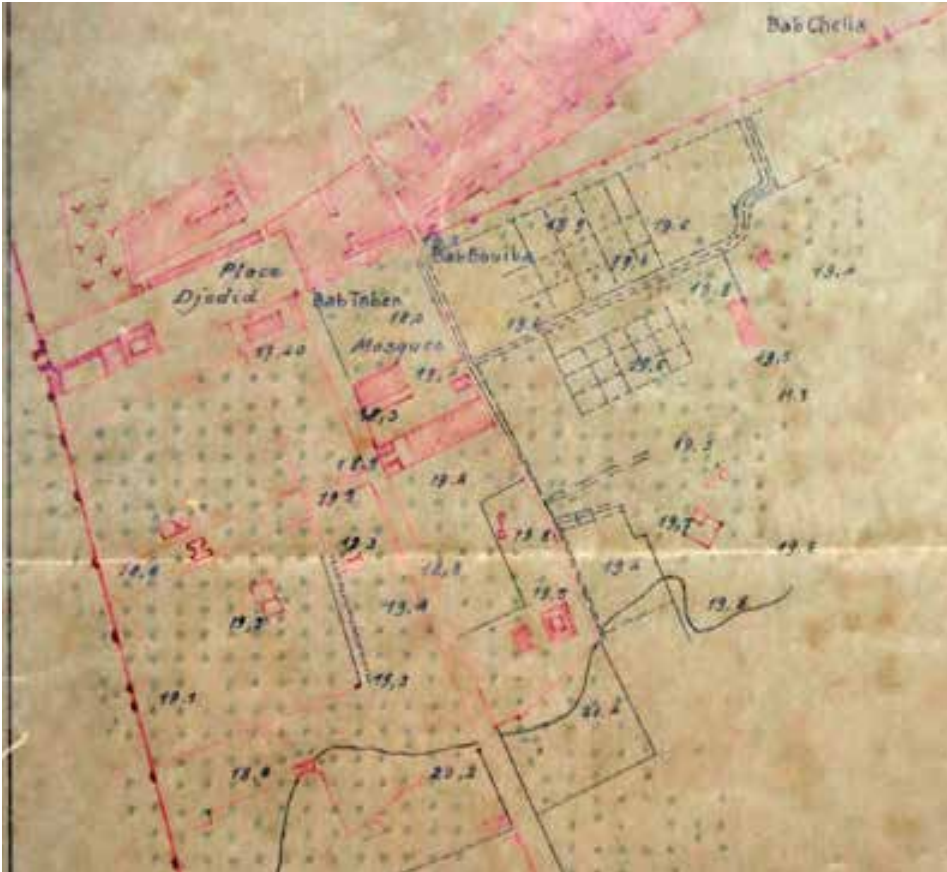
Dans la pratique de Prost, commençons par le Maroc. Il s'agit d'équiper un territoire quasiment vierge de toute infrastructure : ni routes, ni voies ferrées, ni quartiers d'habitation modernes, et encore moins de règles urbaines. Laprade en témoigne: « Il n'y avait pas de législation, pas de plan de nivellement, pas de relevé des terrains et des constructions existantes. Il eût fallu une armée de géomètres à Casablanca, à Rabat, à Meknès, à Fez, partout à la fois⁵³⁹. » Marrast confirmera plus tard l'ampleur « écrasante » et la complexité de la tâche que Prost devait mener à bien pour « une dizaine de villes à modeler, sans levé topographique⁵⁴⁰ ». Avant de dessiner les villes nouvelles, il faut faire le repérage des sites, en relever la topographie et les éléments remarquables, à l'aide de plusieurs équipes, tout en respectant les villes existantes. Ce ne sont pas tant les mots de Laprade que ses dessins qui en témoignent, saisissant « le charme des villes d'art du Maroc » et la beauté des architectures locales dans ses très nombreux croquis, relevés et aquarelles – qui annoncent ses futurs « Carnets de croquis », dont il publiera un volume en partie dédié au Maroc en 1958⁵⁴¹.

538 Hauteceur Louis, « Henri Prost à la Villa Médicis », *op. cit.*, p. 16.

539 Laprade Albert, *Lyautey urbaniste*, *op. cit.*, p. 14.

540 Marrast Joseph, « Maroc », *op. cit.*, p. 54.

541 Les ouvrages, véritables recueils de dessins annotés, sont publiés de 1942 à 1968, concernant le Maroc voir *Croquis. Portugal, Espagne, Maroc*, Vincent, Fréal et Cie, Paris, 1958.



103 Henri Prost, Plan d'aménagement et d'extension de Casablanca, Plan topographique, extrait, s. d. vers 1922, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 45/2).



104 Les plans des villes du Maroc à l'exposition coloniale de Marseille, 1922 (*Casablanca. Mythes et figures d'une aventure urbaine*, 1998, p. 85).

En 1917, Prost rappelle l'absence de plan cadastral ; ce sont alors « seulement de vagues relevés⁵⁴² » qui figuraient les principales voies et lotissements. Lyautey commande en mars 1914 une « carte approximative » de la ville, exécutée en deux mois par le service topographique de Casablanca. Selon Prost, c'est sur cette « esquisse » que furent dessinées les principales voies « dans leur direction générale⁵⁴³ ». Le travail aurait dû se poursuivre, mené par des « brigades de géomètres », mais la guerre a freiné et désorganisé cet élan, qui a repris ensuite trop lentement, de l'avis des intéressés.

Les cartes constituant le fond de travail sont précises. Elles comportent généralement, suivant leurs échelles, des informations indispensables pour l'installation des projets. Pour les plans d'échelle urbaine, elles présentent la topographie et les grandes lignes du relief (talus, ruptures de pentes, etc.), l'hydrographie (rivière, fleuve, mer), certaines plantations importantes, les voies de circulation automobile, les voies ferrées, les îlots construits et les emprises industrielles, les cimetières, ainsi que les ports et aéroports.

Prost précisera en 1932 la nature du rapport de ce travail topographique avec les esquisses de projet :

« Il a fallu, par des levés topographiques de précision, établir les plans parcellaires au 1/1 000^e et, sur quelques points, au 1/500^e, puis y reporter les tracés de l'esquisse interprétée pour s'adapter aux besoins, surtout à Casablanca, où il fallait éviter les immeubles existants, par manque de fonds pour les exproprier, ne pas entraver le commerce si actif, ni priver la population de locaux déjà trop rares⁵⁴⁴. »

Ce texte met en évidence l'enchaînement des tâches, de la topographie au parcellaire, et de l'esquisse à son adaptation aux conditions existantes et sociales.

Les plans dessinés par le Service d'architecture et des plans de ville sous la direction de Prost seront exposés à l'exposition coloniale de Marseille en 1922. Rambert ne manque pas de souligner les qualités graphiques des documents présentés, qui sont pour lui « d'une exécution et d'un fini remarquable », tant ils « rendent avec précision les moindres accidents du relief urbain⁵⁴⁵ ». Il souligne l'unité des codes

542 Prost Henri, « Le plan de Casablanca », *op. cit.*, p. 9.

543 *Ibid.*

544 Prost Henri, « L'urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux », *op. cit.*, p. 61.

545 Rambert Gaston, « L'urbanisme à l'exposition coloniale de Marseille. Avril-Novembre 1922 », *La Vie Urbaine*, Ernest Leroux, Paris, n° 17, 1922, p. 3.

graphiques⁵⁴⁶ et le rendu qui permet d'y distinguer « au premier coup d'œil l'état actuel des sections en projet » ; il ajoute que ces « cartes et plans, exécutés avec grand soin » constituent des « documents tout neufs dont la valeur scientifique est indiscutable⁵⁴⁷ ». Si le propos semble quelque peu exagéré, il n'est pas moins important pour souligner la qualité des documents que l'auteur aura qualifiés de « cartes et plans ». Il introduit là une précision qui nous intéresse, entre l'objet de la carte, qui montre la connaissance d'un territoire donné, et le plan, qui projette ou indique un état de transformation de ce territoire par le projet d'aménagement.

Le plan de la côte d'azur varoise, dessiné à l'échelle régionale du littoral du département du Var, est dressé sur une carte qui comporte le relief, l'hydrographie avec les cours d'eau et zones humides (salins, grands étangs et marécages), le couvert forestier, les principales voies de circulation et les voies ferrées⁵⁴⁸. Les emprises urbaines sont représentées schématiquement. Il faut noter que les quatre « plans détaillés⁵⁴⁹ » des quatre secteurs du littoral publiés dans l'ouvrage de l'Académie d'Architecture en 1960 sont plus détaillés sur le tissu urbain. Le « grain » de la représentation le montre dans ses formes denses et compactes ou bien dispersées en périphérie des villages. Néanmoins, cette représentation occulte le relief au profit d'un aplat bicolore, qui indique le couvert forestier (vert) et ce qui ne l'est pas (jaune orangé) – un espace composé majoritairement d'agriculture dans les parties planes. La carte montre de manière détaillée les voies de circulation et les voies ferrées. Le projet est tracé en rouge en surimpression de l'existant. Prost utilise cette technique assez souvent, comme en atteste l'existence dans les archives de certains calques de ce « rouge », notamment pour la côte varoise⁵⁵⁰.

Pour la déclinaison du projet à l'échelle des communes, Prost utilise comme fond les cartes du Service géographique de l'armée, dressées en 1888-1896 et révisées en 1903.⁵⁵¹ Dessinées en noir sur fond blanc, elles sont d'une grande précision : on y trouve le relief par le tracé de courbes de niveau tous les 2,5 mètres, complétées ponctuellement par des points altimétriques ; les restanques en terrasses sont des-

⁵⁴⁶ Rambert rapporte dans une note en bas de page le détail des codes graphiques : « Echelle 1 : 5.000e, équidistance de 10 m. en 10 m. Groupes d'habitation figurés en noir, espaces vides en ocre, superficies boisées en vert ; parties à créer ou à rénover en rose, *Ibid.* ; Il renvoie à son autre article : Rambert Gaston, « La cartographie à l'exposition coloniale de Marseille », *op. cit.*, p. 433-448.

⁵⁴⁷ Rambert Gaston, « L'urbanisme à l'exposition coloniale de Marseille », *op. cit.*, p. 3.

⁵⁴⁸ « Carte du département du Var avec différents tracés en couleurs », Archives Départementale du Var, cote 14 FI 1.

⁵⁴⁹ Marrast Joseph (dir.), *L'Œuvre de Henri Prost*, *op. cit.*, voir les planches des « Plans détaillés », « Secteur I : Bandol-Toulon », p. 131, « Secteur II : Hyères-Bormes », p. 135, « Secteur III : Cavalaire-St Tropez », p. 137, « Secteur IV : Sainte Maxime-Saint Raphael », p. 139.

⁵⁵⁰ Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 107

⁵⁵¹ Cartes du plan d'aménagement par feuilles, Archives Départementale du Var, cotes 14 FI 11 à 71

sinées. Les cours d'eau, vallons et salins sont indiqués, ainsi que le couvert végétal naturel. Les terrains cultivés sont aussi informés par une lettre indiquant le type de culture (V pour vignes, Vr pour verger et Oi pour oliveraie). Les cartes sont très précises aussi sur le réseau des chemins et routes : différents types de graphismes sont convoqués pour indiquer les qualités de ces voies (pistes, chemins vicinaux, routes, etc.). Les voies ferrées sont tracées, avec l'indication des ouvrages (talus, ponts, etc.) et des gares indiquées sous l'intitulé de « stations ». Des tracés parcellaires, bien qu'incomplets, viennent renseigner certains découpages et certaines limites entre les parcelles construites, cultivées ou bien en végétation naturelle. Le tracé des emprises bâties différencie là aussi le tissu compact et dense des villages et des emprises industrielles, des constructions isolées et dispersées. Des mentions renseignent sur certains édifices particuliers : chapelle, église, château, usine, tour, vestiges, etc. ; les lieux dits sont mentionnés. Prost trace en rouge les éléments du projet d'aménagement en surimpression sur ces cartes. Bien que la carte soit assez précise pour dresser les principes du plan d'ensemble, Prost demandera plus tard un travail de mise à jour topographique et parcellaire des cartes pour que le SCLV dispose d'un document au 1/5 000^e ⁵⁵².

Il en va de même dans les autres situations. À Alger, un travail préalable au plan régional nécessite un relevé topographique commandé par la municipalité Brunel⁵⁵³. Pour la région parisienne, nous avons évoqué le travail très fin qui a été accompli pour mettre à jour la carte de l'état des lieux à partir du fond du Service géographique de l'armée au 1/20 000^e ⁵⁵⁴. Sans revenir en détail sur ce « plan d'étude », on peut souligner qu'il montre avec une certaine précision le travail d'observation fine des tissus urbains imbriqués aux surfaces agricoles ou naturelles. Les éléments dessinés sur ce plan d'étude sont renseignés par la légende, concernant les « constructions » : habitation dense (rouge foncé), habitation peu dense (rouge clair / rose), lotissement projetés (hachures), industries (violet foncé) et terrains industriels (violet clair) ; concernant les « espaces libres » nous avons les fleuves et cours d'eau (bleu), les terrains nus (jaune) et les parcs, jardins publics et bois (vert foncé) ; à propos des réseaux de circulation et de transport, sont représentés les routes nouvelles (trait rouge), les routes existantes à améliorer (double trait rouge), les routes touristiques (deux traits verts autour d'un trait rouge), les lignes de chemin de fer de banlieue et de métro (trait noir), et celles projetées (tiret noir) et enfin les itinéraires projetés pour les trains transatlantiques (tiret bleu foncé). Une note sur la

⁵⁵² Bulletin n°3, in *Bulletin du Syndicat des Communes du Littoral Varois*, op. cit., p. 25.

⁵⁵³ Rapport de la sous-commission préfectorale chargée d'examiner le PAEE, 8 juillet 1930, Direction de l'Urbanisme de la Construction et de l'Habitat d'Alger, in Hakimi Zohra, *Alger, politiques urbaines*, op. cit., p. 104.

⁵⁵⁴ Prost Henri, Plan d'aménagement de la région parisienne, étude pour le plan d'aménagement, Carte en deux parties, 14 mai 1934, Fonds Prost, loc. cit., 343 AA 203 et 204.

« préparation d'un plan d'aménagement de la Région parisienne par MM. Dautry et Prost », qui date d'après 1929⁵⁵⁵, fait état de l'avancée des travaux de recollement des informations nécessaires au plan. Selon la note, l'un des trois exemplaires de la cartes de environs de Paris, qui présente une réduction au 1/20 000^e du plan minute au 1/10 000^e, sert de « fond de plan à MM. Dautry et Prost pour leurs études » ; un autre sert à la « présentation de leur avant-projet » ; et le troisième est « réservé à M. Dausset, Président du Comité Supérieur ».

À Istanbul, la situation parisienne se répète : les plans exacts ne sont pas à la disposition de Prost, qui dû pousser ses investigations tout en regrettant l'absence de photos aériennes. Royer explique que la transcription des esquisses prit dix-huit mois « pour permettre la rédaction, sur des fonds de plans provisoires, des premiers plans directeurs de la côte Européenne⁵⁵⁶ ».

Nous avons vu la nature des documents cartographiques que Prost et ses équipes ont utilisés pour mettre au point les différents plans d'aménagement. Évoquant ainsi la transcription des esquisses sur les cartes – mais les informations sur les sites ne sont pas seulement factuelles et objectives sur leur état « actuel » au moment où le projet s'établit –, il ne faut pas négliger le fait que les projets s'inscrivent dans une certaine continuité avec leurs précédents.

⁵⁵⁵ « Note sur la préparation d'un plan d'aménagement de la Région parisienne par M. Dautry et Prost », n. d., Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 5/2, 4 pages.

⁵⁵⁶ Royer Jean, « Henri Prost urbaniste », *op. cit.*, p. 26.

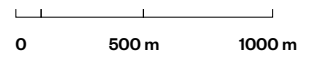
Le sol informé : préexistences et projet

Dans notre méthodologie, nous avons retenu une approche diachronique pour analyser et interpréter des projets. La *Partie 2* a donc passé en revue les éléments existants des sites des projets, pour voir comment Prost négocie et travaille avec certains d'entre eux. Le présent chapitre propose de reprendre brièvement cette question afin d'évaluer comment certains éléments préexistants ou issus de projets précédents sont repérés et sélectionnés par Prost, puis intégrés dans ses projets. L'architecte n'intervient pas dans des sites vierges, et quand ils semblent l'être, comme pour certains sites du Maroc et de la côte varoise, la nature de son travail indique qu'il est attentif aux traces, même faibles, d'une histoire de ces sites. Il cherche à s'inscrire dans la continuité historique de la stratification des villes, mais aussi dans celle de l'histoire des projets qui l'ont précédé. Certaines de ces traces préexistantes sont prises en compte comme éléments d'une matrice qui informe et conditionne les projets.

Chez Guadet, la question se pose à propos de la transformation de Paris due aux évolutions de la circulation. Il note que « depuis cinquante ans, Paris a été transformé, ouvert dans tous les sens ; on a fait des circulations commodes, de grandes voies se croisent [...] » ; mais que « jamais on n'a songé à une de ces compositions admirables⁵⁵⁷ ». Il évoque alors la place Saint-Pierre à Rome, la place d'Armes à Versailles, la place Stanislas à Nancy et trois places de Paris : la place Vendôme, la place Vauban, celle de la Concorde. Cela lui permet d'évoquer les évolutions des villes, qui selon lui peuvent se faire de deux manières : « en se déplaçant ou en se transformant sur place⁵⁵⁸ ». Il ajoute que le plus souvent ces deux manières se combinent. Parlant alors de la « transformation sur place », il indique qu'il faut accepter « les lois de l'utilité », mais « ne toucher aux vieilles mesures qu'avec un respect attentif de tout ce qui constitue le glorieux passé de la ville ». Il défend ainsi l'expertise de l'architecte « artiste véritable » qui imposera le cas échéant le « respect » de ces traces du passé, « pourvu qu'on ne l'écarte pas avec défiance ». Question intéressante, que pose Guadet, incidemment, à propos du savoir de l'architecte et de son implication nécessaire dans les opérations de transformation de la ville afin d'identifier les éléments qui en constituent le patrimoine à préserver. Pour cela, il est nécessaire d'identifier et de repérer ces éléments sur plan, afin d'en faire des éléments structurant des compositions à venir. Guadet pose donc le problème, entre la connaissance des éléments du passé et l'articulation avec le dessin du projet futur. Toujours à propos de Paris, même s'il condamne le fait que « trop de choses intéressantes ont été ainsi sacrifiées qu'on aurait sans doute pu conserver » avec

⁵⁵⁷ Guadet Julien, *Éléments et théorie de l'architecture. T4 Additions, op. cit.*, p. 230.

⁵⁵⁸ *Ibid.*



105 Anvers. Redessin du sol et des tracés de voies et du réseau ferré, à partir de la carte d'Etat Major de 1903, état avant le plan de Prost, éch. 1/25 000^e) le nord en haut.
Détails voir atlas.

des tracés plus flexibles, il admet aussi que pour les monuments principaux « les tracés nouveaux ont été respectueux et même les ont fait mieux connaître en les dégagant ». Il pense que le problème tient dans le manque de vision future : « Ce n'est pas le respect du passé qui a manqué aux auteurs de ces tracés, c'est l'intuition des beautés de l'avenir⁵⁵⁹ ». Beau programme pour les architectes des beaux-arts, futurs urbanistes pour certains.

Les projets avant l'arrivée de Prost

À Anvers, les options et tracés mis au point par la ville constituent une trace que Prost va suivre, tout comme celle du canal. Dans la *Partie 2*, on a vu que le programme du concours informait sur la question du sol, de son état topographique, de certains éléments de bâti existants – notamment les bâtiments militaires – et de certains tracés de voies prévus par la « commission d'études de l'aménagement de l'agglomération anversoise », ainsi que la future gare⁵⁶⁰. Le tissu urbain est dessiné avec précision⁵⁶¹ et le programme mentionne que « les concurrents qui estimeront que le maintien des bâtiments teintés en rouge sur le plan de la ville d'Anvers est, en tout ou partie, compatible avec leur conception d'aménagement des terrains, dresseront leur projet en conséquence⁵⁶² ». Le chapitre II du programme est consacré aux « Documents fournis aux concurrents⁵⁶³ » : un plan détaillé à l'échelle du 1/5 000^e sur lequel « figurent les limites de la plaine des manœuvres ainsi que les transformations des installations du chemin de fer », ainsi que « trois feuillets indiquant avec précision la topographie des terrains de l'enceinte » à l'échelle du 1/2 000^e. De plus, ces terrains sont délimités « sur place » par des bornes « figurées aux plans », dispositif de repérage *in situ* qui permet de renvoyer du site à la carte et inversement. Enfin, pour compléter ces informations, un plan des communes de Berchem indique « la topographie approximative » de ces communes au 1/5 000^e ⁵⁶⁴. Certaines emprises de voies ferrées et chaussées sont déjà réservées : il est demandé aux concurrents de tenir compte des transformations des chemins de fer et de la voirie en général telles qu'elles sont indiquées dans les documents fournis.

⁵⁵⁹ *Ibid.*, p. 231-232.

⁵⁶⁰ *Memorandum du concours d'Anvers, op. cit.*, voir notamment le chapitre « Données topographiques et statistiques sur l'agglomération Anversoise », p. 97-100.

⁵⁶¹ « Plan de la ville d'Anvers et environs, remis aux concurrents », *Ibid.* fig. 1.

⁵⁶² Voir le programme du concours, in *Ibid.*, p. 85.

⁵⁶³ *Ibid.*, p. 84-85.

⁵⁶⁴ *Ibid.*, p. 84.

La réponse de Prost intègre ces éléments, qu'il capte dans son plan pour fabriquer un nouveau paysage urbain. Surtout, il intègre le fossé des fortifications dans le plan pour l'intégrer aux espaces paysagers et y jouer de la présence de l'eau. Son rapport est très explicite sur ce point: le « large fossé d'eau qui contourne la ville actuelle » a retenu toute son attention, et il a voulu le conserver « sur presque tout son parcours⁵⁶⁵. » Le tracé du large boulevard qu'il propose suit « les sinuosités de ce canal » afin de proposer un nouveau paysage fait de vues « pittoresques et imprévues ». Il transforme ainsi ce fossé défensif en un canal urbain « dont il faudrait décorer les rives par des plantations », en lui conservant sa configuration dont il dit vouloir chercher « à tirer le meilleur effet⁵⁶⁶ ». En effet, la géométrie particulière des systèmes défensifs se retrouve dans le tracé de certaines portions du projet. De Souza l'avait bien compris, qui consacre un chapitre de son ouvrage sur Nice à ce projet, cette prise en compte lui inspire un commentaire qui résonne comme un mot d'ordre: « laisser les lignes du passé commander le progrès de l'avenir⁵⁶⁷ ». Mais il s'agit, bien sûr, de sélectionner ces lignes pour opérer des choix quant à celles qui commanderont le projet.

Au Maroc, deux influences capitales informent la méthode de travail et les plans des villes nouvelles, dans les personnes de Forestier et Lyautey. Forestier, lors de sa mission de 1913, repère des espaces et des éléments de paysage et de bâti esquissant quelques principes de « distribution des quartiers et des promenades publiques⁵⁶⁸ », et pour les villes nouvelles en extension des médinas de Rabat, Fez, Meknès et Marrakech. Pour dessiner ces villes, Prost s'appuiera en partie sur les éléments mis en avant par Forestier. Leclerc et Tarrago écrivent que Forestier « esquisse au Maroc des schémas d'aménagement à géométrie variable, à court et à long terme, à partir d'un projet global⁵⁶⁹ ». La mission de Forestier est d'étudier « quelles peuvent être les réserves à prévoir et à constituer à l'intérieur et aux environs des principales villes du Maroc pour y installer dès à présent, et en prévision du développement des villes dans l'avenir, des promenades et jardins publics ». À partir de ces « prévisions » inscrites plus ou moins précisément dans et sur l'espace conquis, Prost travaille avec son équipe.

La deuxième influence majeure, et même primordiale, est d'ordre politique et patrimoniale: il s'agit de celle de Lyautey, qui est à la fois à l'origine de la mission de

⁵⁶⁵ Prost Henri, « Anneau d'Or », *op. cit.*, p. 109.

⁵⁶⁶ *Ibid.*, p. 110.

⁵⁶⁷ Souza Robert de, *Nice, capitale d'hiver*, *op. cit.*, p. 406.

⁵⁶⁸ Forestier Jean-Claude-Nicolas, *Grandes villes et systèmes de parcs (rééd. 1997)*, *op. cit.*, p. 186-219.

⁵⁶⁹ Leclerc Bénédicte et Tarrago I Cid Salvador, « La mission de Jean-Claude Nicolas Forestier au Maroc », in *Ibid.*, p. 154.

Forestier et celui qui donne les directions de travail à Prost. La politique de respect des villes indigènes initiée par Lyautey est rappelée par Laprade dans ses souvenirs publiés en 1934 :

« Enthousiasmé par le charme des villes d'art du Maroc, son premier souci fut de les préserver au maximum contre les profanations possibles. Cette idée directrice s'accordait complètement avec sa politique indigène, avec sa volonté absolue de faire respecter les Marocains, leurs usages en leur cadre séculaire.

La conception primordiale de créer des villes européennes en dehors des villes indigènes était un concept de bon sens, une nécessité au point de vue de l'hygiène ou des besoins de la circulation moderne ; mais cela n'allait pas sans de violentes oppositions⁵⁷⁰. »

Prost confirme que par cette séparation nette, Lyautey a voulu « préserver l'aspect des villes indigènes, les monuments historiques ou religieux, les vieilles murailles pittoresques », afin de « maintenir enfin dans son cadre une civilisation intacte depuis des siècles ». Il estime que ce patrimoine forme un intéressant sujet d'études et aussi un « capital touristique » de grande importance⁵⁷¹.

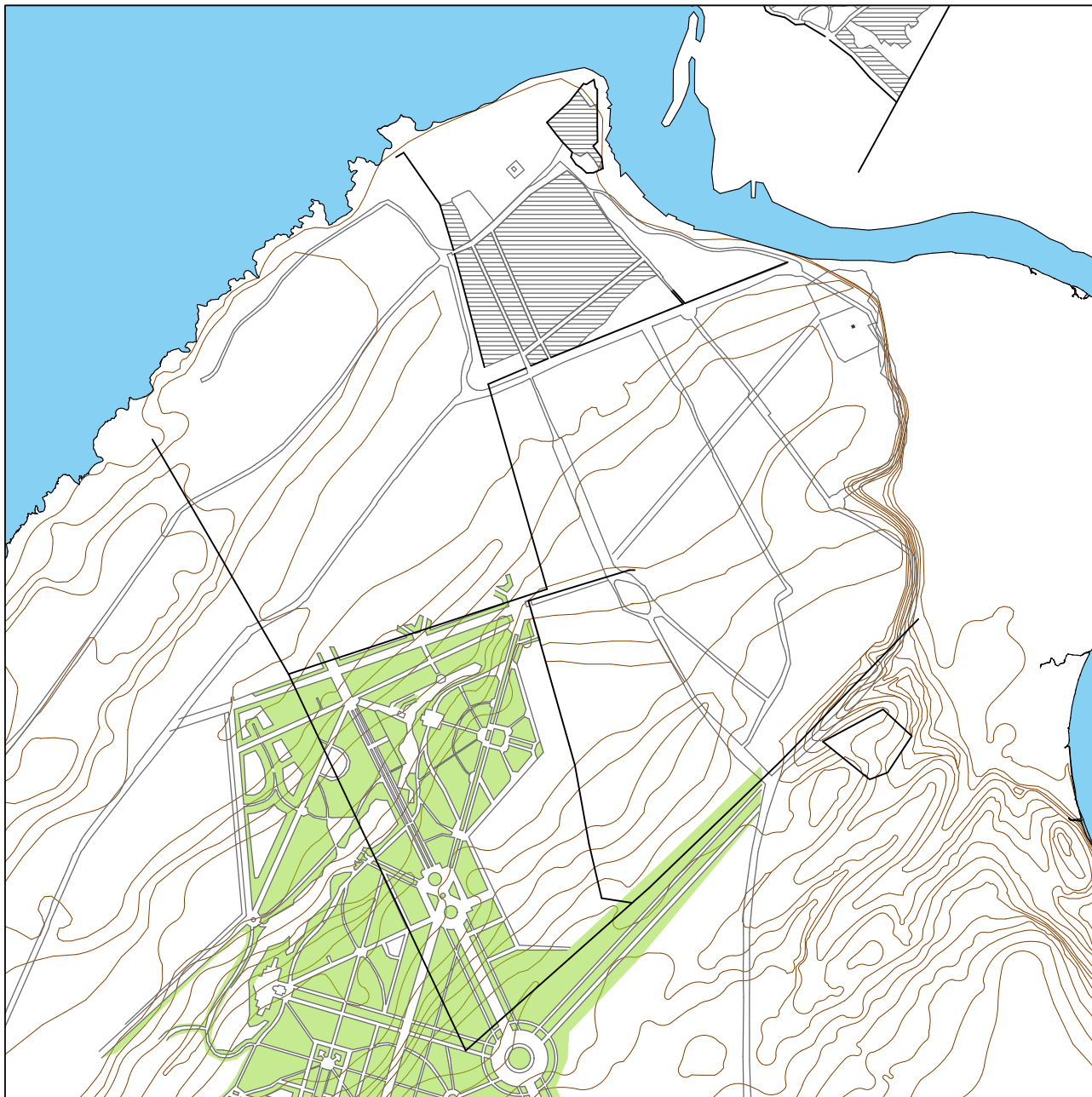
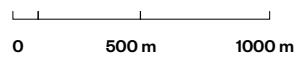
On a évoqué le cas de Casablanca et la difficulté de Prost à dessiner un plan dans le chaos du développement anarchique de cette ville. Elle ne faisait pas partie de la mission de Forestier, mais a fait l'objet de deux plans d'extension : celui de Tardif en 1912 et celui d'Agache en 1914. Tardif, ingénieur-géomètre, établit le premier plan d'extension de Casablanca en 1912⁵⁷². Celui-ci fixe les constructions et les « coups partis », et esquisse des tracés de voirie qui négocient avec ces contraintes. Il propose aussi un « boulevard circulaire » qui trace une première grande voie contournant l'agglomération naissante à environ 1,5 km du centre et bien au-delà du camp militaire central. Cette voie relie « la plage », située à l'ouest, à une gare localisée à l'est de la Médina et du cimetière musulman. L'extension de la ville est prévue à l'est dans un secteur qualifié de « plan d'extension ». Sur le plan Tardif, on peut identifier le tracé de l'Oued Bou Scoura qui contourne le camp militaire central sur son côté est, pour revenir et longer la Médina avant de se jeter dans la mer.

Le plan commandé à Agache par le Syndicat français des intérêts de Casablanca est donc lui aussi dressé pour des intérêts privés en 1914. Bien qu'en partie inabouti, il reprend le tracé du boulevard circulaire et intensifie le développement de la ville vers l'est avec une grande emprise rectangulaire qui semble destinée à la nouvelle

⁵⁷⁰ Laprade Albert, *Lyautey urbaniste*, op. cit., p. 7.

⁵⁷¹ Prost Henri, « L'urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux », op. cit., p. 60.

⁵⁷² Cohen Jean-Louis et Eleb Monique, *Casablanca. Mythes et figures d'une aventure urbaine*, op. cit., p. 44-47.



106 Rabat. Redessin du plan du projet de Jean-Claude-Nicolas Forestier, établi en janvier 1914 avant le plan de Prost de 1915, éch. 1/25 000e, le nord en haut.

Une partie des tracés de Forestier va persister dans le jardin d'essai et en contre-haut de celui-ci (au centre du plan, à l'ouest du Palais du Sultan, voir atlas).

gare⁵⁷³. Ces deux plans annoncent une problématique et une difficulté importante du travail de Prost et de son équipe : ils doivent négocier avec les intérêts privés de riches propriétaires et lotisseurs qui ont déjà marqué l'espace autour de la médina et le long des pistes y conduisant. L'architecte a qualifié ce problème d'« inextricable⁵⁷⁴ » ; au premier abord, « c'était un chaos invraisemblable, sans voirie possible, tellement le développement avait été rapide partout à la fois et dans tous les sens⁵⁷⁵ ». Ce phénomène dû à une spéculation incontrôlée lui fait dire que la situation était « angoissante ». Pourtant, le plan de Prost se glisse entre ces écueils. Le tracé du « boulevard circulaire » persiste, même s'il est infléchi dans sa partie ouest de manière à laisser un débouché au boulevard Moulay Youssef vers la mer. Certains éléments de tracé sont conservés, notamment le parc Murdoch et le boulevard de Londres qui vient le raccorder au boulevard circulaire. Prost rattrape aussi l'un des coudes du tracé de Tardif, pour en faire une jonction avec un nouveau boulevard qui vient faire une « corde » à « l'arc » de Moulay Youssef et relie d'ouest en est le rivage à la nouvelle gare. Il récupère ainsi quelques anomalies de cet ancien tracé en l'intégrant dans son plan d'extension. Certains tracés du plan d'Agache sont aussi présents : l'extension du port, la gare et certains tracés autour. Le grand apport de Prost réside certainement dans sa capacité à intégrer toutes ces contraintes et à dessiner une transformation de la ville dans un système ouvert autour de la séquence centrale (voir *Partie 2*).

S'il est difficile d'effectuer la même analyse sur les autres projets, on peut néanmoins évoquer les pistes et éléments de persistance dans le travail de Prost dans d'autres situations.

À Rabat, l'esquisse de projet de Forestier annonçait un « système de parcs » sur lequel Prost s'appuiera, et qu'il amplifiera pour dessiner le plan d'extension : il existe bien une continuité d'idées et de tracés entre les deux hommes⁵⁷⁶. Un plan de la situation « avant 1913 » montre l'état de la Médina, du palais du sultan et de la tour Hassan – autant d'éléments avec lesquels Prost va jouer⁵⁷⁷. Les murs d'enceinte sont aussi indiqués, ainsi que les ruines du Chella, ancienne cité fortifiée. L'architecte articule le plan de la ville nouvelle et ses infrastructures en fonction de ces éléments.

⁵⁷³ *Ibid.*, p. 74-75.

⁵⁷⁴ Prost Henri, « L'urbanisme au Maroc (1932) », *op. cit.*, p. 6.

⁵⁷⁵ *Ibid.*, p. 10.

⁵⁷⁶ Hodebert Laurent, « Les influences théoriques et pratiques du Système de parcs de Jean-Claude Nicolas Forestier sur le travail d'Henri Prost », *op. cit.*

⁵⁷⁷ Prost Henri, « Rabat-Salé avant 1913 », plan d'ensemble. La récurrence de ce plan dans les publications sur Rabat est symptomatique de cette situation préalable au plan de Prost. Voir Prost Henri, « L'urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux », *op. cit.*, p. 62 ; Laprade Albert, « Lyautey, urbaniste et constructeur », *L'architecture d'aujourd'hui*, n° 3, mars 1936, p. 53.

Pour le plan d'Alger, le travail de Prost s'inscrit là encore dans la continuité des études établies suite à la loi Cornudet de 1919, le premier étant le « plan Poulain » établi par les services techniques de 1925 à 1929, et confié à René Danger en 1929⁵⁷⁸. Celui-ci s'appuie sur la thèse de René Lespes qui s'attache à l'histoire économique et sociale de la ville, aux questions de la répartition de la population en densité et par ethnies. Elle prend aussi en compte les questions topographiques et leurs impacts sur les problèmes de circulations⁵⁷⁹. Ces problèmes, illustrés par une série de cartes et photographies, seront au cœur des travaux de Danger et Prost pour leurs réflexions régionales. La question du réseau viaire, de son tracé dans la topographie algéroise, de son organisation systémique, de son arborescence, du désenclavement du centre d'Alger et de sa connexion avec les quartiers alentour, structurent les plans Danger et Prost. La question de l'usage des terrains libérés par le déclassement des fortifications entourant la Casbah en 1840 est alors toujours d'actualité et marque le projet des « Hauts d'Alger » élaboré par Prost en novembre 1935. Au carrefour d'un nœud de circulation, à la l'articulation de la Casbah avec ses franges, dans une intention de connecter la ville basse en front de port avec les collines, l'architecte dessine un projet plus large et plus intégratif que celui de Danger, à l'intérieur duquel il s'inscrit néanmoins. Sur les hauts d'Alger, le tracé emprunte pour partie celui des fortifications autour de la Casbah, sur les deux côtés. Le boulevard de Telemly emprunte le tracé d'un aqueduc.

La côte varoise est marquée par une distribution de bourgs et de villages, le long de la côte, reliés par des chemins vicinaux et la nouvelle voie de chemin de fer, qui relie Toulon à Saint-Tropez depuis 1889. Certains éléments remarquables sont identifiés et listés sur les plans à deux échelles : celle du plan d'aménagement du littoral, au 1/50 000^e et celle, quasi communale, tracée au 1/10 000^e ⁵⁸⁰. Les différents éléments – bouquets d'arbres, tracés, bâtiments remarquables (église, mas blanc, etc.), etc. – sont repérés dans un album de photographies⁵⁸¹; ils sont aussi listés dans le cahier qui détaille l'articulation du plan sur chaque commune⁵⁸².

⁵⁷⁸ HAKIMI Zohra, « René Danger, Henri Prost et les débuts de la planification urbaine à Alger », in Cohen Jean-Louis, Oulebsir Nabila et Kanoun Youcef, *Alger. Paysage urbain et architectures, 1800-2000*, Besançon, Les Éd. de l'Imprimeur, 2003, 346 p.; et Hakimi Zohra, *Alger, politiques urbaines, op. cit.*, p. 71-72.

⁵⁷⁹ Lespes René, *Alger. Etude de géographie et d'histoire urbaines*, Paris, Librairie Félix Alcan, coll. « Collection du centenaire de l'Algérie », 1930, 860 p.

⁵⁸⁰ Archives Départementales du Var, cahier des plans au 1/10.000^e tracés sur les cartes du Service Géographique de l'Armée, 17 mars 1923, cotes 14 FI 11 à 14 FI 71.

⁵⁸¹ Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 43.

⁵⁸² Prost Henri, *Syndicat des communes du littoral varois. Notices descriptives de l'aménagement projeté par communes, op. cit.*

L'épaisseur historique de Paris est certainement la plus importante dans notre échantillon de projets. Si l'on a évoqué cette stratification dans le chapitre sur les « modèles » de séquences spatiales, il s'agit de compléter cette vision très centrée sur le cœur de Paris par une approche globale et systémique, qui puisse s'inscrire elle aussi dans la longue durée. La vision du territoire large de la région parisienne commence avec la « carte des chasses du Roi », qui embrasse ce territoire entre 1764 et 1807⁵⁸³. Cette stratification est en quelque sorte inscrite au sol ; elle est confirmée par la grande quantité de documents cartographiques historiques encadrant le PARP à l'exposition de 1935, intitulée « l'Urbanisme dans la région parisienne⁵⁸⁴ ». La notion systémique apparaît avec les travaux d'Hausmann, le système des espaces publics d'Alphand, et le système de parcs de Forestier. Les travaux de la commission d'extension de Paris et du Musée social vers 1910-1920, les réflexions de Bonnier, Forestier et Hénard, ainsi que le concours de 1919 dont Jausse est vainqueur, contribuent à construire une vision régionale de Paris⁵⁸⁵. Tous vont nourrir le PARP de Prost. D'autre part, les premières vues aériennes en ballon, dessinées ou photographiées⁵⁸⁶, suivies par les photographies aériennes prises d'avion qui se développent après la première guerre mondiale⁵⁸⁷, annoncent les grandes perspectives aériennes dessinées par Prost dans les années 1930 pour illustrer les « sorties de Paris ».

À Istanbul, nous avons déjà évoqué le travail de relevé de Sainte-Sophie et le concours lancé en 1932, pour lequel Prost avait décliné une invitation. Le plan lauréat de Ehlgötz ne fut pas mis en place, mais avant cela, une série d'interventions d'experts étrangers avait émis des recommandations pour la modernisation de la ville : en particulier le plan de Joseph-Antoine Bouvard (1908), qui à partir de principes esthétiques et sans visite sur place, sera peu adapté à la configuration topographique des collines et vallées du site stambouliote, selon Ipek Akpınar⁵⁸⁸. Les années 1920 voient un travail de connaissance topographique et du tissu urbain de la ville avec les cartes du topographe français Jacques Pervititch, missionné pour préparer un plan cadastral d'Istanbul à l'intention des compagnies d'assu-

⁵⁸³ Pinon Pierre et Le Boudec Bertrand, *Les plans de Paris. Histoire d'une capitale*, Paris, Atelier parisien d'urbanisme, Bibliothèque Nationale de France, Le Passage, Paris Bibliothèques, 2004, p. 70-71.

⁵⁸⁴ Vaillat Léandre, *L'urbanisme dans la région parisienne. Février-mars 1935*, Paris, Musée des arts décoratifs, 1935, 87 p.

⁵⁸⁵ Cohen Jean-Louis et Lortie André, *Des fortifs au périph.*, *op. cit.*

⁵⁸⁶ Voir la « Vue générale de Paris, prise de l'Observatoire, en ballon » peinte par Victor Navlet en 1855, et le « Paris vu en Ballon » de A.Schelcher et A.Omer-Decugis en 1909, et bien sûr les travaux de Nadar.

⁵⁸⁷ Cohen Jean-Louis, *Le tour de Paris. Les promenades aériennes de Roger Henrard*, Paris, D. Carré : Paris Musées : Musée Carnavalet, 2006, 320 p. ; et Robic Marie-Claire, « Du ciel au sol : la vue aérienne et l'idéal de la vue raisonnée. Les photographies aériennes dans la géographie des années 1920 », *op. cit.*

⁵⁸⁸ Akpınar Ipek, « The rebuilding of Istanbul revisited. Foreign planners in the early Republican years », *New Perspectives on Turkey*, n° 50, 2014, pp. 59-92.

rance⁵⁸⁹. Celui-ci relève les trois quartiers de la péninsule historique : Beyoğlu-Pera, Beşiktaş, and Üsküdar entre 1926 et 1928, et il continue son travail jusqu'en 1945⁵⁹⁰. À Istanbul, Prost articule et trace dans le tissu urbain, avec l'existant ; c'est la grande caractéristique de son travail dans cette ville. Pour le tracé du boulevard Atatürk, son projet traverse l'aqueduc de Valens, le mettant ainsi en valeur. Il préserve aussi une mosquée et révèle une part de la colline. Pour la place Taksim, sur les traces d'une ancienne caserne, il installe un jardin public qui fait office d'entrée dans le parc à partir de la place. Autour du parc, certains bâtiments existants, qui sont conservés, et la mosquée située sur la berge, fonctionnent aussi comme des repères dans l'articulation du parc au site et son ouverture sur le Bosphore.

Le travail de Prost s'inscrit donc dans la longue durée de l'histoire des sites et des villes où il est intervenu, ainsi que dans une certaine continuité des travaux de ses prédécesseurs. Ses projets intègrent en quelque sorte la mémoire des projets précédents, pour les dépasser, en prenant en compte d'autres facteurs et en proposant une structure ouverte aux évolutions temporelles.

Sur ces questions de stratification, on peut citer un texte d'août 1940, à propos des « Teintes conventionnelles des plans d'urbanisme⁵⁹¹ » pour la ville d'Istanbul. Prost y indique que les tracés doivent figurer « les emprises des voies et places conservées », en regard des nouveaux aménagements proposés. Mais il demande aussi que les plans comportent « l'indication précise des constructions importantes conservées⁵⁹² » auxquelles les tracés doivent s'adapter. Ainsi, à la fin de sa carrière, les principes du plan d'extension d'Anvers – dont l'aspect n'avait pas échappé à De Souza – sont encore actifs dans son travail.

⁵⁸⁹ Sabancıoğlu Müsemma, « Jacques Pervititch and His Insurance Maps of Istanbul », *Dubrovnik annals*, n° 7, 5 août 2003, pp. 89-98.

⁵⁹⁰ Il serait intéressant de voir si Prost fait mention de ce travail de relevé très précis dans ses écrits sur « Les transformations d'Istanbul », Fonds Prost, *loc. cit.*

⁵⁹¹ Prost Henri, *Teintes conventionnelles des plans d'urbanisme*, Istanbul, coll. « Dossier de notes concernant Istanbul, 1939-1940 », 1940, note manuscrite, n. p., 2 pages, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 9/2, et note dactylographiée, n° 160, dans le volume de notes 343 AA 9/1.

⁵⁹² *Ibid.*

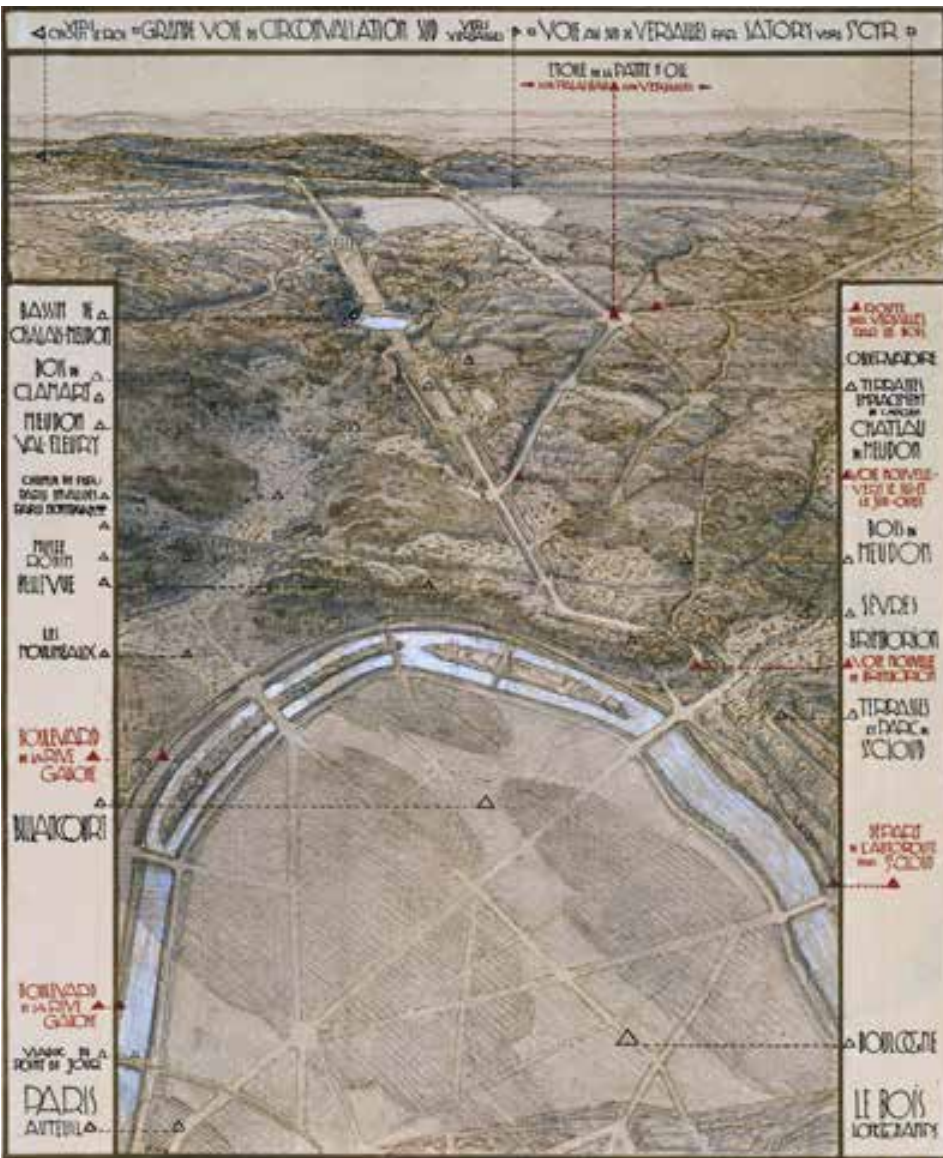
Le « projet de sol » : l'architecture du sol, de la carte au réel

Les plans des projets de Prost montrent le passage du sol existant à une vision projetée. La trame du projet, en préparant le sol urbain, se déploie sous forme de « séquence spatiale urbaine » ou d' « armature territoriale », suivant l'échelle et la nature du travail. La spatialité des séquences urbaines est au cœur des projets de villes nouvelles (Maroc), d'extension (Anvers) ou de restructuration (Istanbul). Les armatures métropolitaines fabriquent la géographie du sol territorial (côte varoise, région parisienne). À ces deux échelles, les systèmes de parcs et d'espaces publics qualifient le sol et inscrivent le projet à venir dans les matrices du paysage existant qui a été relevé. Ce chapitre examine comment se mettent en place et s'organisent les différents éléments de ce « projet de sol ».

Le relevé de Sainte-Sophie contient déjà, en germe, la variété des outils graphiques qui seront à l'œuvre dans les projets de ville : plan du tissu urbain, perspective aérienne d'ensemble, plan du sol du quartier, plan du bâtiment, coupe, axonométrie, etc. Avec parfois une transposition à l'échelle urbaine des modes de représentation du projet architectural.



107 Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte varoise, Vue panoramique du littoral varois en perspective aérienne (*L'illustration*, n°4278, 28 février 1925, pp. 190-191). La légende précise "Le littoral varois avec ses routes et ses corniches, d'après le projet d'aménagement de M. Henri Prost [...]".



108 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, Les sorties de Paris vers l'ouest et le sud, L'aménagement de la rive gauche, Les voies nouvelles, vue en perspective aérienne, 1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 80.

Le projet panorama : une vision d'ensemble du site et du programme

Le projet territorial de Prost s'inscrit dans une vision panoramique de l'ensemble du site, qui en pose le contexte territorial et géographique. Le programme est sublimé, porté dans une vision représentée par de grandes perspectives aériennes panoramiques et des cartes de projet, qui tendent à représenter un « grand site » unitaire pour mieux l'aborder (Maroc, côte varoise et région parisienne).

La vision en panorama est en vogue au XIX^e siècle. Cette manière de « voir, de connaître, de représenter et de penser le monde au XIX^e siècle » désigne des choses diverses (rotondes dans lesquelles sont exposés des peintures de villes, paysages naturels, scènes historiques ou bibliques, etc.) ou des modes de représentation variés (gravures de paysages, vues de villes, papiers peints, livres de géographie, guides de voyage, atlas, etc.). Selon Jean-Marc Besse, « le panorama n'est pas seulement une manière de représenter le paysage, il devient le paysage lui-même⁵⁹³ ». Les visions panoramiques que dessine Prost s'inscrivent dans cette continuité historique de l'élévation du point de vue, qui offre la vision large d'un nouveau paysage transformé par le projet. Les grandes perspectives aériennes que l'architecte réalise pour le PARP, et pour le littoral varois dans une moindre mesure, montrent cette vision et cette prévision. Ces documents représentent le contexte géographique et paysager dans lequel s'inscrivent des éléments de projet d'échelles variées. Comme l'a expliqué le chapitre sur les deux séquences territoriales du PARP⁵⁹⁴, ces dessins contiennent, à l'intérieur de leur cadrages et en légende, de multiples projets de nature différentes (voies, quartiers, protection du paysage, belvédères, etc.), qu'il est parfois impossible de définir ou de représenter à cette échelle. Néanmoins, ils font bien partie des dispositifs que Prost met en place pour l'aménagement régional. Ces perspectives proposent donc une vision large d'un programme spatialisé et transcalaire.

⁵⁹³ Besse Jean-Marc, « Le panorama, voir et connaître au XIX^e siècle », in *J'aime les panoramas*, Marseille, MUCHEM, 2015, p. 59.

⁵⁹⁴ Voir le chapitre de la *Partie 2*, « Voyage dans deux séquences territoriales, les dispositifs du plan et leurs inscriptions au sol ».

Au sol du projet : qualifier, préparer, tracer

En 1921, Joyant décrit assez bien en quoi consiste un « plan d'ensemble pour l'aménagement et l'extension d'une ville » :

« Un plan d'ensemble pour l'aménagement et l'extension d'une ville se présente sous la forme d'une belle image, sur laquelle l'Ingénieur ou l'Architecte urbaniste ont tracé un réseau de voies publiques logiquement distribuées, délimitant des îlots de la dimension la plus convenable pour le genre de construction qui doit y être adopté. Les promenades, jardins publics, terrains de jeu, y sont réservés; certains quartiers sont indiqués comme quartiers de plaisance, destinés à des villas d'habitation entourées de jardins d'agrément assez vastes; d'autres sont prévus comme cités-jardins pour l'habitation ouvrière et comportent des maisonnettes avec jardin potager; dans qu'autres quartiers, le commerce et les administrations se logeront dans de grands immeubles à étages, formant des blocs continus⁵⁹⁵. »

On retrouve la question des tracés, du dimensionnement des îlots, la distribution des espaces et parcs publics, des habitations et autres lieux de travail.

La voie, dispositif transcalaire et armature du projet

La voie et ses déclinaisons, du chemin à l'avenue-boulevard, sont des éléments de liaison qui définissent la composition de l'espace urbain et supportent des usages de mobilité et d'espace public. Cet objet est ici abordé dans son aspect linéaire : comme un élément de qualification urbaine et paysagère, certes, mais aussi comme un élément technique qui supporte des réseaux urbains en son sous-sol et des réseaux de transport en surface. Les voies sont aussi des dispositifs de projet transcalaires. On a vu que le réseau des voies supportait les séquences de paysage urbain et formait l'armature principale des projets d'échelle territoriale. Ainsi la voie, support du projet d'aménagement urbain et territorial, va de l'échelle domestique, la rue en interface avec les logements, jusqu'à l'échelle métropolitaine et régionale – comme le *parkway* et l'autoroute.

Dans les projets « régionaux » et métropolitains, les voies constituent une « armature » de liaison et de distribution qui s'inscrivent dans la géographie des sites, qui dialoguent avec le grand paysage et en révèlent les éléments remarquables. La maille de ces grandes voies, constituée par les autoroutes, *parkways* et voies principales, est tracée sur la topographie des lieux qu'elle traverse; elle devient une sorte de matrice révélatrice et structurante des plans d'aménagement.

⁵⁹⁵ Joyant Edmond, « Note sur la législation française concernant les plans d'aménagement urbains (note n°13) », *Annales des Ponts et Chaussées*, mars 1921, p. 397.

Ensuite, les voies tracent la structure urbaine de développement et d'extension des villes et l'organisent en quartiers. Elles définissent ainsi parfois les limites de certaines « zones » de construction. Dans ces quartiers, les voies dessinent des îlots construits ou occupés par des parcs ou jardins. Selon Prost, la nature de ces îlots et leur composition est « le facteur essentiel pour déterminer l'emplacement de la plupart des voies publiques d'intérêt secondaire et cela bien entendu sans nuire à l'ossature générale de la cité⁵⁹⁶ ». Elles qualifient les franges des îlots en définissant le rapport à la rue par la qualité de cette interface. La façade est donc à la fois la limite et le contenant de la rue, mais aussi une épaisseur habitée qui s'ouvre sur l'espace urbain⁵⁹⁷. La voie elle-même regroupe et structure les différents usages qui la composent, déjà évoqués plus haut. La qualité du dimensionnement de ces usages et des dispositifs qui les organisent au sol – pour résumer, nous dirons : la répartition entre les chaussées circulées et les trottoirs piétons –, couplée au traitement architectural et paysager de ces espaces, fabriquent la qualité spatiale propre de la voie.

La voie est enfin un élément d'un travail transcalaire, support d'une organisation systémique des principaux éléments de qualification du sol urbain que sont les espaces publics et les parcs et jardins ; c'est ce que nous allons à présent étudier.

« Système » et « réseau » : la grammaire spatiale non compositionnelle

Le titre du plan des espaces libres de Rabat, publié dans l'*Architecture Aujourd'hui*, est clair : « Système des espaces libres⁵⁹⁸ ». Ce plan schématique montre l'armature d'un système qui s'articule sur la grande maille des voies de circulation, explicité par un autre plan dit « Schéma de circulation ». Ce système contient les « parcs » et « jardins » qui se greffent sur le schéma de voirie, lui-même étendu par des espaces publics. Ainsi la catégorie des « espaces libres », si elle ne fait pas directement référence à une légende spécifique, se veut bien une addition des espaces ouverts dessinés par la grande maille de voirie structurante, des espaces publics liés à cette maille principale, et des parcs et jardins.

Le système de parcs, de Forestier à Prost

Prost déclare en 1958 que « l'urbanisme monumental n'est plus » et que « la ville moderne n'est plus uniquement une œuvre d'architecte mais aussi celle de paysa-

⁵⁹⁶ Prost Henri, « L'urbanisme au Maroc (1932) », *op. cit.*, p. 15.

⁵⁹⁷ Pour ces considérations de tracés, de relations et d'emboîtement à l'échelle de l'îlot, voir Devillers Christian, « Le projet urbain », in *Conférences 1994*, Paris, Pavillon de l'Arsenal, coll. « les mini PA », 1994, p. 11-47.

⁵⁹⁸ Laprade Albert, « L'urbanisme en Afrique du nord », *op. cit.*, p. III-68.

gistes ou de jardinistes⁵⁹⁹. » Dans ces propos, l'architecte rend hommage au système de parcs de Forestier, sans vraiment le nommer explicitement. Mais cette influence a été déterminante dans son travail. Le livre de Forestier, *Grandes villes et systèmes de parcs*, constitue un ouvrage théorique majeur qui a influencé largement les écrits et traités d'urbanisme qui suivront. Il accompagne le basculement de l'urbanisme de l'échelle urbaine à l'échelle métropolitaine, et celui du paysagisme du jardin au territoire, dans une pensée globale réagissant à l'accélération de l'évolution des villes⁶⁰⁰. Prost, écrivant sur l'expérience marocaine, confirme que l'activité de Forestier a beaucoup contribué à la diffusion de l'urbanisme⁶⁰¹.

Fondée sur une relation étroite à l'existant, la mise en place du système de parcs requiert une attention particulière aux sites et aux paysages, avec leurs éléments spécifiques. Ceci n'est possible que par la reconnaissance fine de ces particularismes en arpentant le terrain dans une expérience dynamique et active, qui conduit à la captation des vues paysagères dans les documents graphiques du projet. Prost évoque cette pratique du terrain dans un hommage posthume à Forestier :

« Son secret était de composer dans la nature et de concevoir sur place [...]. On comprenait toute la puissance de cet homme à le voir sur le terrain même : avant d'imaginer et de tracer, il parcourait, flairait, il voyait tout et déjà, dans son imaginaire, les grandes lignes de réforme ou de création nouvelle traversaient le paysage⁶⁰². »

Le système de parcs s'appuie sur trois types d'intervention. D'une part, les surfaces de jardins et de parcs sont hiérarchisées et distribuées suivant des rôles qui varient en fonction de leur position dans le système. Il s'agit des équipements de la vie urbaine et métropolitaine, des espaces de détente et de loisir destinés à recevoir des équipements sportifs dans la logique d'hygiène sociale de l'époque. Dans un mouvement d'ouverture et d'expansion des villes vers leur territoire, leur échelle va croissante : jardins d'enfants, terrains de récréation, petits parcs et jardins de quartiers, grands parcs urbains, parcs suburbains, et enfin grandes réserves et paysages. Ces trois derniers éléments concernent l'échelle de la géographie et les éléments remarquables du grand paysage métropolitain. Ils servent aussi d'espaces de réserve en prévision des extensions futures des villes. Le deuxième élément est constitué par les avenues-promenades, que l'on a évoquées, parmi les éléments du vocabulaire urbain. Ces lignes de largeur variable relient les surfaces entre elles et permettent d'assurer la continuité et le déploiement du système de parcs dans le

⁵⁹⁹ Prost Henri, *L'Urbanisme en Afrique du Nord et sur la Côte d'Azur*, op. cit., p. 2-3.

⁶⁰⁰ Jean Claude Nicolas Forestier, op. cit.

⁶⁰¹ Prost Henri, « L'urbanisme au Maroc (1932) », op. cit., p. 1.

⁶⁰² Prost Henri, « Hommage à Forestier », *Urbanisme*, n° 3-4, 1952, pp. 74-75.

territoire des métropoles. Inspirées des *parkways* d'Olmsted, ces espaces paysagers linéaires assurent les déplacements en intégrant différents modes de transport dans une relation cinétique au paysage. À ces deux types d'intervention, ajoutons la question des points de vue. Ce sont les lieux d'arrêts et de contemplation du paysage, fixés par des belvédères ou inscrits dans des espaces ouverts. Des lieux d'ancrage du système de parcs dans le territoire.

La ville de Rabat est en quelque sorte le laboratoire marocain du système de parcs⁶⁰³, le plus bel exemple de cette continuité qui résonne aujourd'hui comme une véritable collaboration entre Forestier et Prost. Les prescriptions de Forestier portent, entre autres, sur la protection des jardins de la Menara, la réservation d'une promenade le long de la mer au nord de la ville, un quartier d'habitations bourgeoises desservi par une avenue en corniche bordée d'un jardin, un boulevard-promenade de tour de ville, large d'une centaine de mètres et bordé par une bande de jardin et de plantations, la protection de la falaise donnant sur le Bou-Regreg, et l'aménagement en son sommet d'une « avenue-terrace qui en suivrait les contours jusqu'à la tour Hassan⁶⁰⁴ ».

Forestier dessine les deux premiers jardins publics, le jardin d'essai et le jardin du belvédère qui le prolonge. Prost dresse en 1915 ce « plan des espaces libres » qui, non seulement emprunte cette dénomination à Forestier, mais intègre et élargit cette esquisse pour en faire un plan exemplaire de l'application des principes du paysagiste, mettant ainsi en place le système de parcs de la future capitale du Maroc. Le plan d'aménagement de Rabat, dessiné en 1916, reprend cette organisation générale en disposant une série de jardins à l'intérieur et à l'extérieur des remparts sur des points de vue en hauteur, ou dégagés sur le paysage⁶⁰⁵. Une série d'avenues-promenades plantées articulent ces espaces à la médina et à la ville nouvelle – notamment l'avenue de Casablanca qui traverse le jardin d'essais pour rejoindre une porte dans les remparts, et la séquence du boulevard du Dar-El-Maghzen qui articule la Résidence générale, la mosquée et la gare vers la médina située en contrebas⁶⁰⁶.

⁶⁰³ Bennani Mounia, *Le système des parcs et jardins publics du début du protectorat français au Maroc. Rabat, le prototype de la ville-paysage idéale (1912-1930)*, thèse de doctorat de géographie mention « architecture et paysage », coencadrée par Augustin Berque et Pierre Donadieu, Paris, École des hautes études en sciences sociales, 2006, 563 p. ; et ; Bennani Mounia, « Le rôle fondateur du paysage dans la création des villes coloniales marocaines. Rabat et Marrakech, deux exemples de villes-jardins », *Projet de paysage*, dossier thématique n°7, janvier 2012, URL : www.projetsdepaysage.fr.

⁶⁰⁴ Forestier Jean-Claude-Nicolas, « Rapport des réserves à constituer au-dedans et aux abords des villes capitales du Maroc », *op. cit.*, p. 199.

⁶⁰⁵ Prost Henri, Plan d'aménagement de Rabat, 1916, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 45/1.

⁶⁰⁶ Je mentionne ici les appellations initiales de ces voies, voir Marrast Joseph (dir.), *L'Œuvre de Henri Prost*, *op. cit.*, p. 76-89.



109 Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azuroise, 17 mars 1923, Plan détaillé du Secteur III Cavalaire - Saint-Tropez, extrait de la partie ouest, éch. 1:100 000° (*L'Œuvre de Henri Prost*, 1960, p. 137).

La « ville-parc » de Prost sur la côte d'azur varoise est issue d'une réflexion qui fait la part belle au paysage⁶⁰⁷. La couverture de son rapport accompagnant le plan d'aménagement porte d'ailleurs la mention « Architecture - Paysage ». Nous avons vu que le plan d'aménagement s'articulait sur une armature de voies, qui sont autant de déclinaisons des avenues-promenades de Forestier et organisent la frange côtière dans un rapport au sol et au grand paysage ouvert sur l'horizon. Ces voies se déclinent en trois principes suivant leur rôle et position sur le littoral ; de nombreuses coupes en illustrent les applications sur le terrain (comme l'a montré la *Partie 2*). On retrouve le tracé des « espaces libres » dans les planches aux 1/10 000^e dessinées sur les cartes d'état-major, et sur les quatre cartes dites « Plan détaillé⁶⁰⁸ », représentant chacune le PACV. Ces cartes montrent clairement, en vert sur fond jaune-orange, la végétation existante des collines qui constituent une sorte de système de parcs naturel face à la mer, ainsi que les parties du littoral de « rives et arbres à classer pour constituer une réserve boisée. Paysage très caractéristique à conserver intact⁶⁰⁹ ». En 1927, il parle de ce projet comme d'une « ville-parc à flanc de coteau, [...] caractérisée par de grandes artères, sensiblement horizontales, de largeur variable, recoupées de fréquents points d'arrêts, aux endroits des plus belles vues, tantôt à l'ombre, tantôt en plein midi⁶¹⁰ ». Prost confirme ainsi, avec cette appellation, la filiation avec les idées de Forestier.

Un des points du programme du PARP concerne la question du grand paysage, par la définition des « espaces boisés à conserver, les principales réserves d'espaces libres à constituer, la protection des sites⁶¹¹ ». C'est donc un élément fondateur du plan, en parallèle au problème des transports. Pour Prost, « la topographie générale, rivières, plaines et collines composent de merveilleux paysages », dont les grands parcs et les forêts constituent « d'admirables richesses, non encore compromises⁶¹² ». Un texte de la revue *Urbanisme* indique que les structures paysagères, évoquées par Léandre Vaillat comme des « linéaments », ont été respectées, rétablies parfois, et aussi complétées au besoin. La description de cet ensemble de « linéaments » résonne comme une description du système de parcs mis en place dans le PARP :

⁶⁰⁷ Hodebert Laurent, « Le plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, 1923, Henri Prost, La « Ville-Parc » », *AMC*, n° 61, mai 1995, pp. 60-65.

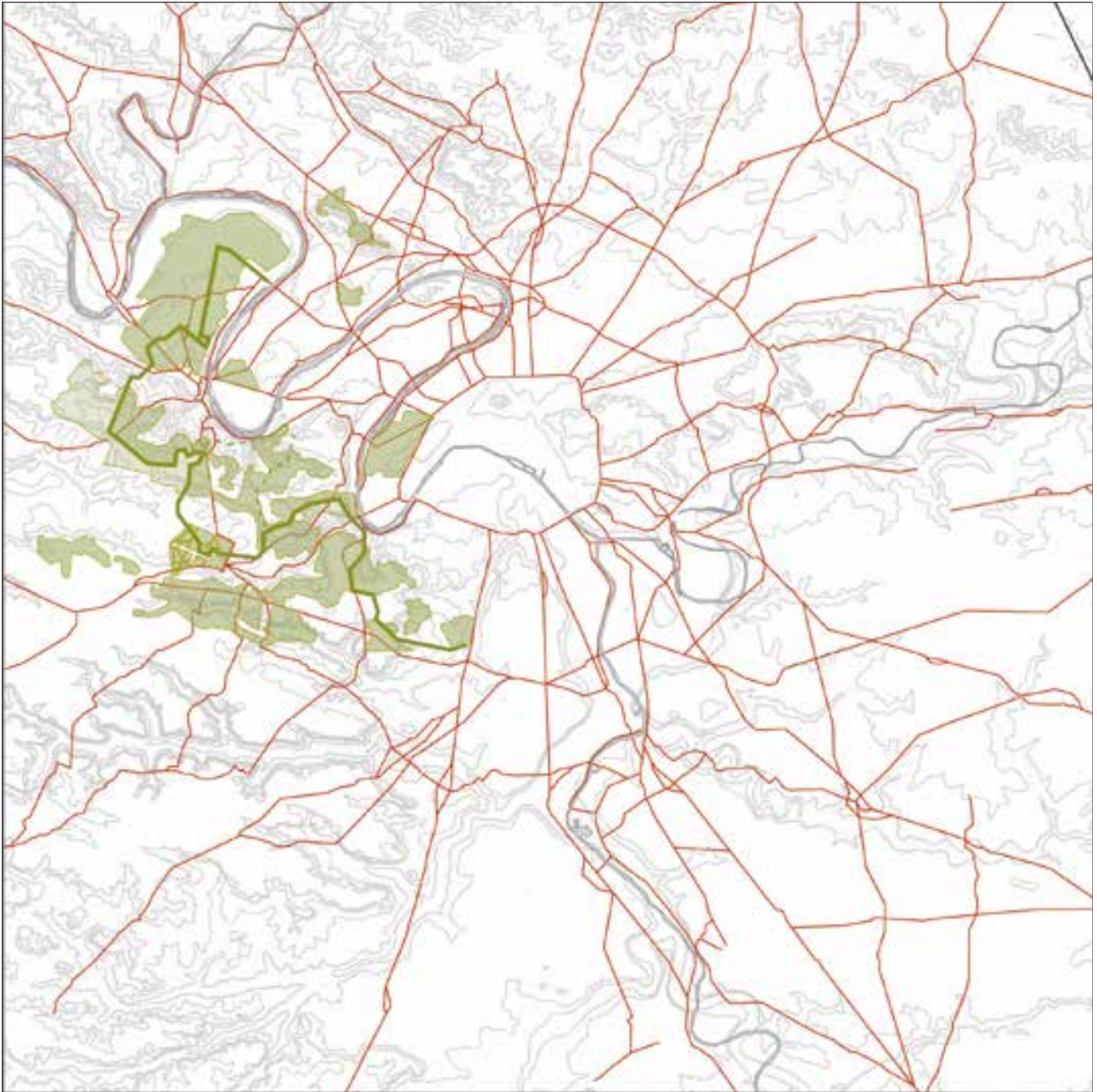
⁶⁰⁸ Voir Marrast Joseph (dir.), *L'Œuvre de Henri Prost*, *op. cit.*, « Plan détaillé du Secteur I Bandol-Toulon », dépliant p. 131, « Plan détaillé du Secteur II Hyères-Bormes », dépliant p. 135, « Plan détaillé du Secteur III Cavalaire-St-Tropez », dépliant p. 137, « Plan détaillé du Secteur IV Ste-Maxime-St-Raphaël », dépliant p. 139.

⁶⁰⁹ Inscription en rouge sur le « Plan détaillé du Secteur I Bandol-Toulon », in *Ibid.*, p. 131.

⁶¹⁰ Prost Henri, « Programme de la Société d'Etudes de la Côte Varoise », *op. cit.*

⁶¹¹ Prost Henri, « Projet d'aménagement de la région Parisienne », Fonds Prost, *loc. cit.*, p. 1.

⁶¹² Prost Henri, *Aménagement général de la région parisienne. Exposé général*, *op. cit.*, p. 2.



110 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, 1934, la route des parcs de l'ouest, éch. 1:300 000°, redessin Khadidja Roul sous la direction de Laurent Hodebert, détails voir atlas.

« Ils forment un ensemble de promenades reliant parcs et forêts, grands domaines et beaux sites, dont s'enorgueillit à juste titre la région parisienne. Les ressources qu'elle offre à l'urbaniste sont encore très grandes : rivières, plaines et collines composent de merveilleux paysages ; parcs, bois et forêts ceinturent et recourent très heureusement des éléments épars de l'agglomération. »

On a également vu que le réseau de grandes voies constituait les « avenues promenades » de ce système de parcs, composé des autoroutes et des « voies touristiques et de circulation régionale ». Les premières sont des « voies uniquement réservées au trafic » dont les abords « devront être traités de manière à réaliser [...] une sorte de « paysage routier » » dans une « analogie avec l'avenue du Bois de Boulogne » et « certaines voies anglaises ou américaines bordées de verdure⁶¹³ ». Les secondes sont des voies rayonnantes qui articulent les grands espaces du centre de Paris avec son paysage périphérique⁶¹⁴ ; elles sont reliées entre elles par une voie de rocade plus lointaine. Si la fonction glisse alors de l'urbain à la dimension métropolitaine, et que l'usage de promenade de ces voies tend à disparaître, les dispositifs paysagers accompagnent toujours les tracés⁶¹⁵.

Un des éléments viaires les plus intéressants de ce plan est certainement « La Route des Parcs de l'Ouest », véritable *parkway* de l'ouest parisien. Sa fonction est de « conserver à ce Parc du Grand Paris sa belle unité en assurant la liaison des différents jardins qui le composent » : la route permet en effet de relier ensemble cinq grands domaines⁶¹⁶. Ce projet, étudié par l'administration des Beaux-Arts, est constitué « par une suite de belles allées, de grandes avenues, desservant le centre de chacun des domaines et permettant [...] d'y jouir de leurs perspectives, comme aussi de passer de l'un à l'autre à l'abri des voies de grand trafic ».

Prost mentionne dans son texte de présentation du PARP, au chapitre « PARC - FORÊTS - TERRAINS RESERVES⁶¹⁷ », les « grandes réserves de verdure » que sont les « forêts de Saint-Germain et de Marly, le parc de Versailles, les Bois de Verrières et de Meudon, le Parc de Sceaux, les forêts de Sénart, les forêts et bois du nord et de l'est de la région parisienne ». Mais il fait remarquer que « ces espaces libres »

⁶¹³ « Le plan régional et la grande circulation », in « Le plan d'aménagement de la région parisienne », *op. cit.*, p. 30-36.

⁶¹⁴ Ce sont les routes « de la place de la Concorde au parc de St Cloud par la rive gauche » et « de la rive gauche à Versailles, Bièvre et Palaiseau par les bois de Meudon », voir *Ibid.*, p. 47-48.

⁶¹⁵ En atteste les nombreuses coupes de voies plantées avec des dispositifs similaires à ceux de la côte vauroise dans leur gestion de l'évolution des élargissements et des lignes de plantations, Archives d'architecture du XX^e siècle, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 30/4.

⁶¹⁶ Ce sont les domaines de Meudon, St-Cloud, Versailles, Marly et St-Germain, voir Henri Prost, « La route des parcs de l'ouest », dans l'article « Le plan régional et la grande circulation », in « Le plan d'aménagement de la région parisienne », *op. cit.*, p. 49-51.

⁶¹⁷ Prost Henri, *Aménagement général de la région parisienne. Exposé général*, *op. cit.*, p. 11.

sont parfois trop espacés et « insuffisants pour les nécessités du développement de l'agglomération ». Il propose ainsi de nouveaux espaces pour les compléter : les principaux sont compris « Entre la route nationale N° 20 et la Nationale N° 7 », « Au-dessous de la route des Forts de l'est », « À proximité d'Aulnay-sous-Bois », et, sur proposition de la Préfecture de la Seine, « Sur les terrains de la Courneuve, où l'emplacement d'une cité avait été envisagé, il y a quelques années ». En complément de ces premiers éléments, il fait part d'une liste « de tous les terrains, de toute nature – anciennes carrières, sablières, etc. – susceptibles de constituer les espaces libres », ainsi que l'inscription de « nombreux et importants bords de rivières [...], notamment en vue de reboisement pour l'amélioration du paysage⁶¹⁸ ».

Ainsi, Prost structure un grand système de parcs régional composé d'espaces libres existants et nouveaux, reliés par le tracé des autoroutes, de grandes voies d'entrées et sorties de Paris, des voies touristiques et la route des parcs de l'ouest, et complétés par l'inscription des grands belvédères à l'échelle régionale. On retrouve ici, dans une installation territoriale large, les trois grands principes du dispositif que Forestier défendait en 1908.

A travers ces allers et retours entre les deux hommes et ces trois expériences de projet, on voit le dispositif du système de parcs s'inscrire comme un élément central du travail de Prost. Même si le dispositif n'est pas directement cité, il devient l'un des trois éléments fondamentaux du projet d'urbanisme, avec la question de la circulation et celle de la maîtrise des constructions.

Le système des espaces publics

Si l'on a déjà évoqué la question des espaces publics, squares et places, nous aborderons ici leur mise en réseau au sein d'un système. On cherchera à identifier la genèse d'une vision systémique dans certains écrits sur l'architecture et l'urbanisme, pour l'aborder enfin dans le travail de Prost.

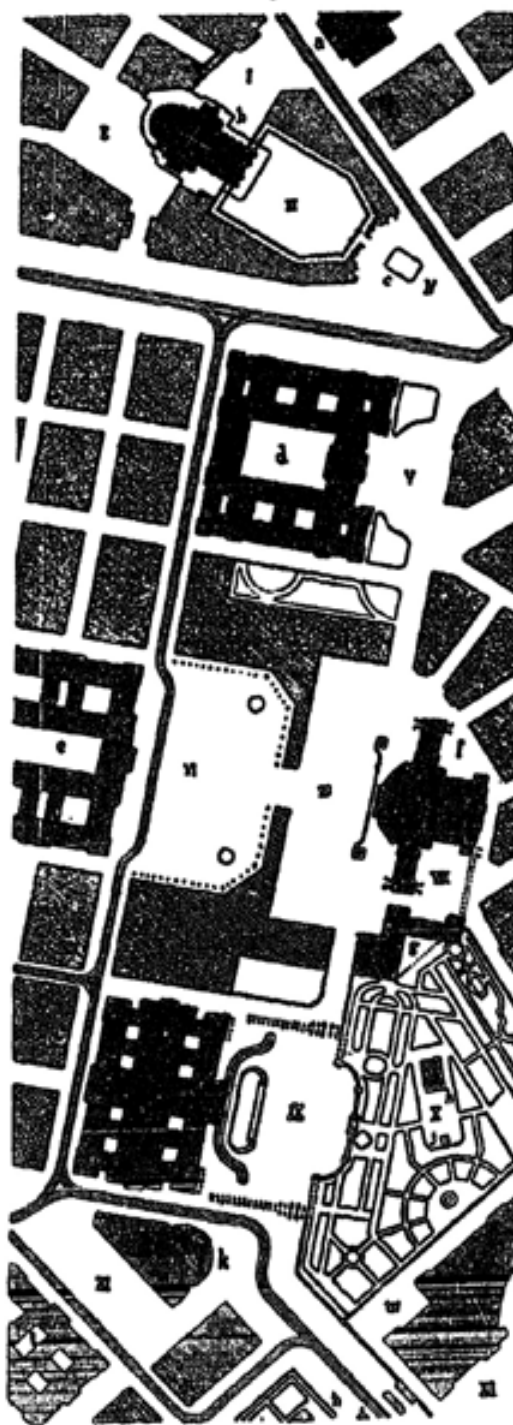
Une des premières occurrences d'une représentation d'un « système de places » est certainement le plan de Pierre Patte, illustrateur de Louis XV. Il dessine en 1765 un plan de d'une « Partie du plan général de Paris, où l'on a tracé les différents emplacements qui ont été choisis pour placer la statue équestre du Roi⁶¹⁹ ». Ce plan présente dix-neuf projets dessinés pour le concours de la place destinée à recevoir la statue équestre du roi⁶²⁰. Ce plan étant resté virtuel – un seul projet fut réali-

⁶¹⁸ *Ibid.*

⁶¹⁹ Patte Pierre et Rozet Benoît, *Monuments érigés en France à la gloire de Louis XV. Précédés d'un tableau du progrès des arts et des sciences sous ce règne*, France, p. XXXIX.

⁶²⁰ Voir Pinon Pierre et Le Boudec Bertrand, *Les plans de Paris, op. cit.*, p. 66-67.

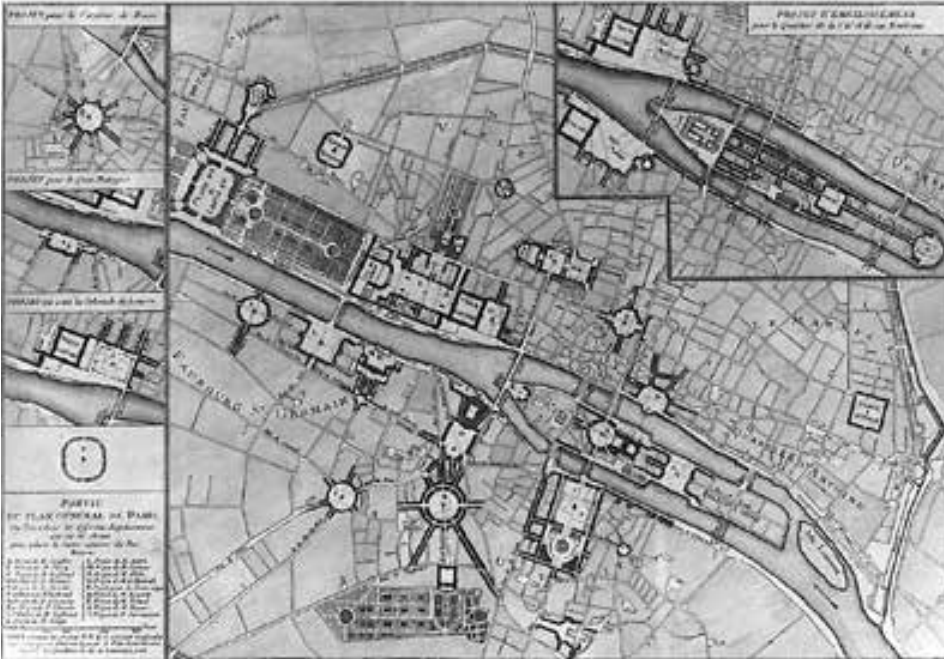
Fig. 123.



Plan d'ensemble.

çades principales bordent toutes deux le Ring. Les abords de ces bâtiments ont été de même mal aménagés. Devant l'Université *d*, l'on aurait voulu voir une place paisible, convenant à la dignité et à l'importance de l'édifice. Grâce au Ring qui passe tumultueux sous ses fenêtres, cela est maintenant impossible. Le Palais du Parlement est conçu en vue de produire un effet perspectif puissant. Il réclame une esplanade (IX) qui permette de le contempler avec un recul suffisant. On obtiendrait ce résultat en fermant la place par des colonnades à un étage, couronnées d'une attique, ornées de reliefs et de statues et percées de portes monumentales surmontées de quadriges. Ainsi la rampe d'accès du Palais se

111 Camillo Sitte, Plan d'ensemble des places de Vienne, 1912 (*L'art de bâtir les villes. Notes et réflexions d'un architecte*, 1912, fig. 123, p. 178).



112 Pierre Patte, Plan général de Paris avec les différents projets pour une place Louis XIV (*Monuments érigés en France a la gloire de Louis XV*, 1765, pl. Planche XXXIX, p. 186).



113 Adolphe Alphand, Eugène-René Poubelle, Mode de revêtement des chaussées dans Paris en 1889 (*Atlas des travaux de Paris*, 1889, pl. XIV).

sé, celui de Gabriel –, c'est plutôt vers Alphand qu'il faut se tourner. L'ingénieur d'Hausmann invente véritablement l'espace public moderne, qu'il explicite dans son ouvrage sur *Les promenades de Paris*. La notion systémique apparaît clairement dans l'atlas qu'il a dirigé concernant *Les travaux de Paris*, publié en 1889 à l'occasion de l'exposition universelle, qui montre plusieurs cartes de la capitale⁶²¹. La vision systémique apparaît sur la carte de la ville en 1871, montrant « Les opérations de voirie exécutées de 1854 à 1871⁶²² » ; elle est encore plus claire sur celle montrant le « Mode de revêtement des chaussées dans Paris en 1889⁶²³ ». Ces planches montrent le développement du système dans le tissu urbain, raccordant les places et squares avec les boulevards et avenues nouvellement créés. Rappelons aussi l'influence de Camillo Sitte, dont le principal apport concerne la question du rapport des places publiques aux édifices qui la bordent, et leur position dans le tissu urbain au regard des voies d'accès.

Chez Gromort, il faut commencer par souligner le titre de « grandes compositions exécutées », qui fait référence à une taille importante de réalisations existantes vérifiables, dont il fait une sorte d'atlas. Le sous-titre « présentant, avec leurs jardins ou leur entourage, une série d'ensembles », indique que ces grandes compositions sont situées dans un contexte plus large et qualifiées « d'ensembles » – Gromort considère donc que leurs éléments forment une certaine unité, que ce soient les espaces bâtis sous forme d'îlots ou de bâtiments isolés, ou des espaces ouverts comme les rues et places, cours, jardins, etc. Gromort présente ainsi certains ensembles urbains : « nous avons cru intéressant de donner, à petite échelle, la disposition des centres urbains de Pistoia, de Vérone, de Florence et de Sienne. On les rapprochera du plan de la place Saint-Marc, que nous présentons plus loin⁶²⁴ ». Pour lui, ces ensembles « donnent l'impression d'une ampleur inégalée », alors que leurs emprises sont dans des contextes « assez restreints ». Il explique en partie cette impression d'amplitude par le soin de « réserver aux monuments les vues d'angle qui leur sont particulièrement favorables », ce qui implique pour lui « le choix d'une disposition typique qui consiste à prolonger une place, à l'une de ses extrémités, par un autre espace ouvert qui la rencontre à angle droit ». En dehors de ce « *parti* dissymétrique » que souligne Gromort, il montre bien une mise en système des espaces publics, qui crée par conséquent l'ampleur dont il est question. Concernant Vérone

⁶²¹ Poubelle Eugène-René et Alphand Adolphe (éd.), *Les Travaux de Paris : 1789-1889*, Paris, Imprimerie Nationale, 1889, 20 p. ; voir aussi Pinon Pierre et Le Boudec Bertrand, *Les plans de Paris*, op. cit., p. 110-113 ; signalons aussi le travail extraordinaire de représentations graphiques, in Boutté Franck, Jallon Benoît et Napolitano Umberto, *Paris Haussmann. Modèle de ville*, Paris, Zürich, Pavillon de l'Arsenal, Park book, 2017, 263 p., et notamment la cartes des « Voiries construites entre 1852 et 1914 », p. 14.

⁶²² *Les travaux de Paris*, op. cit., planche XII.

⁶²³ *Ibid.*, planche XIV.

⁶²⁴ Gromort Georges, *Choix de plans de grandes compositions exécutées présentant*, op. cit., p. 9.

(exemple déjà évoqué puisque Prost en a fait le relevé), il précise que l'ensemble « se compose de deux places dont les axes se coupent à angle droit. Mais elles sont, ici, séparées par une courte ruelle d'une trentaine de mètres, et la plus petite des deux places aboutit au milieu de la grande ». Il souligne l'articulation et le contraste de cette disposition : « Il est difficile de dire que deux éléments aussi distincts sont bien les parties d'un même tout ; il faut reconnaître cependant que les deux places sont trop voisines pour qu'en échappant à l'animation bruyante de la première, on n'apprécie pas d'autant mieux le calme et la délicate simplicité de la seconde. Le contraste est frappant et la disposition, très librement symétrique, trop plaisante pour ne pas retenir l'attention⁶²⁵ ». Cela n'aura certainement pas échappé à Prost, aussi bien lors de sa visite que dans le dessin qu'il en fait.

Gromort fait aussi allusion à l'ensemble créé par la partie centrale de Florence : s'il n'y a pas « à proprement parler, de composition d'ensemble », la réunion d'un certain nombre de monuments proches constitue « des groupements dissymétriques du plus bel effet⁶²⁶ ». Là encore, il fait observer que l'espace urbain se dilate – l'espace ouvert « d'une place de forme irrégulière qui se dégage vers l'Arno par la cour du palais des Uffizi », elle aussi relevée par Prost, est un phénomène du paysage urbain. Gromort compare cette situation à la Place Saint-Marc de Venise, qui « s'ouvre vers la mer entre les arcades de la Piazzetta⁶²⁷ ». Il détaille le prolongement de cet espace par une séquence urbaine, « un interminable corridor qui enjambe cinq rues, domine le quai, franchit le fleuve au-dessus des boutiques d'orfèvres du Ponte Vecchio et atteint, en fin de compte, après avoir serpenté pendant sept cents mètres, le palais Pitti, joint cette opulente demeure au Palais Vieux, permettant de fuir de l'un à l'autre, à la première alerte, selon les nécessités de l'heure. C'est ainsi que le château Saint-Ange était relié au Vatican⁶²⁸. »

La première occurrence de la question des places dans le travail de Prost est le travail qu'il accomplit en 1912-1913 pour l'Académicien Paul Léon, qui lui avait fait part de son « intention de publier un ensemble de documents concernant l'architecture et l'aménagement des Villes⁶²⁹ ». Mais c'est lors du concours international pour l'aménagement et l'extension d'Anvers que Prost développe tout autour de la ville, un réseau d'espaces publics qui s'articule avec les portes existantes, sur des places dont les formes empruntent aux exemples parisiens, et aux recherches de Hénard.

625 *Ibid.*

626 *Ibid.*, p. 10.

627 *Ibid.*, p. 10-11.

628 *Ibid.*, p. 12.

629 Prost Henri, *Paris 1900*, *op. cit.*, p. 16-17.

Plus tard, au Maroc, c'est à Casablanca et Rabat que Prost met en pratique une formation jusque-là théorique. À Rabat, le plan d'extension s'organise par une série de voies selon un plan de « schéma des circulations » qui articule entre elles ces voies par des « espaces libres ». Ces deux documents montrent clairement un système des places qui vient rythmer l'espace urbain, bien avant les constructions à venir⁶³⁰. Au centre du plan, autour d'une voie centrale, l'avenue Dal El Magzhen, s'agrègent les principaux espaces publics et se développe la ville nouvelle. À Casablanca, l'architecte a dû travailler dans une situation complexe de chaos urbain. Au centre du plan d'extension de la ville, il déploie une séquence structurée par un système de voies et de places qui négocie avec les bâtiments et les rues existantes. Cet ensemble relie le port et la Médina par l'ancienne place de France ; au sud, le centre administratif, construit sur d'anciens terrains militaires, s'organise autour d'une « place centralisant tous les Services civils et militaires de la ville ». À l'est, Prost regrette que « la création d'espaces libres [...] a[it] été rendue absolument impossible par la fâcheuse spéculation⁶³¹ ». Plus tard, pour le Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, Prost développe une série de dispositifs qui étirent les espaces publics ordinaires liés à la voirie dans une dynamique linéaire : trottoirs surélevés, belvédères, etc.

Relevons aussi la fonction sociale liée à la question des espaces publics. En 1932, un chapitre du rapport de Prost sur le Maroc s'intitule sobrement « Trottoirs⁶³² ». Il y constate qu'ils sont « souvent tracés sans tenir compte des courants de circulation », qu'ils comportent « trop de macadam » et « pas assez de facilités pour la circulation des piétons ». Cette fonction sociale est défendue en 1935 par André Vera, dans un article de la revue *Urbanisme* sur le « devoir social » de l'urbanisme ; il évoque la place des espaces publics dans la discipline⁶³³. « La cité moderne a des places, rues, carrefours, promenades, arbres et marchés, auxquels les habitants trouvent des commodités, des agréments aussi, mais surtout avec quoi, en allant et venant, ils tissent des habitudes, nouent des liens d'attachement. » Apparaît alors la question du réseau de ces espaces publics ; l'auteur relie la fonction spatiale avec la fonction sociale : « le plan fait un réseau qui retient les familles ». Par des « prévenances à l'égard des habitants », urbanisme et politique sont « mis en action ». Il énumère les usages et fonctions possibles des places « ménagées » dans l'« entrelacs des rues », lieu de réceptacle d'un monument qui informe du passé, d'événements festifs, cérémonies et spectacles populaires. Prost, directeur de la revue *Urbanisme*, est nécessairement conscient de ces questions sociales.

⁶³⁰ Voir les deux cartes, in Prost Henri, « L'urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux », *op. cit.*, p. 64-65.

⁶³¹ *Ibid.*, p. 72.

⁶³² Prost Henri, *Rabat à l'étude*, *op. cit.*, p. 6.

⁶³³ Vera André, « L'urbanisme, devoir social », *Urbanisme*, n° 34, mars 1935, p. 107.

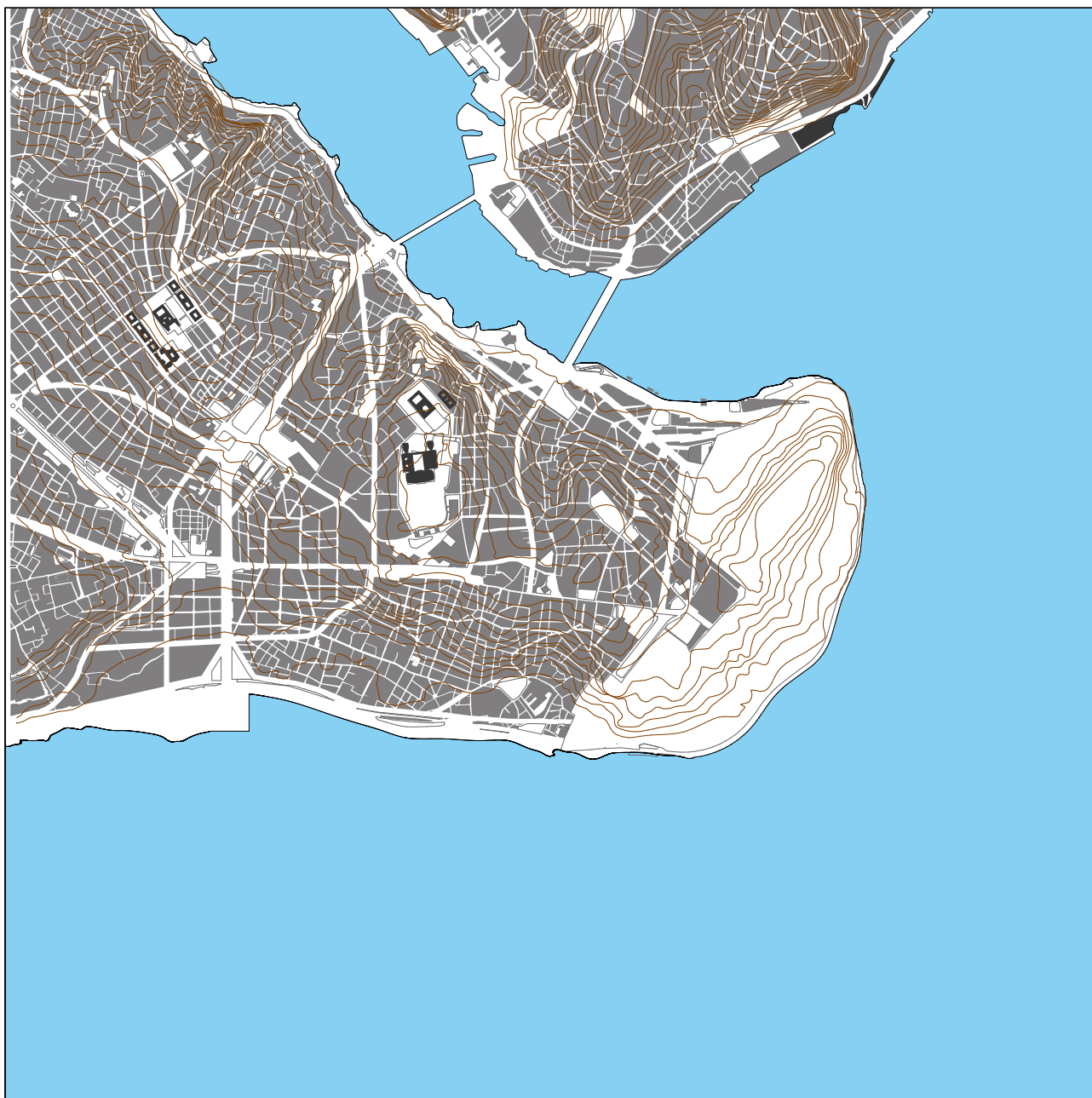
Plus tard, dans un texte sur « Les teintes conventionnelles des plans d'Urbanisme⁶³⁴ », Prost précise à propos des plans d'Istanbul que « deux exemplaires de chaque plan d'aménagement et de transformation au 1/500^e de quartiers seront dessinés avec l'indication des trottoirs et des plantations ». Il ajoute que si ces indications « ne seront pas reportées sur les clichés », elles constituent néanmoins « la base indispensable aux dessins d'exécution de la voirie et des jardins ». Concernant le plan directeur d'Istanbul, Bilsel écrit que « Prost se donna pour but de réaménager Istanbul en tant que « ville des places publiques ». Ces places, avec leurs édifices publics et leurs monuments, devaient être des éléments déterminants de l'esthétique urbaine. Les effets de perspective créés entre ces places, les espaces de promenade et le paysage environnant étaient considérés comme une priorité méritant de figurer dans le programme du plan directeur⁶³⁵. » En effet, le point « R » du programme concerne les « Principales places décoratives et édifices publics », un certain nombre d'opérations sont énumérées, dont notamment : Grande Place de la République sur l'antique Hippodrome, place de Bayazid, Place n° 19 à la jonction du boulevard Atatürk et de Şehzadebaşı, Esplanade de la gare internationale, et enfin la Place du Taksim, « modifiée et agrandie⁶³⁶ ».

634 Prost Henri, *Teintes conventionnelles des plans d'urbanisme*, *op. cit.*

635 Cîna Bilsel Fatma, « European side of Istanbul Master Plan, 1937 », *op. cit.*, p. 250-251.

636 *Ibid.*

0 500 m 1000 m

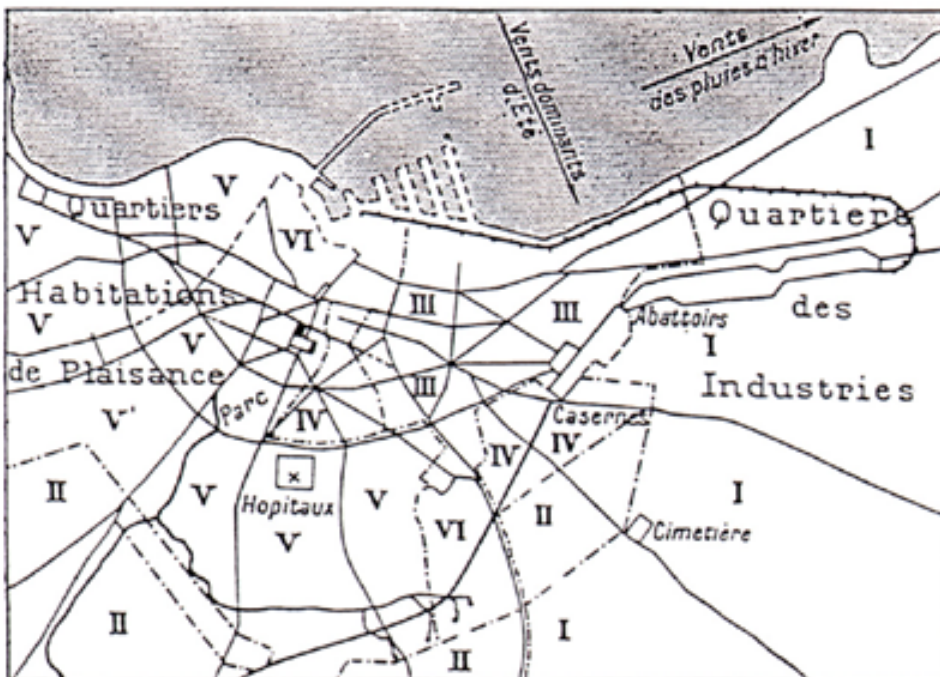


114 Istanbul sud, boulevard Atatürk. Redessin du plan Prost de 1937, éch. 1/25 000^e, le nord en haut.

L'empreinte des tracés des voies et du système des espaces publics est perceptible dans le tissu urbain dense de la péninsule historique.



115 Henri Prost, Plan d'aménagement et d'extension de Casablanca, Plan de zoning, 1932 (*Casablanca. Mythes et figures d'une aventure urbaine*, 1998, p. 254).



116 Henri Prost, zoning de Casablanca, vu par Edmond Joyant, Division de la ville en six zones d'après le plan d'aménagement (*"L'urbanisme au Maroc"*, *La Technique Sanitaire et Municipale*, n°4, avril 1922, p. 96).

Édifier « construire le sol » et « construire sur le sol »

Les tracés de voirie dessinent des quartiers découpés en îlots, dont la grande majorité est destinée à la construction⁶³⁷. Se posent alors deux questions concomitantes : celle de la nature de l'occupation de ces îlots, réglée par le zoning, et celle de la définition de la forme et du type des bâtiments qui vont s'y insérer. Voyons comment Prost aborde ces deux questions.

La question zoning est liée au tissu urbain et à la morphologie bâtie (îlots et « blocs »). Le zoning est au cœur des préoccupations des premiers urbanistes français, influencés par les Allemands. Le procédé vient de la nécessité d'organiser la ville en définissant les modes d'occupation du sol afin de réduire les nuisances industrielles et d'améliorer les conditions de vie des habitants⁶³⁸.

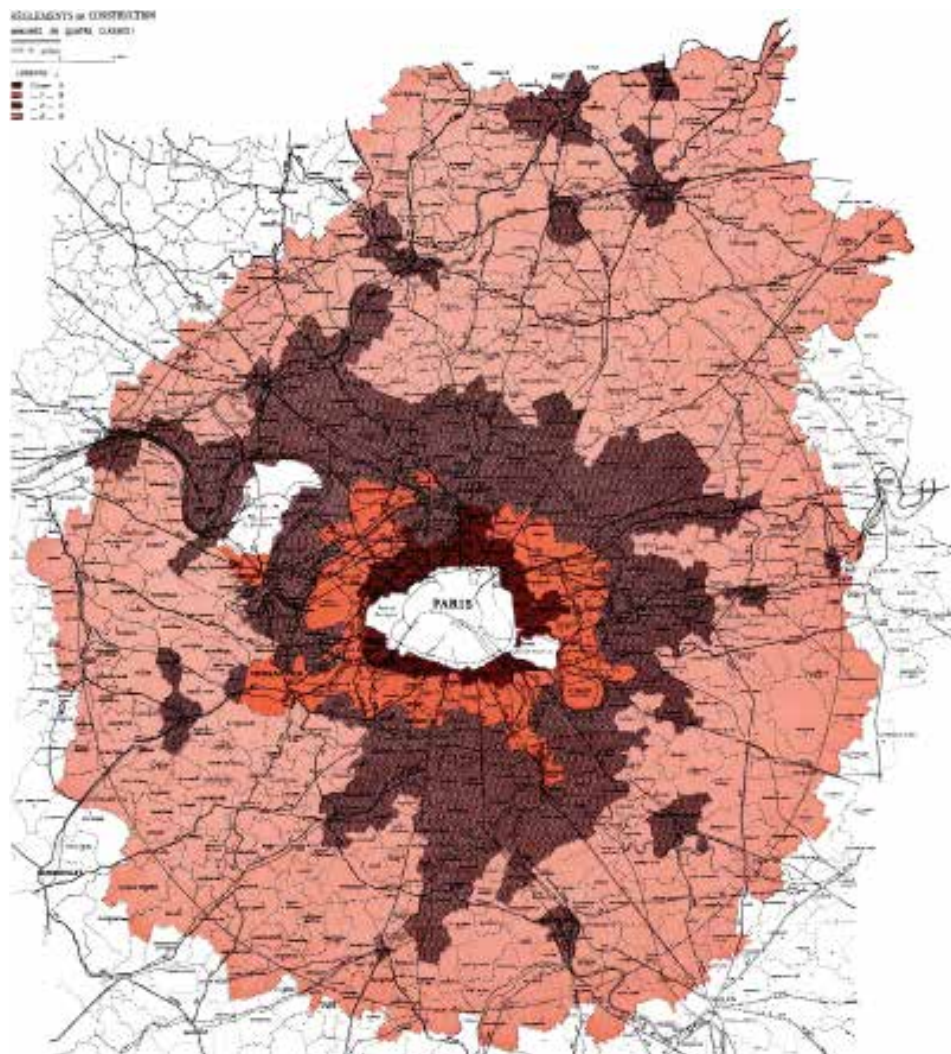
Les trois catégories du zoning pour les villes nouvelles au Maroc sont : « quartier d'habitation et de commerce », « quartier de plaisance » (aussi parfois appelé quartiers jardins) et « quartiers industriels ». Elles renvoient à des modes d'occupation liés aux modes d'habiter, pour les deux premières, et à une intention de séparer les activités industrielles du tissu d'habitat, pour la troisième. À ces catégories, il faut ajouter les emprises pour les services administratifs, qui ne font pas l'objet d'un zonage spécifique mais sont clairement identifiées dans les plans sous forme d'îlots entiers ou de fragments, et les emprises des médinas existantes qui sont conservées en l'état, et même protégées⁶³⁹. Prost explique ce principe, plus souple qu'il n'y paraît au premier abord : « toutes les Villes Nouvelles du Maroc sont divisées en quartiers de destination rendue distincte par des servitudes qui les réglementent. C'est ainsi que dans certains quartiers, tous les genres de commerce et d'industries sont autorisés ; pour d'autres, les industries nuisibles et dangereuses sont interdites. Une seconde sélection est ensuite faite en prohibant les industries bruyantes et répandant des fumées ; enfin des quartiers sont uniquement réservés à l'habitation ; en dernier lieu nous avons des quartiers uniquement consacrés à l'édification de Villas avec servitudes de Jardins et même d'isolement selon la situation et l'orientation⁶⁴⁰. » Il précise : « Bien entendu, il ne faut pas voir là l'intention comme certains ont pu le croire, de n'avoir que des quartiers uniquement bâtis d'usines ou unique-

⁶³⁷ Nous avons fait le choix de parler ici des modes d'occupations du bâti et laissons de côté les « espaces libres » qui relèvent plus de la prévention foncière et de la constitution des « systèmes de parcs », que des questions d'édification architecturale.

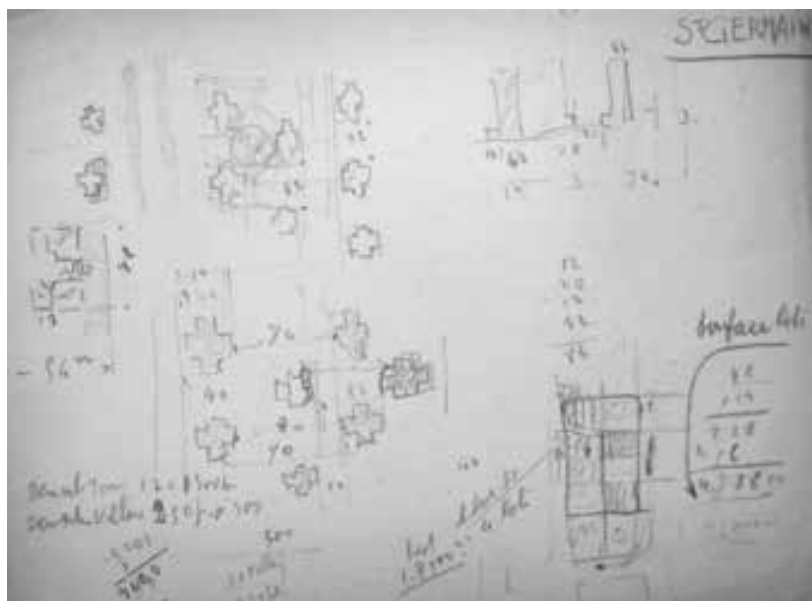
⁶³⁸ voir Gaudin Jean-Pierre, « Le zoning ou la nuit transfigurée », in *Lusine et la ville, 1836-1986, 150 ans d'urbanisme*, Neuilly-sur-Seine, Institut français d'architecture, CRCT, 1986, p. 56-63.

⁶³⁹ Nous avons fait le choix de ne pas rentrer dans la question de la séparation entre les « indigènes » et les colons.

⁶⁴⁰ Prost Henri, *L'urbanisme au Maroc (1923)*, op. cit., p. 9.



117 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, Utilisation du sol et règlements de construction, répartition des communes en quatre classes, 1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 80 (*L'Œuvre de Henri Prost*, 1960, p. 151).



118 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, St-Germain, "surface lots", croquis d'étude et calcul de densité "tours" ou "villas", vers 1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 30/4.

ment bâtis de maisons de rapport⁶⁴¹», autorisant ainsi une certaine mixité dans les quartiers. Le zonage industriel est ainsi affiné dans un plan intitulé « Division de la ville en six zones d'après le plan d'aménagement », publié par Joyant en 1922⁶⁴². Ce zoning indique six zones qui définissent les contraintes pour les « établissements industriels », concernant notamment les « fumées », les « dangers d'incendie » et le bruit. Une version théorique de ce plan intitulée « Schéma d'une ville et de ses diverses zones » sera publiée par Joyant dans son *Traité d'urbanisme* en 1923⁶⁴³.

Une autre occurrence importante à propos du zoning se trouve dans le PARP. Bien que d'une échelle largement supérieure à celle des plans des villes nouvelles du Maroc, les intentions – mettre de l'ordre dans l'étalement urbain, organiser et régler le voisinage problématique des usines et des habitations – sont les mêmes. Dans l'« exposé général » de présentation du plan, un chapitre explicite clairement la question du « ZONING⁶⁴⁴ », évoquant les questions relatives à la « Restriction au droit de lotir » qui doit se traduire par la proposition de nouvelles limites communales et la « Réglementation des constructions » qui doit fixer des densités. Ces deux points doivent permettre selon Prost de limiter la surface bâtie des communes et le « volume des constructions » pour lutter contre « l'éparpillement des éléments formant la région parisienne ». Ensuite ce sont les « Industries » et les « Éléments de paysage », qui concernent la « Protection des sites ». Prost écrit : « Le programme des servitudes de chaque plan communal prévoit la division des parties agglomérées en deux ou trois divisions selon les cas. En général, toute commune comprend des quartiers d'habitations collectives, des quartiers d'habitations résidentielles et des quartiers d'industries⁶⁴⁵. » Les éléments dessinés sur le « plan d'étude » sont renseignés par la légende, en particulier les « constructions » : habitation dense (rouge foncé), habitation peu dense (rouge clair ou rose), lotissements projetés (hachures), industries (violet foncé) et terrains industriels (violet clair).

Dans le rapport final, un plan définissant les « Utilisation du sol et règlement de

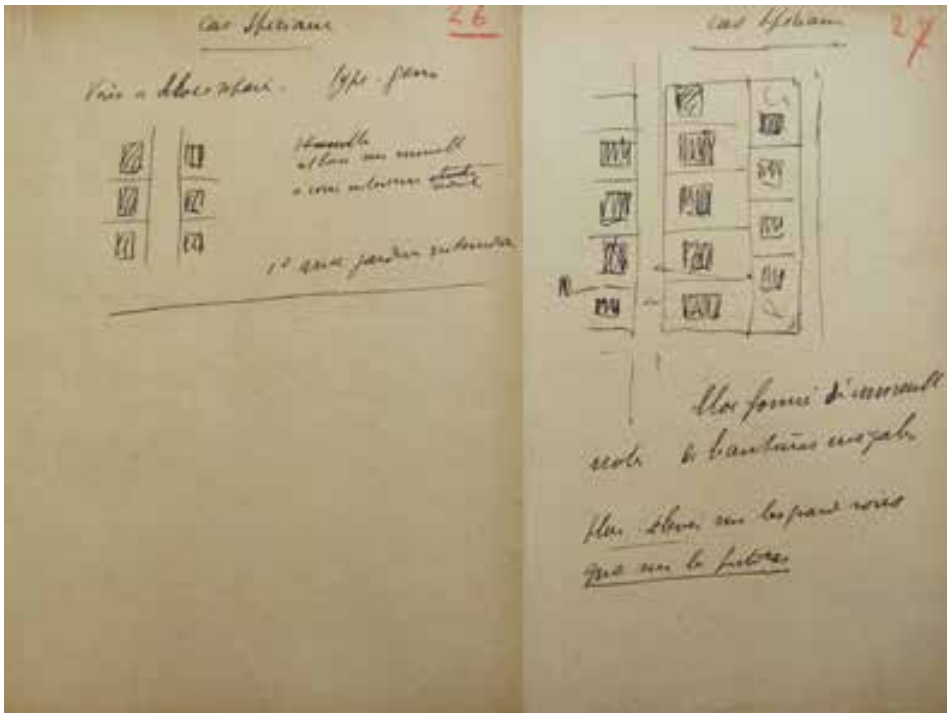
⁶⁴¹ *Ibid.*

⁶⁴² Joyant Edmond, « L'urbanisme au Maroc », *op. cit.*, p. 96, fig. 9 ; notons que Jean-Louis Cohen fait référence à une autre version de ce même plan publiée la même année par Joyant dans son ouvrage intitulé « Le génie civil », in Cohen Jean-Louis et Eleb Monique, *Casablanca. Mythes et figures d'une aventure urbaine*, *op. cit.*, p. 82.

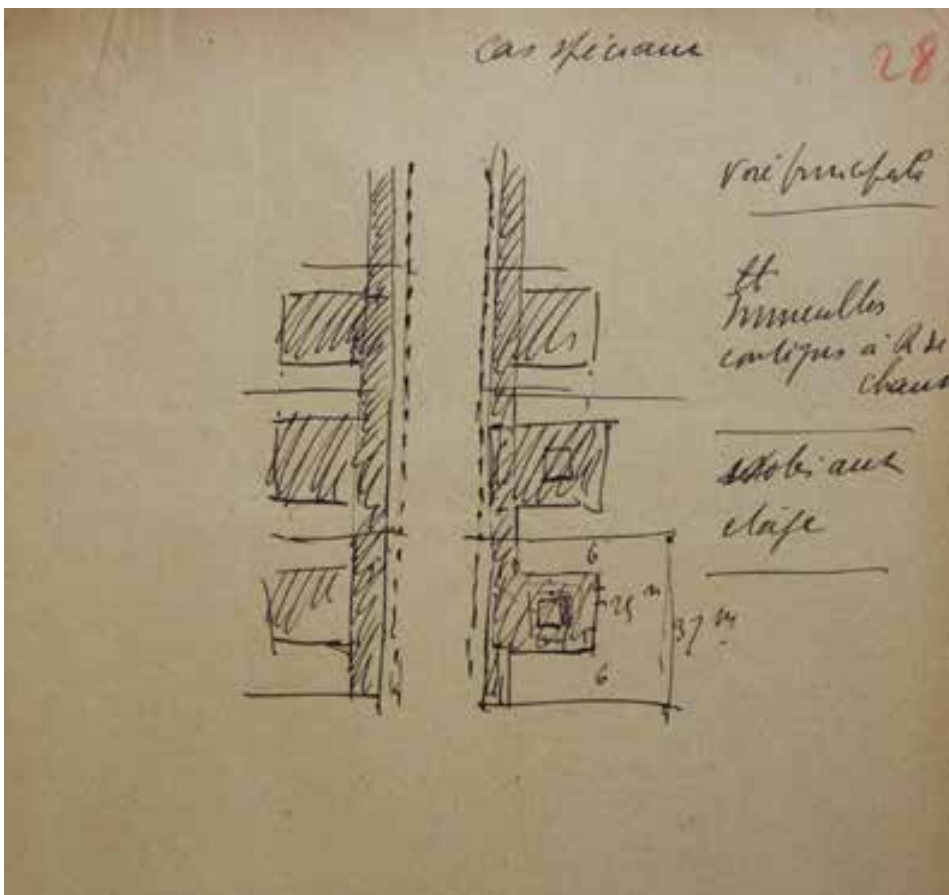
⁶⁴³ Joyant Edmond, *Traité d'urbanisme*, *op. cit.*, p. 253 ; Jean-Louis Cohen fait remarquer que « ce schéma théorique peut être lu comme un doublement par symétrie du plan de Prost pour Casablanca », in Cohen Jean-Louis et Eleb Monique, *Casablanca. Mythes et figures d'une aventure urbaine*, *op. cit.*, p. 84, et « [il] reprend une grande partie de la structure topologique de la capitale économique du protectorat », p. 85.

⁶⁴⁴ Prost Henri, *Aménagement général de la région parisienne. Exposé général*, *op. cit.*, p. 11-13.

⁶⁴⁵ *Ibid.*, p. 12-13.



119 Henri Prost, Cours à l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris, « Cas spéciaux », voies à blocs séparés et blocs formés d'immeubles, 1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 1/1, pl. 26 & 27.



120 Henri Prost, Cours à l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris, « Cas spéciaux », voies principale et immeubles contigus à Rez de Chaussée, pl. 28, 1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 1/1.

construction»⁶⁴⁶ définit quatre classes avec des densités décroissantes du centre, de la proche couronne parisienne, et jusqu'à la périphérie. L'objectif est de prévoir « un desserrement de l'agglomération centrale constituée par la banlieue immédiate de Paris. Les immeubles y seraient moins élevés qu'à Paris et les cours plus larges. Les localités formant la banlieue moyenne auraient des constructions nettement moins élevées et des cours très amples réalisant des habitations saines et agréables à habiter. Enfin, la banlieue périphérique garderait en partie son caractère rural⁶⁴⁷ ». Ces différentes classes organisent à la fois les usages du sol et la densité : ainsi dans la classe A, figurent des zones « d'habitation collectives et d'habitations individuelles » définies par le plan d'aménagement, mais aussi, le cas échéant des « zones industrielles » ou « mixtes (habitation et établissements industriels) », quand elles ne sont pas évitables⁶⁴⁸. Pour les classes B et C, ils n'y a pas de zones mixtes mais la possibilité de créer une « zone "non affectée" ». Pour les communes de la classe D, de « caractère nettement rural », les périmètres déterminés ne les obligent pas à faire la distinction entre les différentes natures de zones – « collective, individuelle, industrielle ». Les plans soumis à l'enquête administrative comportent le tracé des « périmètres d'agglomération, zone non affectée et espaces libres divers⁶⁴⁹ ». D'autre part, pour les zones A, B et C, les « lotissements de groupes d'habitations » ne seront autorisés que dans les limites des « zones d'habitation » déterminées par le « projet communal d'aménagement⁶⁵⁰ ». La zone D pourra exceptionnellement inclure des « périmètres d'agglomération » avec des zones « d'habitations individuelles soumises à réglementation spéciale⁶⁵¹ ».

Pour le cas d'Istanbul, Candaş Bilşel écrit que le programme du plan directeur comportait des « décisions fonctionnelles importantes concernant l'usage du sol⁶⁵² ». Elle décrit les éléments du programme qui abordent les questions des ports, des ponts, la relocalisation des industries, les transports (gares), l'université, les espaces libres, la protection des sites, et enfin les places publiques. Il n'y a donc pas de plan de zoning à proprement parler : Prost intervient dans un tissu constitué dense, mais avec la volonté d'organiser et de redistribuer au mieux les grandes fonctions de la ville entre les zones d'habitat, les industries, les grands équipements et les infrastructures. Il faudrait mener un travail d'analyse plus fin sur les notes de l'architecte afin de mieux évaluer cette question du zoning pour Istanbul.

⁶⁴⁶ Prost Henri, carte « Utilisation du sol et règlement de construction (répartition des communes en quatre classes) », Aménagement général de la région parisienne, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 80.

⁶⁴⁷ Prost Henri, *Aménagement général de la région parisienne. Exposé général*, *op. cit.*, p. 12.

⁶⁴⁸ « Le plan d'aménagement de la région parisienne », *op. cit.*, p. 59.

⁶⁴⁹ *Ibid.*

⁶⁵⁰ *Ibid.*, p. 65.

⁶⁵¹ *Ibid.*

⁶⁵² Candaş Bilşel Fatma, « European side of Istanbul Master Plan, 1937 », *op. cit.*, p. 246-247.

Pour la deuxième échelle de lecture, le modèle des cités-jardins (évoqué lors d'un chapitre précédent) trouve en majorité ses avatars au sein des « quartiers de plaisance ». Mais l'échelle de l'îlot reste bien présente chez Prost : elle est fortement représentée par une variation sur un îlot urbain moins dense que l'îlot parisien, et qui reprend le principe d'un socle de commerce en rez-de-chaussée. Prost travaille et décrit cette opération de découpage en réglant l'interface entre le tracé des voies et les emprises construites, qui vont recevoir ce qu'il appelle un « lot à bâtir ». Pour l'architecte, ceux-ci doivent être appropriés aux constructions qui doivent s'y élever, car « ils sont la base de l'hygiène et l'agrément de l'habitation et par là même de toute l'agglomération⁶⁵³ ». Ainsi, après la question des voies, celle de l'habitat est mentionnée par Prost comme une composante essentielle de son travail : « Le problème de la création d'une ville en consiste donc pas uniquement à tracer les voies essentielles de grande communication, à distribuer les quartiers d'habitation, de commerce, d'industrie ou de plaisance, à préparer les égouts, canalisations en eau, mais à établir de très près le lotissement de la ville. Le lot à bâtir est la clef de la salubrité de la ville, sa forme, ses dimensions en font l'élément fondamental. C'est sur ce lot que se bâtira l'immeuble salubre⁶⁵⁴ ». Il estime que « le lot de terrain à bâtir » est le « module devant servir de base à la composition du bloc à bâtir⁶⁵⁵ ». La question se pose alors de grouper ces lots, « pour constituer le “bloc à bâtir” délimité par les voies de circulation⁶⁵⁶ ».

Si la rue est faite pour circuler, pour Prost, c'est dans les îlots que l'on travaille et que l'on vit. Il mentionne les conditions d'hygiène et de salubrité des immeubles, pour défendre un type d'habitat adapté aux conditions saines de la vie moderne, notamment par la ventilation et l'ensoleillement. Un ensemble de considérations (hauteur, densité, orientation, aérations, rapport au sol, etc.) permettent donc de définir la nature du travail de l'architecte sur le « bloc à bâtir ». Il décrit clairement les trois « objectifs essentiels » du règlement général de voirie : limitation de la hauteur des immeubles « pour forcer les villes à s'étendre et n'avoir qu'une faible densité », une « très grande liberté architecturale » pour créer des « silhouettes animées » et enfin l'« hygiène et [les] dimensions des cours intérieures⁶⁵⁷ ». Nous proposons de les analyser sur trois registres : la hauteur des bâtiments qui règle la silhouette urbaine, le corps du bâtiment avec sa façade, et enfin le rapport au sol.

⁶⁵³ Prost Henri, *L'urbanisme au Maroc* (1923), *op. cit.*, p. 15.

⁶⁵⁴ Prost Henri, note manuscrite écrite à la suite du texte *La salubrité de l'habitation*, *op. cit.*, p. np, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343AA 1/1 ; Ce texte est cité dans une autre version par Jean-Louis Cohen, in Cohen Jean-Louis et Eleb Monique, *Casablanca. Mythes et figures d'une aventure urbaine*, *op. cit.*, p. 78.

⁶⁵⁵ Prost Henri, *L'urbanisme au Maroc* (1923), *op. cit.*, p. 16.

⁶⁵⁶ Prost Henri, *La salubrité de l'habitation*, *op. cit.*, p. 6.

⁶⁵⁷ Prost Henri, *L'urbanisme au Maroc* (1923), *op. cit.*, p. 17.

En premier lieu, donc, les questions de gabarit et de hauteur en rapport avec la rue. Prost fustige la hauteur exagérée de certains bâtiments qui empêche la lumière de pénétrer dans les logements. Il préconise, dans les règlements des constructions au Maroc, que la hauteur des façades soit « au plus égale à la largeur des rues ou à la largeur entre constructions⁶⁵⁸ » ; quelques variations sont permises en cas d'une servitude de jardins en façade. Ces variations ont permis « une très grande variété dans le couronnement des maisons », ce qui annonce selon lui un ensemble de rues « devant présenter des silhouettes animées en contraste avec les lignes rigides qui caractérisent bien des villes modernes ». Sur le plan architectural, il écrit qu'il n'y a aucun règlement « restrictif à l'égard des motifs décoratifs⁶⁵⁹ ». Les éléments de « corniches » et « loggias belvédères » sont admis sans aucune autre restriction que pour des raisons esthétiques.

À propos de la ventilation et l'ensoleillement, fortement imbriqués, Prost évoque deux sujets : les ouvertures en façade et les cours intérieures. Pour lui, les causes du manque de lumière sont dues, en dehors des questions des bâtiments avoisinants, à la petite taille des fenêtres et à leur nombre insuffisant, à la « profondeur exagérée des chambres » et à l'« exigüité des cours⁶⁶⁰ ». Ainsi, la surface des cours et la taille des ouvertures des pièces ventilées par celles-ci sont fixées par un « barème ». Concernant la façade, il explique qu'au Maroc, « la face sud d'une habitation, est la plus agréable à habiter l'hiver comme l'été », et en hiver, « les rayons au soleil très inclinés encore à l'heure de midi, pénètrent profondément par les fenêtres ». Alors qu'en été « le soleil à midi passe très au-dessus des immeubles, les rayons très ardents sont presque verticaux⁶⁶¹ ». Il préconise l'usage d'une « galerie peu saillante ou un auvent », qui permettent de se préserver des rayons du soleil d'été. Tout en croisant cette question avec la ventilation, il estime indispensable de pouvoir « faire un courant d'air avec les ouvertures percées dans une face exposée au nord pour laisser pénétrer la brise de mer⁶⁶² ». On voit ainsi d'où provient la qualité architecturale des façades « épaisses » typiques de Casablanca (*bow windows*, loggias, balcons, terrasses), dont Cohen et Eleb font mention dans leur ouvrage⁶⁶³.

⁶⁵⁸ *Ibid.*, p. 62.

⁶⁵⁹ *Ibid.*, p. 18.

⁶⁶⁰ Prost Henri, *La salubrité de l'habitation*, *op. cit.*, p. 4.

⁶⁶¹ Prost Henri, *L'urbanisme au Maroc (1923)*, *op. cit.*, p. 16.

⁶⁶² *Ibid.*

⁶⁶³ Voir les chapitres « Ordonnances architecturales et régulation foncière », p. 103-105, et « Habiter la ville nouvelle : les années 1910 », p. 127-155, in Cohen Jean-Louis et Eleb Monique, *Casablanca. Mythes et figures d'une aventure urbaine*, *op. cit.*

Un autre aspect réglementaire a eu un impact important sur l'architecture des façades : la question des portiques à arcades. Cet aspect règle la partie basse des immeubles sur certaines portions des boulevards au Maroc, et pas uniquement les boulevards. Prost affirme que les portiques constituent, avec les plantations, la base des aménagements des voies publiques. Il y revient en 1937 à propos du plan d'Istanbul, dans une note intitulée « Architecture, portiques et immeubles⁶⁶⁴ » : « les exemples récents de Casablanca, Rabat, Meknès et Fez permettent de préconiser l'excellence de cette disposition pour Istanbul ». L'avantage est de protéger les passants des aléas climatiques, notamment le soleil et la pluie ; mais le dispositif permet aussi un traitement architectural du pied d'immeuble ouvert sur la rue, offrant un espace d'articulation et de connexion dans cette épaisseur protégée. Cohen précise que ces « servitudes de portiques » seront appliquées le long des voies suivantes : boulevard de la gare, rue Gallieni, le début de l'avenue du général d'Amade et une partie de la rue G. Mercier⁶⁶⁵. Selon lui, on trouve à Casablanca « une architecture variée dans ses types comme dans ses formes [qui] apparaît dans le respect des grandes lignes définies, validant *a posteriori* les orientations initiales ». Il évoque la continuité du travail de Prost avec les discussions à Paris en réaction avec le règlement de voirie de 1902, dont Bonnier était président de la commission de révision⁶⁶⁶.

Le « zoning » du PARP détermine l'usage, la destination, la hauteur et les dimensions des constructions, ainsi que la superficie autorisée. Sans entrer dans le détail des règles, notons que les différentes zones de densité définies par le règlement renvoient à des types morphologiques de l'habitat par le « volume de construction ».

Les questions du tissu urbain et de ses qualités au sein du travail de Prost, ainsi que celles du « bloc à bâtir », mériteraient un développement spécifique, en dehors des limites du présent travail. Certaines esquisses d'îlots montrent des études de dimensionnement et d'espacement entre les bâtiments, et de calcul de densités de « tours » et de « villas » pour le PARP⁶⁶⁷. D'autres éléments des cours de Prost montrent de nombreux croquis d'îlots construits de « blocs d'immeubles », et leurs relations aux voies périphériques⁶⁶⁸.

⁶⁶⁴ Prost Henri, *Architecture. Portiques et immeubles*, op. cit.

⁶⁶⁵ Cohen Jean-Louis et Eleb Monique, *Casablanca. Mythes et figures d'une aventure urbaine*, op. cit., p. 104.

⁶⁶⁶ Marrey Bernard, *Louis Bonnier : 1856-1946*, Bruxelles, P. Mardaga, 1988, p. 303.

⁶⁶⁷ Henri Prost, dossier des « études préalables », Fonds Prost, loc. cit., 343 AA 30/4.

⁶⁶⁸ Henri Prost, notes diverses et croquis destinés à l'enseignement, Ecole spéciale d'architecture et l'Institut d'urbanisme de Paris, Fonds Prost, loc. cit., 343 AA 1/1.

Ainsi, les aspects évoqués illustrent la manière dont l'architecte aborde cette question : au-delà du plan, le tissu urbain est qualifié par le zoning et précisé par les règles concernant les îlots.

Au sein du CSARP, enfin, Prost fait partie d'une sous-commission pour « l'étude de l'avant-projet d'aménagement de la ville de Paris », dans le deuxième groupe de travail intitulé « Plans d'îlots, règles applicables aux îlots et groupes d'îlots⁶⁶⁹ ».

L'infrastructure du sol urbain, voies et espaces publics

Les éléments d'infrastructures, ancrés dans l'épaisseur du sol, sont positionnés stratégiquement dans les séquences de paysage urbain ou dans les armatures territoriales en fonction de leurs rôles dans le réseau auquel ils appartiennent (autoroute, échangeurs, gares, pont, métro, etc.). L'infrastructure du sol urbain dépasse la question des voies et des ouvrages techniques : il s'agit de construire le sol, de composer avec les éléments du vocabulaire architectural (mur, sol plan, arcs, voûtes, escaliers, etc.) et d'englober les espaces publics pour fabriquer l'enveloppe physique d'une interface entre le sol existant, les équipements de mobilité et l'espace urbain.

À Anvers, le boulevard est une infrastructure en soi, une épaisseur urbaine qui opère la couture entre les franges de la ville fortifiée, les fortifications et leurs fossés, mais aussi l'espace en dehors de la ville. Le boulevard se termine sur le belvédère qui devient le point d'orgue de cette articulation entre l'infrastructure, le sol qui se soulève au-dessus des quais pour construire un espace public, et l'ample espace urbain qui l'entoure. Au Maroc, les infrastructures sont constituées par le réseau des voies des villes nouvelles, épaissi et enrichi par le réseau des espaces publics et des jardins. Cet objet étalé est articulé aux médinas existantes, aux centres administratifs et aux futurs équipements ferroviaires et portuaires.

Le long du littoral varois, l'épaisseur du faisceau constitué par la « voie front de mer » et les espaces linéaires situés devant celle-ci par le bord de mer et l'arrière-plage plantée, ainsi que ceux en arrière, par les jardins et villas, fabrique la façade urbaine et paysagère de la future « ville-parc » qui doit faire face à la mer. Certaines épaisseurs sont « habitées », comme les garages dans la pente, ou bien les plateformes de retournements des voies du *parkway*, qui sont aussi des ponts au-dessus des rivières qu'elles franchissent. Pour la région parisienne, les infrastructures sont constituées par l'armature des autoroutes, qui transforment le rapport de Paris à sa

⁶⁶⁹ Note sur la composition d'une « sous-commission pour « l'étude de l'avant-projet d'aménagement de la ville de Paris », Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 5/2.

banlieue et aux provinces. Prost en travaille les interfaces, sous la forme des échangeurs, des coupes évolutives et urbaines, du système des contre-allées et parfois de leurs franges (plaine de Montesson). Les perspectives aériennes montrent des systèmes de relations multiscalaires plus riches qu'il n'y paraît au premier abord.

À Alger, le travail sur l'articulation entre le boulevard Laferrière et le projet du parc des « Hauts d'Alger » exploite la topographie pour y développer tout un système de rampes, terrasses, murs, jardins, etc., qui proposent une « architecture des infrastructures » se déployant au-dessus de l'horizontale du port. Le travail à Istanbul sur le plan directeur et ses dispositions qui articulent les infrastructures avec l'espace urbain, que ce soit le boulevard Atatürk, le projet de transport métropolitain ou les ouvrages « habités » comme un pont parking. Sans oublier la plate-forme belvédère au-dessus du port, qui répète celle d'Anvers, cette fois, sur le Bosphore.

L'infrastructure du sol et son tissage avec les espaces publics montrent un fort rapport au sol et au paysage, que ce soient les plates-formes belvédères (Anvers, Rabat, Alger, Région parisienne et Istanbul), les places (Anvers, Casablanca, Rabat, Istanbul) ou les parcs et jardins (tous projets). Les dessins en perspectives, coupe, plan et élévation, ainsi que les croquis de recherche, montrent que pour Prost, ces éléments sont constitutifs de la ville et du territoire : ils méritent autant d'attention architecturale et d'efforts de réflexion que les édifices. Leur traitement croise ainsi les champs de l'architecture, du paysage et de l'ingénierie.

La question de la construction « sur le sol » est abordée avec les projets d'édifices, soit dans les règlements liés aux projets (alignement, volumes, système à portiques, etc.), soit dans les projets dessinés par Prost et leur position urbaine (bâtiments publics : banque et poste) ou leur ancrage au sol (barrages au Maroc). Le rapport au paysage est évoqué, autant en terme de silhouette dans le paysage urbain que des vues dont on peut profiter depuis ces édifices.

L'ancrage au sol des éléments composant le sol urbain (infrastructures, voies urbaines, édifices, parcs et jardins) est opéré par des dispositifs explicités en coupe, dont l'organisation spatiale est définie dans le plan du projet. Des éléments de perspectives ou des photographies retouchées montrent les effets possibles des propositions spatiales de Prost (Maroc, Alger, Istanbul). L'échelle et le détail des coupes témoignent d'une grande attention à la manière de poser au sol ces éléments constitutifs des villes et métropoles. Les croquis de travail de l'architecte, coupes et perspectives axonométriques à main levée, montrent ses recherches pour les meilleures solutions de ce rapport au sol. L'articulation entre la grande échelle géographique et celle, plus domestique, de l'urbain, se met en place dans le va-et-vient entre ces différents supports graphiques du projet, du territoire à l'édifice. La perspective aérienne et la carte inscrivent le projet dans la topographie du territoire, tandis que le plan et la coupe l'ancrent au sol.

Mode d'emploi pour le projet de sol urbain, les textes

En complément des documents graphiques, les textes qui accompagnent les projets sont de deux natures. D'une part, les rapports de présentation qui accompagnent tout type de projets ; d'autre part, les annotations textuelles sur les documents graphiques. Celles-ci sont assez importantes : on en trouve sur les grands plans d'ensembles, sur les cartes des projets (Var, région parisienne, Alger, Istanbul), sur les perspectives panoramiques de la région parisienne et sur certaines photographies (Maroc, Alger, Istanbul). C'est ce qui a retenu l'attention d'Ariella Masboungi dans un article de l'ouvrage *L'expression graphique des projets urbains*⁶⁷⁰ : elle souligne la référence des dessins d'Henri Prost qui montre « l'intérêt du dessin commenté ». Ce procédé, « magnifiquement illustré » par Prost, permet à ses yeux de montrer une « lecture du site avant et après intervention [...] sur le même dessin accompagné de commentaires⁶⁷¹ ». Si le propos est à valeur pédagogique et démonstrative pour les acteurs du projet urbain contemporain, le procédé n'en reste pas moins intéressant à relever. Chez Prost, il trouve probablement sa source dans ses travaux pour les villes nouvelles marocaines et la nécessité de synthétiser par le dessin les intentions spatiales et structurelles du plan, ainsi que la nécessaire communication de ces intentions à destination des acteurs du pouvoir et de la société économique et civile de l'époque. On le retrouve sur les documents de la côte varoise, avec le même objectif de communication envers les membres du SCLV, et les acteurs de terrain. Ces indications font partie du « mode d'emploi » du projet de sol urbain et indiquent les principes d'adaptation pour les professionnels en charge de l'application des principes et dispositifs du plan.

⁶⁷⁰ Masboungi Ariella, « Représenter c'est penser », in « Plans et dessins. L'expression graphique des projets urbains », Ministère de l'Équipement, du Logement, des transports et de l'urbanisme, DAFU, revue *Urbanisme*, juillet 1997, pp. 4-7.

⁶⁷¹ *Ibid.*, p. 7.

Si Jean Royer écrit en 1965 que « Prost était réticent lorsqu'il s'agissait de livrer des textes à la publication », il signale que « nous ne possédons aucun ouvrage de lui sur ses œuvres ». Il va un peu vite en besogne, puisque Prost a lui-même organisé l'ouvrage publié par l'Académie d'Architecture après sa mort. Mais il importe de travailler sur les différentes formes de textes que Prost a écrit.

Les textes accompagnant ou présentant les projets

Le texte de présentation du projet pour le concours d'Anvers s'intitule « Anneau d'Or ». Il décrit le projet, notamment l'organisation des différents quartiers – aristocratiques, populaires et les cités ouvrières –, ainsi que le positionnement des principaux équipements demandés au programme et les principes de la voirie. Deux aspects du plan sont mis en avant : la proposition de la conservation du fossé des fortifications, et par conséquent la transformation des fortifications et la question du remblaiement, qui influe sur le tracé du boulevard. On peut enfin retenir la question singulière du belvédère, élément majeur situé à la fin de la séquence du boulevard.

Pour le Maroc, nous disposons de peu de notes organisées, mais de plusieurs articles et textes dont certains se recourent. Dans un article de *France-Maroc* en 1917 sur « Le plan de Casablanca », Prost décrit la situation chaotique, les décisions prises pour établir de l'ordre, les grandes répartitions de l'habitat, la mise en place du centre administratif et du « grand parc », les nouveaux quartiers indigènes, les voies principales et la question de l'habitat. Le texte sur « l'urbanisme au Maroc » pour le congrès de Strasbourg de 1923, une note dactylographiée de 22 pages sans chapitrage, reprend le texte précédent en le développant sur certains points. Il y évoque son arrivée et la situation à laquelle il dut faire face, le projet de Rabat, Casablanca, le principe de zonage, les syndicats de propriétaires et le remembrement, les conditions d'habitation au Maroc, le règlement général de voirie, les principes d'organisation des services publics. En 1932, dans « le développement de l'urbanisme dans le protectorat du Maroc », il évoque les « Principes de conception des villes nouvelles », la « Méthode de travail » et les « Plans directeurs des villes nouvelles », avant de décrire les plans des villes de Rabat, Casablanca, le cas de « Meknès - Fez – Marrakech » et les « Nouvelles agglomérations en formation ». Il évoque ensuite les éléments qui caractérisent ces villes nouvelles sur le plan des « Emplacements et programmes des édifices publics », ainsi que les écoles, les hôpitaux et les plantations. Ce texte complète et prolonge le précédent. Les trois textes sont donc construits à partir de la même matrice.

Le texte sur le projet de la côte varoise annexé au plan d'aménagement, intitulé « Plan général d'aménagement 1922-1923. Notice présentée au Congrès d'Urbanisme de Strasbourg », est aussi publié dans « Où en est l'urbanisme en France et à

l'étranger⁶⁷² ». On le trouve aussi sous forme de pages dactylographiées assemblées et reliées dans un volume dans lequel ne sont paginés que les chapitres par communes⁶⁷³. Les deux textes sont parfaitement identiques : Prost y explique le programme et la raison du groupement des communes. Il évoque les grands principes des armatures de voirie sur le littoral, leurs types et déclinaisons, ainsi que la forme générale et le paysage qui pourrait être constitué par cet aménagement. Il décrit ensuite dans les grandes lignes le plan d'ouest en est, par grandes entités. La lettre du Préfet aux communes est jointe au texte. Suit alors le texte détaillé des aménagements par commune (pour un total de 37 pages dans l'album et d'environ 130 dans le recueil). Chaque note est intitulée « Notice descriptive de l'aménagement proposé » ; elles sont organisées par ville d'ouest en est, de la commune de Saint-Cyr à celle de Saint-Raphaël, suivant le sens de la visite de reconnaissance que Prost avait effectuée en voiture. Elles présentent en général la situation de l'agglomération par rapport au littoral et au paysage environnant ; ensuite, les tracés de voies proposés sont décrits assez précisément dans le mode d'inscription sur le relief et en rapport avec le tissu ou les voies existantes. Des numéros renvoient aux planches dessinées au 1/10 000^e sur le fond de plan du Service géographique de l'armée, instaurant ainsi une relation entre texte, plans et coupes.

Un autre texte important concerne la « Société d'études de la côte Varoise » : il revient en 1927 sur l'émergence du plan et les objectifs en termes d'organisation du développement urbain, du tracé des voies et de la protection du paysage. L'objet est de créer une société privée qui doit compenser le manque de moyens du Syndicat des communes du littoral et de la puissance publique pour mettre en place le plan. Dans ce texte, Prost émet l'idée de « ville-parc » pour qualifier le PACV.

Le PARP est introduit par un texte de Louis Dausset, suivi d'un texte de Prost, qui en fixe les grandes lignes⁶⁷⁴. Après une présentation du contexte politique, urbain et paysager, les principaux chapitres qui concernent la présentation du plan sont les suivants : « La circulation », avec le réseau routier actuel, les voies nouvelles à grand trafic, la voie triomphale prolongée, les quatre sorties de Paris (route de l'ouest, du sud, du l'est et enfin du sud), les voies touristiques et de grande circulation régionale.

Les « espaces libres », avec les parcs, forêts et terrains réservés. Le « zoning » traite de la restriction au droit de lotir, de la réglementation des constructions, des in-

⁶⁷² Prost Henri, « Le plan d'aménagement et la mise en valeur de la Côte d'Azur Varoise », *op. cit.*

⁶⁷³ Prost Henri, *Syndicat des communes du littoral pour la protection, l'aménagement et la mise en valeur de la Côte varoise*, Syndicat des Communes du littoral pour la protection, l'aménagement et la mise en valeur de la côte d'azur varoise, 1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/6.

⁶⁷⁴ Prost Henri et Dausset Louis, *Aménagement Général de la Région Parisienne*, CSAORP, Paris, 1934.

dustries et des éléments de paysage. Les « transports » comprennent les aéroports, la navigation et le chemin de fer ; enfin, un chapitre intitulé « Réalisation » tient lieu de conclusion de cette présentation.

Mais c'est dans un numéro spécial d'*Urbanisme*, paru en décembre 1935, que l'on trouve les textes les plus précis concernant les multiples aspects du PARP⁶⁷⁵. Le sommaire du numéro annonce les thématiques suivantes : une longue introduction comprenant « l'aménagement de la région parisienne devant les corps élus », « Le plan d'aménagement de la région parisienne », « la notion de plan régional », l'utilisation du sol et le zoning, les arbres ; les espaces boisés à protéger et plantation d'alignement, la question de la grande circulation. Enfin, une partie centrale intitulée « Ce que contient le PARP » renvoie directement aux éléments du travail de Prost et reprend quasiment l'ordre du texte de présentation de 1934 : « La voie triomphale et l'autoroute de l'ouest », « La route du sud », « La route de l'est », « La route du nord », « Les voies touristiques et de grande circulation régionale », « La route des parcs de l'ouest » ; « Les espaces libres : parcs, forêts et terrains réservés » ; « L'utilisation du sol et les règlements de construction », qui contient un chapitre sur les industries, la liste de la répartition des communes en fonction des densités décroissantes ; « Éléments de paysage - Protection des sites » et « Les transports ». Cette section est complétée par une partie plus technique intitulée « L'organisation des services publics dans la région parisienne », qui traite de cette organisation et plus particulièrement de l'adduction en eau potable, de la production d'électricité et de gaz, de leur distribution, de l'assainissement, des ordures ménagères, etc. Nous n'avons pas trouvé de note par commune à ce jour ; le plan a été distribué aux communes sous forme de carte, mais nous ne savons pas si un rapport accompagnait chaque plan.

Le texte concernant « Le plan régional d'Alger », dans lequel Prost présente son plan, a été publié deux fois, en 1935 dans la revue *ACIER*⁶⁷⁶ et en 1936 dans *Urbanisme*⁶⁷⁷. Les deux versions sont presque identiques (celle de 1935 présente trois paragraphes supplémentaires qui détaillent chacun le projet sur des points spécifiques). L'architecte y décrit la situation de la ville et son développement récent, les questions de topographie et de circulation, et énumère les objectifs du plan. Un autre texte de 1935 présente succinctement le plan directeur des Hauts d'Alger ; il y est question du « parc central » situé sur la colline et des trois perspectives à protéger et aménager⁶⁷⁸.

⁶⁷⁵ « Le plan d'aménagement de la région parisienne », *op. cit.*

⁶⁷⁶ Prost Henri, « Le plan régional d'Alger », *Acier*, vol. Alger ville neuve, 1935, coll. « OTUA », pp. 49-56.

⁶⁷⁷ Prost Henri, « Le Plan régional d'Alger », *op. cit.*

⁶⁷⁸ Prost Henri et Rotival Maurice, *Aménagement des Hauts d'Alger. Plan directeur. Programme*, *op. cit.*

Le « Mémoire descriptif du plan directeur de la rive européenne d'Istanbul » est joint aux deux planches du plan au 1/5 000^e ⁶⁷⁹. Il décrit la situation et énumère les éléments de programme par ordre d'importance et selon les trois principes suivants : la circulation, l'hygiène et l'esthétique. Une première partie des éléments concernait les ports, les ponts de la Corne d'Or et les usages industriels ; ensuite, le projet d'une nouvelle gare internationale, le développement de l'université d'Istanbul dans le centre de la ville historique, la création d'espaces verts et de terrains de sport, la protection des sites historiques et archéologiques, la question des places publiques, et celle des divers équipements d'éducation et de santé. Ce texte est en partie reproduit dans *L'œuvre de Henri Prost*⁶⁸⁰ et par Bilsel au chapitre « Le plan directeur de la rive européenne d'Istanbul, 1937⁶⁸¹ », dans l'ouvrage dirigé par Pinon.

La longue entreprise du plan d'Istanbul est marquée par un nombre très important de notes que Prost a réunies dans une dizaine de volumes, pour un total de plus de 500 notes. Elles sont identifiées dans le Fonds Prost comme « Les transformations d'Istanbul » et comprennent les recueils des notes de 1935 à 1950⁶⁸². Royer écrit en 1965, que Prost avait copié et rassemblé ces notes « en huit volumes », regroupant ses idées et les détails de certaines opérations d'aménagement, qu'il avait classés par ordre chronologique et par sujets, constituant ce qu'il qualifie de « véritable monument⁶⁸³ ». Le premier dossier contient de la documentation diverse (1936-1938) ; le deuxième traite de la législation sur l'urbanisation d'Istanbul (1936-1947) ; le troisième de l'élaboration du plan directeur de la rive européenne (1937-1950) ; le quatrième de projets d'aménagements et d'embellissement des parties riveraines du Bosphore situées hors du périmètre de l'agglomération (1936-1947) ; le cinquième du Port, de la Corne d'Or et des industries (1935-1948) ; le sixième de circulation, des transports en commun et de l'aviation, ainsi que des aménagements de la côte européenne (1943-1948) ; le septième de l'aménagement des divers quartiers du vieil Istanbul (1941-1953) ; et le huitième, de l'aménagement de la région Péra Galata (1939-1949). Les neuvième et dixième volumes contiennent des notes diverses sur l'aménagement d'Istanbul (1936-1950). Le travail de lecture précise, d'analyse et de classement de ces notes reste à faire.

On le voit bien, la nature de ces textes n'est pas uniforme et dépend des projets.

⁶⁷⁹ Prost Henri, « Mémoire descriptif du plan directeur de la rive européenne d'Istanbul », in *Les Transformations d'Istanbul*, Istanbul, Turquie, Ville d'Istanbul, 1937, vol.3/, p. 2-6, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 6/2.

⁶⁸⁰ Marrast Joseph (dir.), *L'Œuvre de Henri Prost*, *op. cit.*, p. 237-238.

⁶⁸¹ Candaş Bilsel Fatma, « European side of Istanbul Master Plan, 1937 », *op. cit.*

⁶⁸² Prost Henri, « Les transformations d'Istanbul », 1935-1950, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 6/1, 6/2, 6/3, 6/4, 6/5, 7/1, 7/2, 7/3, 7/4, 8/1, 8/2.

⁶⁸³ Royer Jean, « Henri Prost urbaniste », *op. cit.*, p. 27.

On distingue deux types de textes : d'une part, les notes générales de présentation, qui concernent pratiquement tous les projets et informent sur les situations et contextes, les éléments à préserver et les grandes lignes des programmes ou les grandes thématiques. D'autre part, des notes détaillées par secteurs ou par communes, suivant la taille du projet (ville ou région) : Anvers, certaines villes du Maroc, la côte varoise et Istanbul. Ce ne sont donc pas toujours des textes permettant de concevoir les éléments du plan directeur à partir des documents dessinés. En effet, un autre type d'indications rend possible cette opération.

Les textes sur les documents graphiques : coupes, perspectives et photographies

Sur ce point, nous retiendrons les exemples les plus remarquables d'écriture sur les documents graphiques : la côte varoise, le PARP et Alger.

Pour le PACV, les écritures sont présentes sur les trois échelles de plans : le grand plan directeur (échelle territoriale), les quatre plans par secteurs (logique de site), les plans localisés (équivalent à l'échelle communale). Nous chercherons à analyser les relations entre ces différentes occurrences. Le plan directeur au 1/50 000^e montre l'ensemble de la côte du département du Var et énonce les trois points principaux du « Programme du Syndicat » : la protection des sites et des paysages, la possibilité d'élargissement des voies existantes et l'extension du réseau routier pour la mise en valeur du littoral. Il est remarquable que le programme soit ainsi annoncé clairement sur la carte d'ensemble, tout comme les organismes associés au syndicat des communes, tels que « Syndicats d'initiative - Touring club - Automobile club » et « L'office national du tourisme ». Sous le titre principal du document du « Plan directeur », on peut lire que « Les dispositions particulières à chaque commune [sont] précisées sur des plans au 1/10 000^e », ce qui invite à une lecture en aller-retour entre ces deux échelles.

Examinons à présent les relations entre ces deux échelles sur la commune de Saint-Cyr (un exemple déjà évoqué dans la Partie 2, au chapitre sur les séquences de paysage urbain). Le cadrage représente une carte parmi les 33 cartes, et 6 pages de texte parmi les 130 que contient le volume.

Le commentaire du plan directeur au 1/50 000^e indique quatre actions⁶⁸⁴ :

« Aménagement et boisement du futur quartier de la plage.

Périmètre de protection des ruines de l'antique cité romaine de Tauroentum.

Promenade pittoresque pour piétons en bordure de mer, de la pointe Granier

⁶⁸⁴ Prost Henri, Plan directeur, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 24/5, publié dans *L'Œuvre de Henri Prost, op. cit.*, p. 125.

à Bandol.

Voie de grande circulation reliant St Cyr à Bandol suivant un tracé à flanc de colline ayant constamment vue sur la mer.»

Le commentaire sur la carte au 1/10 000^e indique les mêmes actions⁶⁸⁵, que l'on peut retranscrire dans le même ordre :

« Belle plage. Baisser le niveau de la voirie. [épaisseur] à réserver pour lotissement.

Déterminer le périmètre de l'ancienne Ville romaine [Tauroentum] et frapper de servitude non aedificandi tout ce qui semble intéressant.

Bordure de rochers à réserver pour le passage d'un chemin de piétons à travers bois [la hachure verte indique une protection du boisement entre le chemin et la mer]. Belvédère à créer.

Voie touristique de St Cyr à Bandol. Très belle vue sur la pointe de la Ciotat.
686 »

La « Notice descriptive de l'aménagement projeté » développe les mêmes actions, que l'on peut aussi retranscrire dans le même ordre :

- Plage : « La magnifique plage qui forme un trait d'union entre les collines du nord et du sud est longée par une route qui la sépare de terrains sablonneux actuellement peu favorables à la construction. La route est trop surélevée par rapport à ces terrains, son abaissement est facile surtout vers le sud [...]. Dans l'attente de ces travaux, un boisement devrait être constitué sur une profondeur d'une centaine de mètres environs. Le rideau d'arbres ainsi constitué, non seulement serait un agrément pour la promenade en bordure de la plage, mais formerait aussi une protection efficace contre le mistral⁶⁸⁷. »

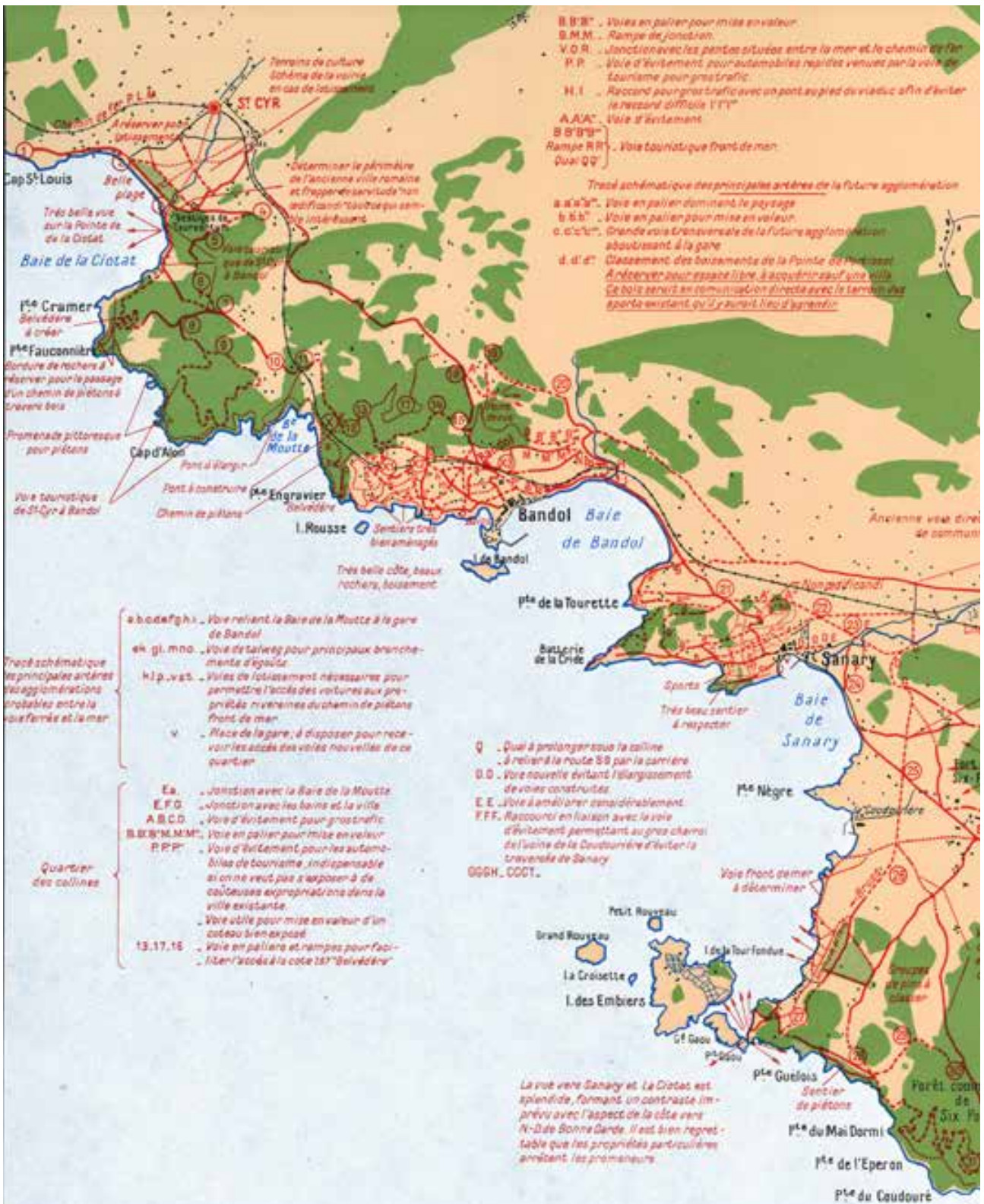
- *Ville romaine* : « Ruines : Les vestiges romains découverts, placés dans un site d'où la vue sur la baie est merveilleuse, forment une attraction touristique d'une valeur importante pour la région. Il serait extrêmement urgent que les archéologues déterminent le périmètre dans lequel devait s'étendre cette ancienne Cité et qu'une zone de protection soit déterminée avant que de nouvelles constructions ne viennent rendre impossible l'extension des fouilles qui pourraient être poursuivies ultérieurement. Trois affreuses bicoques, construites entre la route et la mer déparent la belle vue de la baie que l'on découvre des ruines. Leur expropriation s'impose⁶⁸⁸. »

685 « Album Prost », Archives Départementales du Var, 14 FI 72 à 108.

686 Voir la planche dépliant, « Plan détaillé. Secteur 1 BANDOL-TOULON », in Marrast Joseph (dir.), *L'Œuvre de Henri Prost, op. cit.*, p. 131.

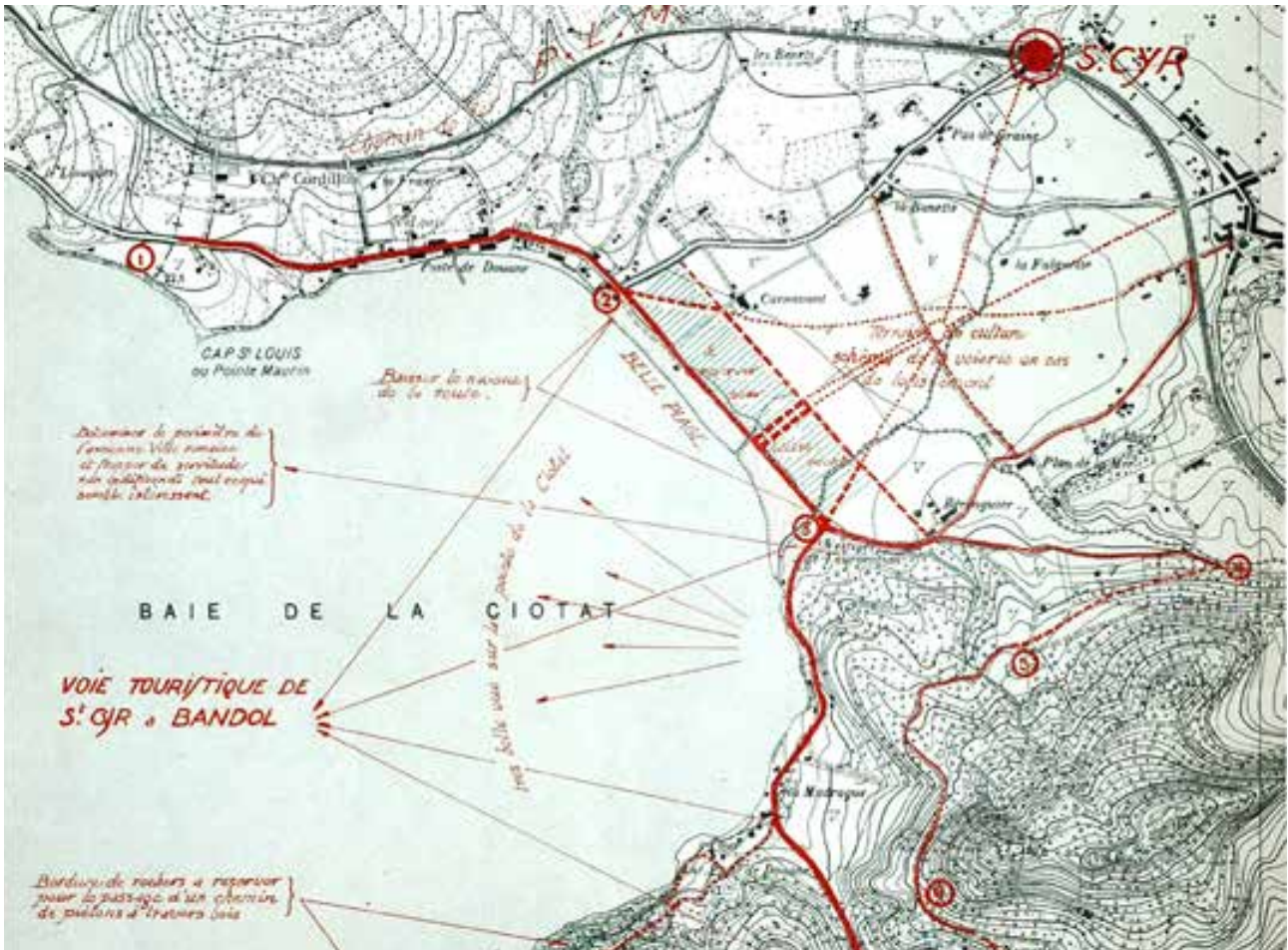
687 Prost Henri, notices par communes, « Commune de St-Cyr. Notice descriptive de l'aménagement projeté », Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/6, pp 1-2. NB : les notices sont paginées par communes.

688 *Ibid.*, p 5

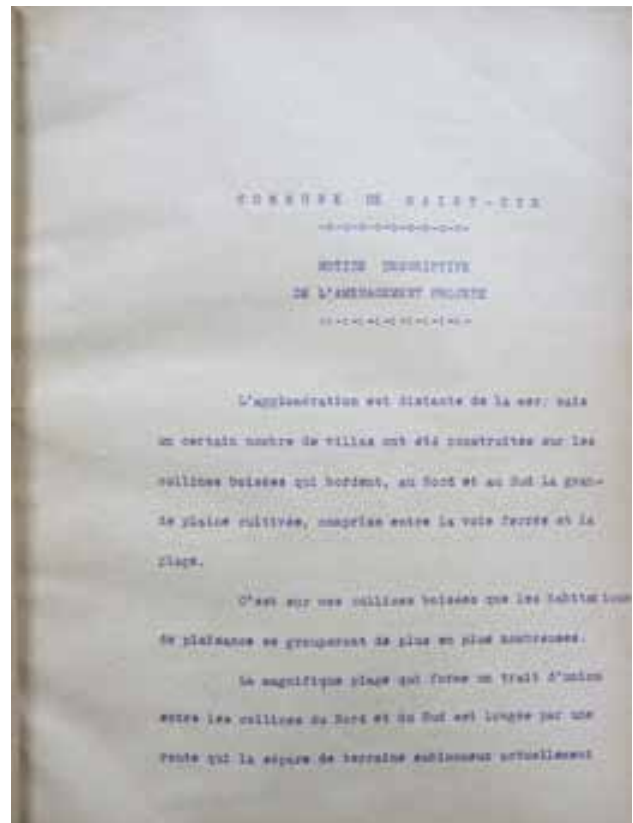


121 Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, 17 mars 1923, Plan détaillé du Secteur I Bandol - Toulon, extrait de la partie est (L'Œuvre de Henri Prost, 1960, p. 131).

En partie haute la baie de Saint-Cyr (pour la mise à l'échelle voir l'atlas).
Notons la quantité et la précisions des indications écrites en rouge sur le plan.



122 Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, extrait de la planche au 1:10 000e détaillant les principes de l'aménagement sur la commune de Saint-Cyr, 17 mars 1923, Archives départementales du Var, F111 (pour la mise à l'échelle voir l'atlas).



123 Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, Commune de Saint-Cyr, Notice de l'aménagement projeté, 17 mars 1923, Fonds Prost, loc. cit., 343 AA 4/6.

- *Chemin* : « Sentier de piétons : Après la carrière le chemin serait prolongé à l'aide d'un sentier de piétons facilitant la promenade au-dessus des sommets à pic qui bordent la falaise depuis le Poste de Douane jusqu'à Bandol où il se réunirait avec le chemin déjà réalisé par cette Municipalité. On dominerait ainsi la pointe Granier, la pointe Fauconnière, la pointe des trois Fours, le Cap d'Alon, la baie de la Moutte⁶⁸⁹. »

- *Voie touristique* : « L'élargissement de la route Nationale de 1 à 2 [les numéros renvoient à la carte au 1/10 000^e] est réalisable par voie d'alignement. Du point 2 départ d'une nouvelle route vers Bandol mettant en valeur la plage [...]. Le tracé depuis le point 3 se diviserait en deux parties, l'une en bordure de la mer suivant le chemin actuel, déjà difficile à élargir, l'autre formant une nouvelle voie passant par les terres et montant à flanc de coteau passerait par les points 4 [à] 13. Le passage au-dessus du chemin de fer se ferait au point 11. Au point 7 se ferait la jonction avec le chemin de bord de la mer et départ d'une voie accédant à un belvédère à créer au-dessus de la pointe Granier (cote 153). La route front de mer existante serait rectifiée et toutes les parties, non encore construites ou aménagées par les particuliers, pouvant encore être réservées à l'agrément du public, seraient frappées de servitude "**non aedificandi**" et expropriées ultérieurement. Cette voie serait carrossable, au-delà du poste de Douane, jusqu'à une ancienne carrière, permettant ainsi à des propriétaires de s'établir sur des pentes situées entre ce chemin et la cote 109⁶⁹⁰. »

D'autre part, sur la carte au 1/10 000^e, une zone située en arrière de la plage indiquée « Terrains de culture » comporte un tracé en pointillés dit « schéma de voirie en cas de lotissement ». Le texte de la notice explique « Si dans un avenir, impossible à préciser, des constructions nouvelles venaient à s'élever dans la plaine, aujourd'hui uniquement utilisée par la culture, le tracé schématique indiqué sur le plan montre les principales voies dont il y a lieu de faire respecter l'emprise, dans le plan d'aménagement de la commune⁶⁹¹. »

Ces documents montrent donc le fonctionnement du dispositif. Le grand plan directeur indique les principales actions par communes. Sur la carte au 1/10 000^e qui renvoie à l'échelle communale, ces actions sont tracées (les voies en lignes rouges pleines ou pointillées, les zones à protéger en hachures vertes) et les numéros renvoient au texte qui décrit ces aménagements avec précision, tout comme les dispositifs de protections et les vues principales que Prost a repérés sur site. La précision

689 *Ibid.*, p 4

690 *Ibid.*, pp 3-4

691 *Ibid.*, pp 5-6

du texte permet aux techniciens et aux élus locaux de prendre connaissance des dispositions du plan et, à leur tour, de les retranscrire *in situ* – et par là même dans le PAE que la loi du 14 mars 1919 leur impose. L'ensemble compose un instrument d'aménagement transcalaire, de l'échelle territoriale à l'échelle communale.

D'autres indications sont inscrites sur les documents graphiques : à commencer par la question des « zones *non aedificandi* », ou ce que nous avons appelé la « coupe évolutive⁶⁹² ». À la fin du document présentant le plan d'aménagement du littoral varois, le chapitre concernant les « transformations successives sans expropriations onéreuses d'une voie en bordure de laquelle les zones *non aedificandi* ont été imposées par le plan d'aménagement » comprend les quatre coupes illustrant ce principe⁶⁹³. Ce dispositif est aussi présenté dans un cahier à part qui comprend une carte d'une commune du littoral⁶⁹⁴. Celle-ci montre une situation générique avec des parties hachurées le long des voies convergeant vers le centre du village, qui représentent les « Terrains destinés à l'extension de l'agglomération ». Ces emprises sont concernées par des élargissements « à des dimensions variant respectivement de 30 à 50 m ». Cette carte fonctionne avec les coupes comme un mode d'emploi de la règle nécessaire à l'élargissement des routes, prévoyant les élargissements successifs jusqu'à une avenue urbaine. Ainsi, on lit, en rouge en bas de la carte : « Des dispositions analogues étant adoptées pour les communes B, C, D [qui sont des communes limitrophes] et toutes les communes du littoral, auraient pour résultat de permettre l'élargissement ultérieur de toutes les voies actuelles ».

D'autres textes accompagnent les quatre étapes de la transformation de la voie, à commencer par l'« État actuel d'un chemin dans la campagne » ; ensuite, la « Première transformation » indique que « Le chemin est amélioré. Quelques habitations sont construites. On clôture les terrains » ; puis, avec la « Seconde transformation », « La voie est élargie avec trottoirs. Le nombre des habitations a augmenté. Un quartier de villas s'est formé » ; enfin, la « Dernière transformation » montre le résultat final : « La circulation a augmenté. Un tramway est devenu nécessaire. La voie a été portée à son maximum [30 m] de largeur par la suppression des Zones *non aedificandi*. Les immeubles de commerce et de rapport ont remplacé les villas. Aucune construction n'a été expropriée ». Ces commentaires décrivent, anticipent et accompagnent les étapes de la transformation du chemin en avenue urbaine.

⁶⁹² Hodebert Laurent, « Le plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, 1923, Henri Prost, La « Ville-Parc » », *op. cit.*

⁶⁹³ Prost Henri, « Zones *non aedificandi*. Transformation successives sans expropriations onéreuses, d'une voie en bordure de laquelle des zones *non aedificandi* ont été imposées par le Plan d'Alignement », Archives Départementales du Var, cote 14 FI-109 à 113.

⁶⁹⁴ Prost Henri, « Loi du 14 mars 1919. Application aux routes et chemins hors les agglomérations », Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/6.

La dernière étape est le résultat de ce processus autant qu'une vision spatiale de l'architecte urbaniste.

Pour les dispositifs des voies du littoral varois, une autre coupe décrit la voie « Front de mer ». Illustrant une règle de protection du littoral, sous la coupe, un texte décrit un aménagement possible: « 1° LA ROUTE COTIERE est à moins de 20 mètres au-dessus du niveau de la mer. TOUTE PARCELLE de terrain privé, comprise entre le domaine maritime et le domaine public, dont la dimension entre ces limites est inférieure à 30 mètres sera incorporée au domaine public pour constituer un ESPACE LIBRE traité en promenade ». Une autre inscription, au crayon, n'a pas été repassée à l'encre: « Formant un créneau entre les propriétés permettant au public la vue de la mer ».

Prost donne ainsi sur les documents graphiques – sur les coupes, dans ce cas précis – des informations complémentaires à celle des plans et des notices écrites pour la mise en place des dispositions d'aménagement et de protection du littoral. Il fabrique ainsi un système ouvert transcalaire, sur lequel nous reviendrons plus loin.

Le plan d'aménagement de la région parisienne présenté en 1934 comporte une série d'inscriptions disposées sur un cercle autour du périmètre du PARP. Elles indiquent les grandes directions depuis Paris, vers les provinces ou les limites du territoire français: ce sont, dans le sens des aiguilles d'une montre, les « Plages de la Manche et des Flandres », « Belgique », « Luxembourg », « La Suisse », « Les Alpes », les « Pyrénées » et enfin les « Plages de l'ouest ». Elles sont complétées par les noms des principales villes de ces régions⁶⁹⁵. Ceci montre la prégnance du caractère radioconcentrique de Paris et de sa région dans la pensée sur l'aménagement. Mais cette carte, à la manière d'une boussole, est aussi une manière de justification des quatre directions cardinales des autoroutes, vers l'ouest, le nord, l'est et le sud. Celles-ci sont indiquées au-dessus des tracés. Une autre carte, dite « Carte générale », tracée elle aussi au 1/50 000^e, montre par des flèches blanches dessinées sur le fond en couleur des usages du sol, les principales villes qui sont les destinations des départs d'autoroute: « Le Havre - Rouen - Dieppe », et « Beauvais - Calais » pour la partie nord-ouest, par exemple. L'autoroute du sud pointe vers « Fontainebleau - Lyon - La Méditerranée », seule indication de cette carte qui ne soit pas un nom de ville – ce qui marque l'attachement particulier de l'architecte à cette région. Chez Prost, Paris regarde la Méditerranée.

Dans la marge des perspectives aériennes panoramiques (déjà évoquées dans la *Partie 2*), marge verticale ou horizontale suivant les cadrages, Prost écrit en noir

⁶⁹⁵ Notons que si les principales destinations sont indiquées, l'Allemagne est absente de la liste.

les noms de lieux existants et en rouge les aménagements proposés, comme par exemple : « Nouvelle route », « Parcs côtiers » le long de la Seine, « Espaces libres », « Parcs et sports » et « Quartiers jardins ». On retrouve certaines conventions des cartes du plan de l'aménagement du littoral varois.

Deux exemples au sujet d'Alger : les « Hauts d'Alger » et le passage du tunnel dans la colline de Telemly. Pour l'aménagement des Hauts d'Alger, l'architecte présente une planche de photographies d'immeubles dont la partie supérieure est hachurée. Des indications renvoient au plan de l'aménagement des Hauts d'Alger, qui comporte sous ce titre un complément indiquant « par transformation des terrains militaires en parcs de sports, de culture physique et de distractions ». On y distingue des emprises qui comportent les inscriptions « Aménagement en cours d'étude » sur des parties boisées qui peuvent être celles indiquées sur les photographies, ou l'indication « Terrasses. Grandes vues panoramiques sur l'agglomération algéroise ».

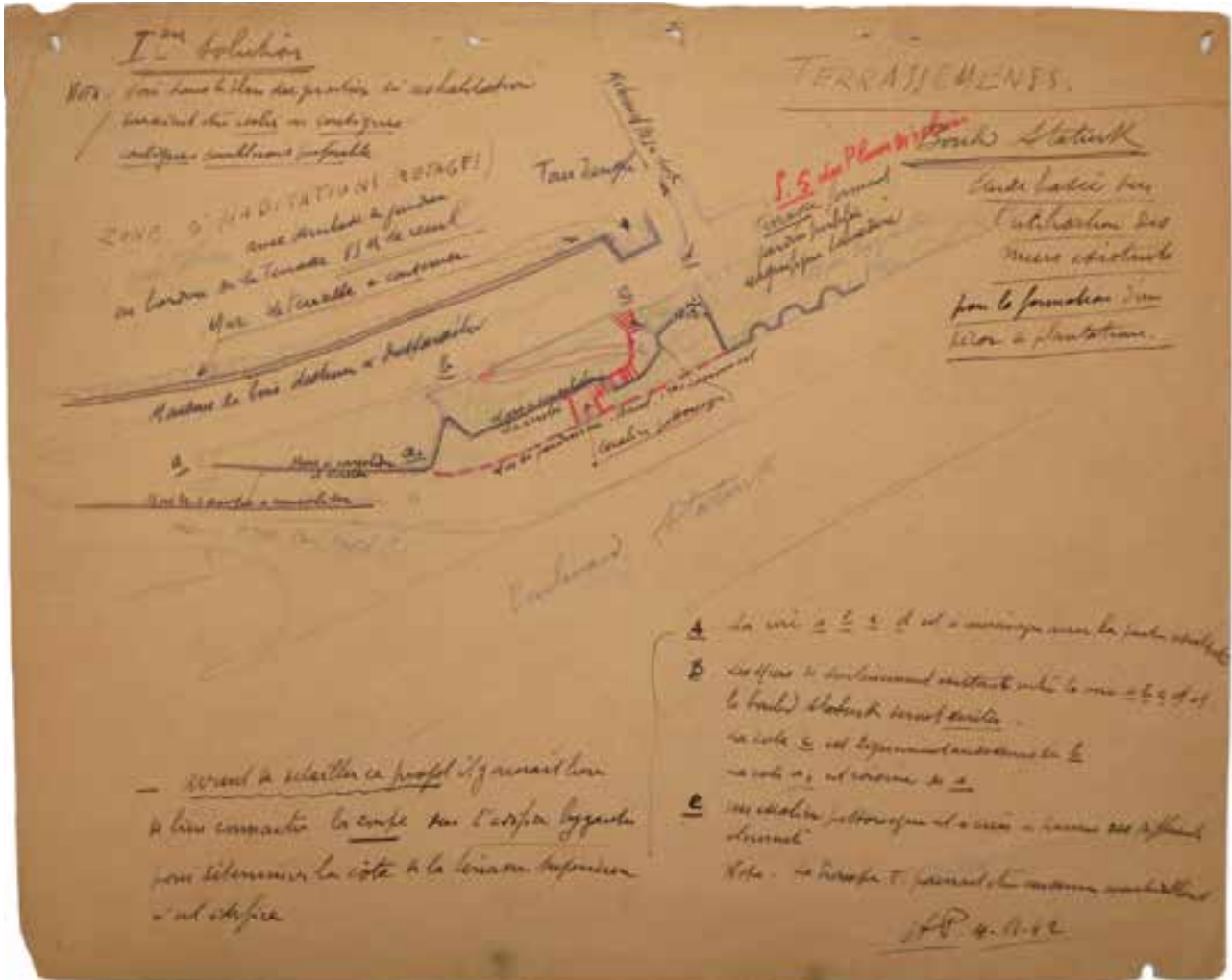
Un autre exemple de cette démarche est la proposition de « tunnel hélicoïdal » dont les accès sur le boulevard Telemly se trouvent sur la « grande terrasse ». Deux variantes illustrent cette articulation : l'une, datée de novembre 1933, montre en perspective aérienne « deux accès au tunnel sur la grande terrasse », la marge énonce : « NOTA : la distance entre les deux entrées de tunnel serait de 200 m environ ». Un croquis sous la note esquisse une variante avec entrée unique et porte la mention : « Tunnel formé de deux courants différents avec communication de surveillance et de secours. Débouché unique. » Une esquisse en plan accompagne la perspective⁶⁹⁶, elle comprend elle aussi une mention identique : « NOTA : Le tunnel hélicoïdal n'est pas tracé avec son véritable rayon (200 m). La distance entre les deux entrées du tunnel est de 200 m environ. » Elle reprend donc la mention du dessin précédent. L'autre variante, plus tardive, est datée de février 1934 ; elle montre un accès dans l'axe du boulevard Laferrière et des jardins, dont la génératrice fait l'objet d'une mention sur le plan : « Aménagement à préciser. La terrasse et les escaliers seraient incurvés suivant un arc de cercle ayant pour centre le monument aux morts⁶⁹⁷ ». Prost explique ici comment il imagine le tracé de l'accès et de ses abords, qu'il intègre dans la topographie collinaire par le dispositif de la « grande terrasse » ; les courbes de niveaux tracées en rouge sur le plan le prouvent, et une grande coupe longitudinale l'esquisse⁶⁹⁸.

Le plan directeur d'Istanbul de 1937, dessiné en deux parties, comporte aussi des mentions écrites, assez difficiles à déchiffrer sur les reproductions dont nous dis-

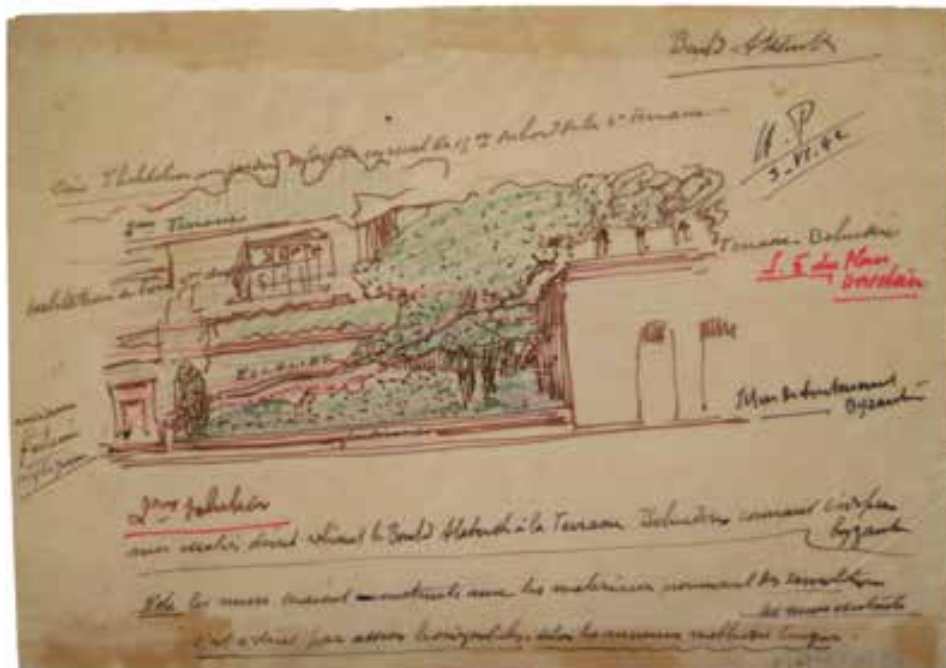
⁶⁹⁶ Prost Henri, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 30/5.

⁶⁹⁷ Prost Henri, « Tagarins », 16 février 1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 100.

⁶⁹⁸ Prost Henri, « Tagarins. Coupe dans l'axe du boulevard Laferrière », *loc. cit.*



124 Henri Prost, Istanbul, Opération du boulevard Atatürk, 1ère solution Terrassement : étude basée sur l'utilisation des murs existants pour la formation d'un décor de plantation, 4 juin 1942, Fonds Prost, loc. cit., 343 AA 30/10.



125 Henri Prost, Istanbul, Opération du boulevard Atatürk, 2ème solution : avec escalier reliant le boulevard Atatürk à la terrasse, 3 juin 1942, Fonds Prost, loc. cit., 343 AA 30/10.

posons. Néanmoins, on y retrouve le principe du grand plan de la côte varoise. Un autre exemple intéressant, daté de juin 1942, est celui de l'aménagement de la rive nord du boulevard Atatürk et des terrassements rendus nécessaires par la topographie collinaire et la présence d'un « édifice byzantin »⁶⁹⁹. La première solution esquissée en plan, indique une « Étude basée sur l'utilisation des murs existants pour la formation d'un décor de plantation ». Certaines écritures sur cette esquisse indiquent « Murs à consolider et à écrêter », « Mur de terrasse à conserver », « maisons de bois destinées à disparaître », et « Terrasse formant jardin public, magnifique belvédère ». Plusieurs mentions renvoient à des lettres sur le plan, comme sur les cartes de la côte varoise. Par exemple : « A. La voie a, b, c, d est à aménager avec la pente existante » ; et « B. Les murs de soutènement existants entre la voie a, b, c, d, et le boulevard Atatürk seront écrêtés [Etc.] ». La deuxième solution, dite « avec escalier direct reliant le boulevard Atatürk à la terrasse belvédère couvrant l'édifice byzantin ». Elle est esquissée en élévation et porte la mention « Nota : les murs seraient construits avec les matériaux provenant des démolitions des murs existants, c'est-à-dire par assises horizontales selon les méthodes turques ». Ces mentions nous indiquent la connaissance du site, de la topographie et des éléments existants. Les esquisses ou dessins finalisés montrent des hypothèses dont les principes sont explicités par les mentions manuscrites.

Nous disposons donc de deux types de documents, qui convoquent chacun le texte pour des objectifs différents. Les documents techniques de la côte varoise sont élaborés pour que chaque commune puisse s'en emparer comme d'une trame et d'une matrice afin de constituer son plan d'aménagement communal. Les autres documents servent à communiquer le projet auprès des instances du pouvoir politique commanditaire et du milieu professionnel (architectes, urbanistes, paysagistes, géomètres, ingénieurs, etc.). Ainsi, ils ne requièrent pas la même précision ; tout en donnant les grandes lignes et les principales thématiques et axes du travail, ils font en quelque sorte confiance au professionnalisme des techniciens pour prolonger les visions de Prost dans des dispositifs qu'il aura parfois esquissés (perspectives, coupes de principe, etc.) et qui restent à détailler.

⁶⁹⁹ Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 30/10.

Principes d'adaptation aux situations et d'évolution dans le temps

Prost utilise plusieurs dispositifs, en plan et en coupe, pour prévoir et accompagner les évolutions urbaines dans le temps. La coupe « du chemin au boulevard » de la côte varoise se retrouve dans les dispositifs pour l'élargissement de certaines voies de la Région Parisienne. La démarche de l'architecte prévoit la mise en place d'un système ouvert aux évolutions, aux ajustements et aux négociations avec les communes et avec le réel.

Les adaptations topographiques et les évolutions temporelles des dispositifs de projets sont explicitées dans les coupes, et présentes dans les croquis de travail de Prost ainsi que dans ses dessins illustrant différents plans. On les trouve pour les projets au Maroc (Rabat et Casablanca), la côte varoise et la région parisienne, et dans une moindre mesure à Istanbul.

En quête de précédents, on peut trouver dans le travail de Jaussely pour le plan d'aménagement et d'extension de Barcelone (entrepris de 1904 à 1907) une « étude sur les transformations successives de Barcelone⁷⁰⁰ ». Il y esquisse le processus d'adaptation du plan à l'évolution de la ville, en quatre étapes. La « première période » voit l'installation des premiers tracés jusqu'en 1910 et porte la population à 610 000 habitants ; la seconde dessine la ville à l'horizon 1922, avec 686 000 habitants ; la troisième, en 1934, atteint 772 000 habitants ; enfin, la dernière projection figure les « quatrième et cinquième périodes » avec un total de 868 000 et 976 000 habitants. Les nouveaux tracés et équipements structurants du plan sont figurés en rouge, superposés au tracé et aux principaux éléments existants en noir.

Au Maroc, Forestier ouvre la voie en 1913 lors de sa mission, il écrit sur les « prévisions » de développement des villes. Il s'interroge sur la méthode, évoquant deux solutions : une première qui limite l'extension de la ville, prévue « pour une population donnée ». L'autre, proche des propositions de Howard pour les cités-jardins, prévoit au contraire un développement contenu : « prévoir le développement immédiat de la ville jusqu'à un nombre déterminé mais assez peu élevé d'habitants [...] puis à prévoir son développement ultérieur et indéfini par une série d'autres noyaux d'habitation⁷⁰¹ ». Une prise de conscience advient au Maroc : le principe de

⁷⁰⁰ « Estudio sobre las transformaciones sucesivos de Barcelona », in Ajuntament de Barcelona, *Inicis de la urbanística municipal de Barcelona. Mostra dels fons municipals de plans i projectes d'urbanisme 1750-1930*, Barcelona, Ed. Ajuntament de Barcelona, Corporació Metropolitana de Barcelona, 1985, p. 218-219.

⁷⁰¹ Forestier Jean-Claude-Nicolas, « Rapport des réserves à constituer au-dedans et aux abords des villes capitales du Maroc », *op. cit.*, p. 182-183.

prévision de l'évolution se fait à la fois dans l'organisation des plans des villes nouvelles mais aussi en coupe, dans la relation que les bâtiments publics et institutionnels entretiennent avec l'espace public et leur desserte. Il s'agit des « emplacements affectés aux divers bâtiments publics » : selon Prost, « il a fallu un sérieux effort et souvent l'intervention du Résident pour faire entendre, au début, que ces divers bâtiments, qui sont les plus puissants foyers d'attraction d'une ville à créer, doivent être placés non pas au centre des intérêts actuels, mais des intérêts futurs qu'ils ont à desservir. L'application d'une telle doctrine demande, d'ailleurs, beaucoup de doigté, et des solutions transitoires ont dû être adoptées ménageant le présent et préparant l'avenir⁷⁰². »

À la demande de Lyautey, Prost expérimente un principe évolutif en coupe pour les bâtiments des équipements publics dans les villes nouvelles. Le maréchal avait demandé que le plan des Services soit conçu sur un plan « à tiroir », c'est-à-dire que, « partant d'une tête, qui est l'enseigne de la maison, il y ait en arrière le terrain voulu pour permettre aux constructions de se développer ultérieurement selon les nécessités⁷⁰³. » On retrouve cette situation, en particulier, à Rabat pour la Résidence générale et à Casablanca pour le Palais de justice. Prost remarque qu'il a fallu faire une façade pour des raisons morales, afin de lui donner une existence, mais aussi pour des raisons de spatialité urbaine : « d'autant plus que cet édifice occupe le fond de la place administrative⁷⁰⁴ ». À Casablanca, le croquis de l'aménagement de la frange entre la médina et le boulevard du quatrième Zouave montre une solution qui reprend aussi ce dispositif, pour gérer l'évolution de cette frange en substituant le bâti existant par des immeubles qui viendraient border le Boulevard, et ouvrir une façade vers l'extérieur⁷⁰⁵.

Pour le projet de la côte varoise, la « coupe évolutive » que nous venons d'évoquer reprend les quatre phases de l'aménagement qui permet de passer d'un chemin dans la campagne à une voie urbaine équipée. « Ces routes doivent pouvoir être transformées sans difficultés matérielles en rues, Avenues ou Boulevard⁷⁰⁶ ». Prost indique que les coupes « montrent les modifications successives que vont subir nos routes pour se transformer en voirie urbaine aux hasards au l'écllosion des agglomérations, et comment elles doivent être disposées pour recevoir éventuellement des voies de tramways sans qu'il en résulte des difficultés dans leurs amé-

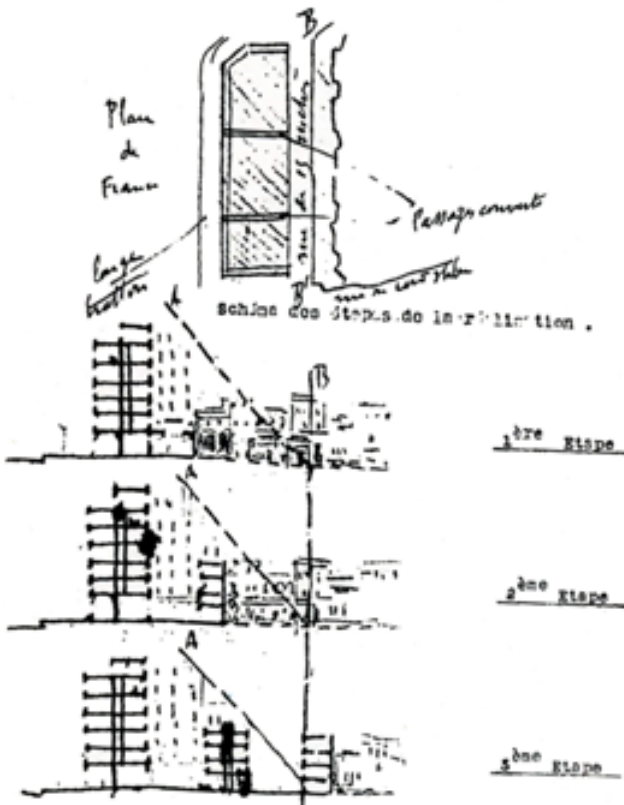
⁷⁰² Prost Henri, « L'urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux », *op. cit.*, p. 64.

⁷⁰³ *Ibid.*, p. 66.

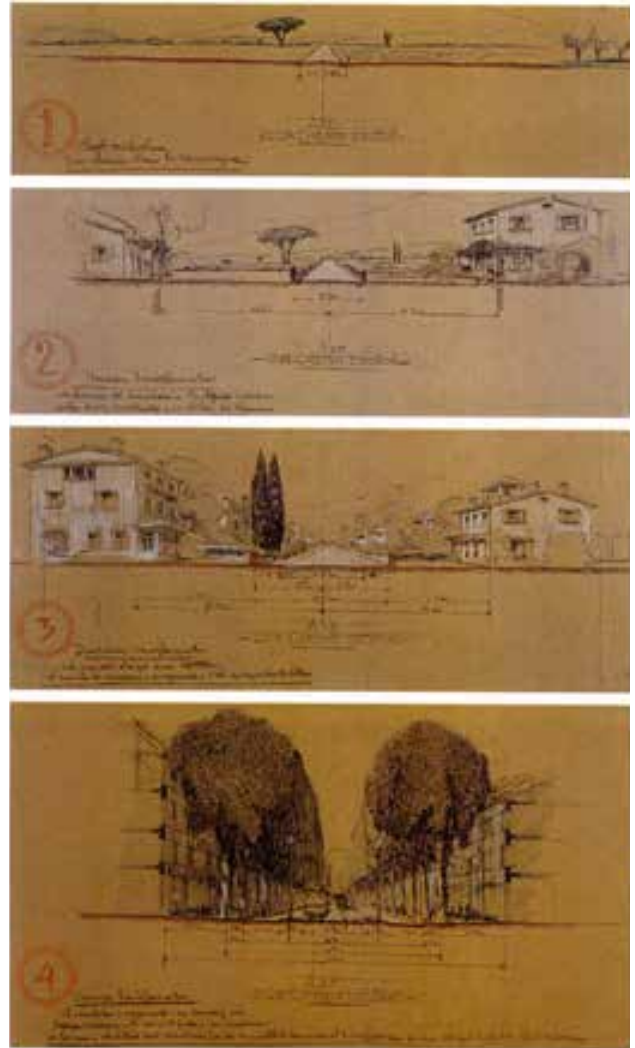
⁷⁰⁴ *Ibid.*, p. 78.

⁷⁰⁵ Cohen Jean-Louis, « Casablanca, banco di prova per l'urbanistica dell'ampliamento (1920-1930) », *Casabella*, n° 593, septembre 1992, p. 35, Milan.

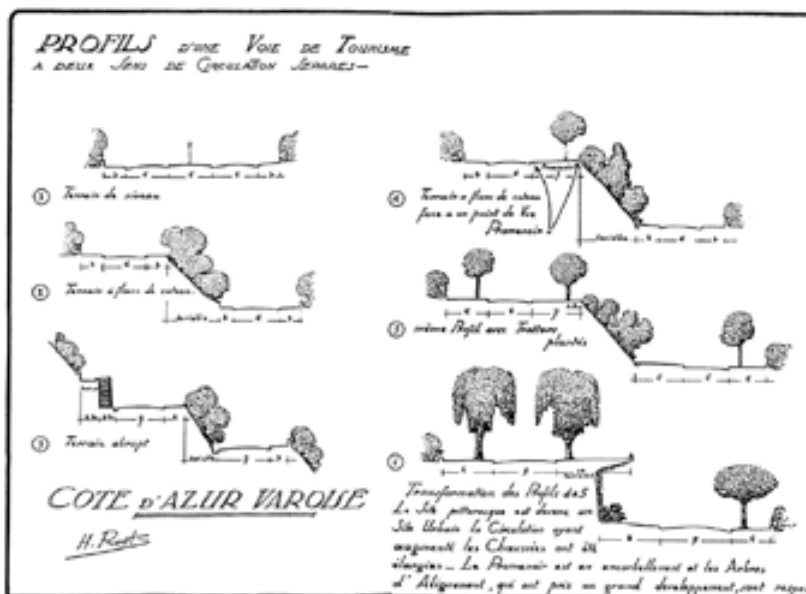
⁷⁰⁶ Prost Henri, *Dimension et profils des voies publiques*, *op. cit.*, p. 2.



126 Henri Prost, Croquis en coupe des phases de construction sur la Place de France, Casablanca, 1915 (*Casabella*, n° 593, p. 35).



127 Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, transformation d'un chemin en avenue urbaine, 17 mars 1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 44/5 (*Le plan d'aménagement de la côte d'azur varoise*, AMC, n° 61, 1995, p. 62).



128 Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, Profils d'une voie de tourisme à deux sens de circulation séparés, variation suivant la topographie et l'évolution de la circulation, vers 1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 81 (*Le plan d'aménagement de la côte d'azur varoise*, AMC, n° 61, 1995, pp. 64-65).

nagements ». La largeur finale de la voie est de trente mètres : elle est composée d'un espace central de six mètres accueillant les deux files du tramway, bordée de deux trottoirs de deux mètres comportant l'éclairage public ; ce sont ensuite deux voies de circulation de trois mètres et, enfin, deux grands trottoirs bordés d'une ligne d'arbres. Prost a mis au point ce dispositif à l'aide de recherches sur le profil type, comme le montre une série de dessins du même type montrant une voie à 40 mètres, comportant une large voie centrale de 22 mètres et bordée de grands trottoirs de neuf mètres⁷⁰⁷.

Forestier avait écrit à ce propos, dans son « Rapport des réserves à constituer au dedans et aux abords des villes capitales du Maroc », où il consacrait un chapitre aux « avenues⁷⁰⁸ ». S'il conseille l'usage de larges avenues qui « peuvent être et doivent être, parfois, la promenade publique elle-même⁷⁰⁹ », il mettait en garde contre les dangers de la circulation, les problèmes d'ensoleillement et l'inconfort de la poussière, que le trafic rapide peut provoquer. Mais il proposait tout de même, « en raison des progrès récents des moyens de locomotion », une largeur comprise entre 64 et 80 mètres. Il tempérait cet objectif, notamment pour des raisons financières, en proposant dans un premier temps « de réduire la chaussée à des *minima* de largeur suivant les circonstances, en utilisant le surplus en zone de plantation et de jardins⁷¹⁰ ». C'est là, sans doute, une source d'inspiration pour Prost : Forestier pensait que « cette disposition aurait l'avantage de rendre l'avenue plus fraîche, moins ensoleillée, peut-être moins poussiéreuse, de réduire au nécessaire la chaussée à entretenir et pourtant de maintenir la largeur totale, que l'on retrouvera plus tard pour élargir les chaussées si le développement de la ville et de la circulation la rendent nécessaire⁷¹¹ ».

Ces explications résonnent avec celle de Prost, qui écrivait pour la côte varoise, à propos des quatre profils, que ces dispositions étaient prises « pour permettre d'adapter progressivement les voies actuelles et futures au développement urbain du littoral⁷¹² ». Dans un premier temps, il précise : « en réalisant une première emprise de voie publique permettant l'établissement d'une Chaussée et d'accotement répondant strictement aux conditions actuelles de la circulation moderne, on aurait résolu le problème⁷¹³ ». Mais il ne faut pas oublier la question des plantations

⁷⁰⁷ Prost Henri, « Variantes abandonnées pour la dernière transformation », Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 128.

⁷⁰⁸ Forestier Jean-Claude-Nicolas, « Rapport des réserves à constituer au-dedans et aux abords des villes capitales du Maroc », *op. cit.*, p. 159-219.

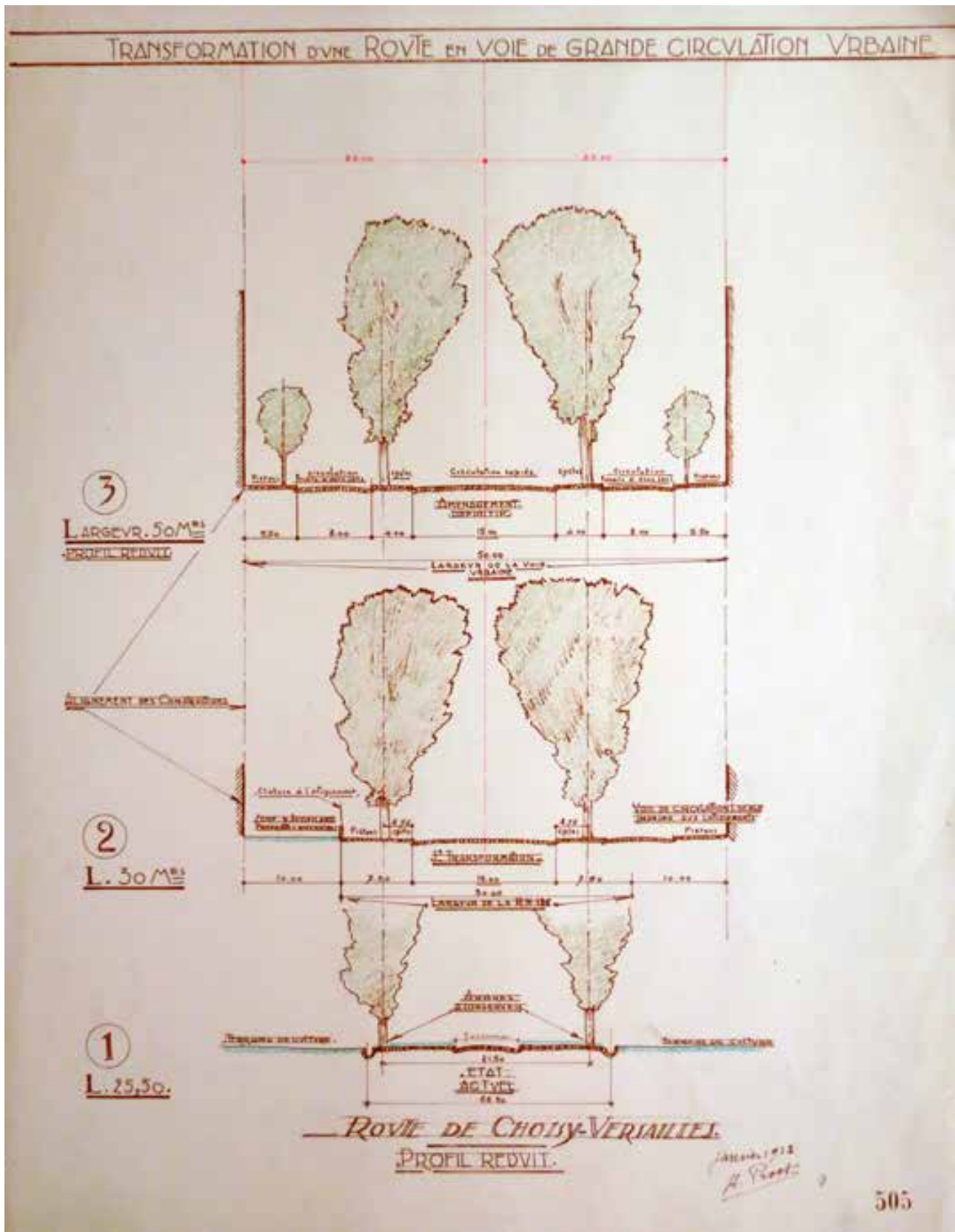
⁷⁰⁹ *Ibid.*, p. 192.

⁷¹⁰ *Idem.*

⁷¹¹ *Idem.*

⁷¹² Prost Henri, *Dimension et profils des voies publiques*, *op. cit.*, p. 2.

⁷¹³ *Ibid.*, p. 3.



129 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, Profil de route de Choisy-Versailles, transformation d'une route en voie de grande circulation urbaine, janvier 1933, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 100.

Notons que contrairement à la "coupe évolutive" de la côte varoise, la phase de l'« aménagement définitif » (3) est en haut du dessin.

qui ne peuvent être déplacées ; il faut donc prévoir à l'avance leur positionnement, car « ce sont les dimensions de ces futures chaussées qui fixeront la position des arbres que nous voudrions planter immédiatement⁷¹⁴ ».

Reprenant le principe de la « coupe évolutive » de la côte varoise, Prost écrit en 1928 pour le PAPP :

« Quand un quartier nouveau se développe, toutes les voies n'ont pas immédiatement l'importance de trafic qu'elles auront ultérieurement.

Il serait ruineux pour une municipalité, et hors de proportion avec les besoins immédiats, de réaliser et d'entretenir toutes ces voies à leur largeur définitive, alors que les terrains qui les bordent ne seront peut-être construits que dans un délai très éloigné.

Aussi les urbanistes préconisent-ils des voies extensibles en largeur à l'aide de zones non aedificandi, séparant l'alignement provisoire de l'alignement définitif qui est celui imposé immédiatement pour les constructions de maisons⁷¹⁵. »

Pour décrire le principe de l'évolution de « Transformation d'une route en voie de Grande Circulation urbaine⁷¹⁶ », il l'applique à la « Route de Choisy-Versailles ». Il dessine une coupe montrant l'« État actuel » d'une voie de 7 m de large, comprise dans une emprise de 25,5 m, bordée de deux alignements d'« arbres à conserver ». La « Première transformation » montre une voie centrale élargie à 15 m, bordée de deux trottoirs de 7,5 m de large qui comprennent les plantations préservées, portant ainsi la largeur totale à 30 m, tout comme l'avenue urbaine de la côte varoise, mentionnant sous cette cote, « Largeur de la RN 186 ». L'emprise est bordée de part et d'autre de deux zones *non aedificandi* de 10 m, ce qui porte la largeur totale à 50 m. Sur la partie droite, une contre-allée est installée comme « Voie de circulation locale imposée aux lotissements ». La dernière phase, intitulée « aménagement définitif », montre une voie de 50 m, qui comporte en partie centrale la voie de 15 m alors affectée à la « circulation rapide ». Elle est bordée, de part et d'autre des alignements de plantation conservés, de deux voies de « circulation locale à deux sens » de 8 m de large ; les trottoirs piétons de 5,5 m sont plantés de jeunes sujets. C'est la reprise du dispositif de la côte varoise, que Jaussely avait critiqué et que Prost applique ici sur un cas concret pour ne pas risquer l'échec du dispositif.

Pour la région parisienne, on retrouve dans les documents du PAPP la coupe de

⁷¹⁴ *Ibid.*, p. 6.

⁷¹⁵ Prost Henri, « L'urbanisme au point de vue technique », in *L'urbanisme*, Paris, Éditions de la SAPE, coll. « Les Cahiers du redressement français », 1928, p. 5-6.

⁷¹⁶ Prost Henri, PAPP, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 101/2.

« Transformation d'une route en voie de grande circulation urbaine⁷¹⁷ » qui reprend le principe évolutif de la côte varoise en l'appliquant à la « route de Choisy-Versailles ». Elle montre un état actuel à 25,50 m et une évolution vers une largeur de 50 m, en passant par un état de « première transformation » d'une largeur de 30 m. D'autre part, le principe est expliqué dans le numéro spécial d'*Urbanisme* de décembre 1935-janvier 1936, sur la Région parisienne. Le chapitre « Les arbres dans le plan régional », consacre une page à ce dispositif⁷¹⁸. Une photographie montre une voie bordée par une ligne de « plantations d'alignement existantes ». Le texte est explicite : il indique que les élargissements de voies devront se concilier avec celles-ci. Ainsi, il suffira de « doubler la chaussée actuelle par une nouvelle chaussée parallèle », chacune ayant un sens de circulation différent. Un croquis en perspective au-dessous de la photographie donne à voir l'élargissement proposé, la chaussée existante montrant un sens de circulation opposé. Le texte explique que la solution ne peut se mettre en place dans les zones habitées et que « la suppression de tout ou partie des arbres d'alignement » est quasiment inévitable. Le chapitre suivant, consacré à « la grande circulation », fait état, photographie à l'appui, d'une situation de traversée d'un village ancien⁷¹⁹. Le texte qui accompagne cette photographie indique que dans ce cas, « la circulation locale se superpose à la grande circulation » et que la largeur n'est que de 12 ou même de huit mètres. Cela rappelle la « mauvaise solution » que Prost avait esquissée pour défendre son principe de transformation des voies pour le littoral varois. Une douzaine d'années plus tard, il fait donc le même constat en illustrant l'esquisse de 1923 par une photographie de situation réelle.

À Istanbul, un croquis de l'autoroute « Côte d'Asie » montre les « principes du tracé » envisagés par Prost dans les années 1940⁷²⁰. Le dessin montre la coupe en deux étapes : la « première urgence » consiste en une route de 30 mètres de largeur, composée de deux voies de 7,5 m de part et d'autre d'un terre-plein central de 5 m et bordées de deux trottoirs plantés de 5 m chacun. La route est flanquée de deux « zones de jardins de façade » de 17,5 m chacune. La largeur totale du dispositif est de 65 m. L'étape finale montre la « voie achevée » : la route initiale a été bordée de deux contre-allées de 10 m de largeur, pour « Arabes et dessertes ». Les jardins sont ainsi réduits à 7,5 m de profondeur. Les lignes d'arbres se sont développées, car l'emprise initiale n'a pas bougé et l'axe de plantation de 25 m a été conservé. Le dispositif est en tout point similaire à celui de la côte varoise.

⁷¹⁷ *Idem.*

⁷¹⁸ « Les arbres dans le plan régional », in « Le plan d'aménagement de la région parisienne », *op. cit.*, p. 28.

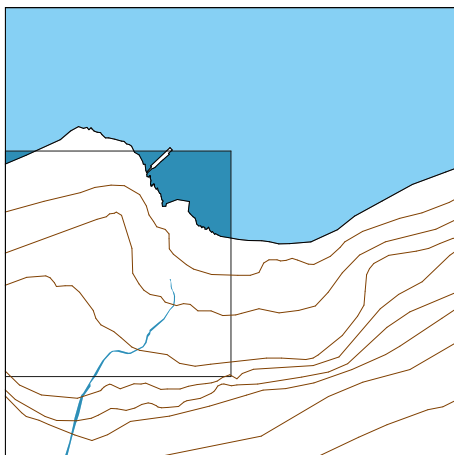
⁷¹⁹ *Ibid.*, p. 33.

⁷²⁰ Prost Henri, « Autoroute côte d'Asie », Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 9/2.

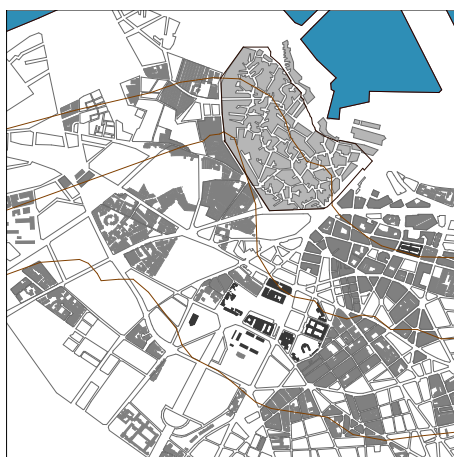
Partie 3

La pensée du projet chez Prost

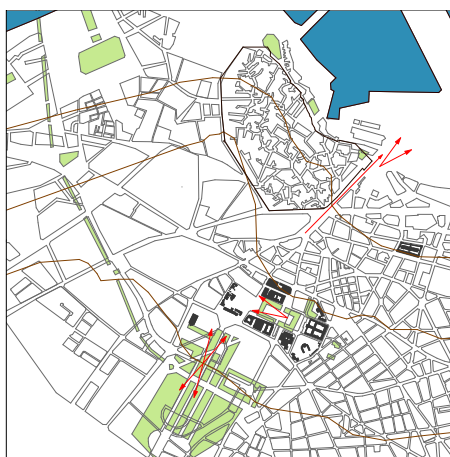
Les séquences de paysage urbain
et armatures territoriales comme
principes structurant des projets de sol.



Casablanca - Situation et cadrage



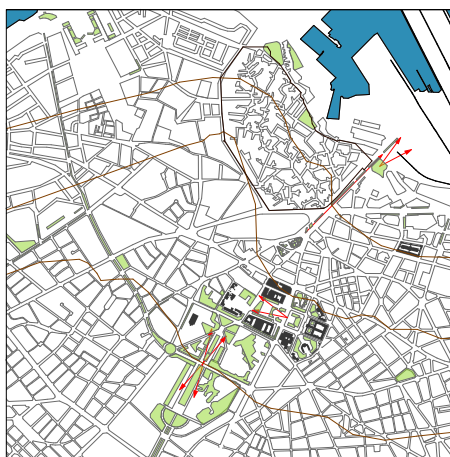
Casablanca - Plan Prost : tracés



Casablanca - Plan Prost : parcs et jardins



Casablanca - Situation actuelle : voies et bâti



Casablanca - Situation actuelle : parcs et jardins

130 Casablanca : Grille diachronique comparative composée à partir des planches de l'atlas. Redessin des tracés viaires et des parcs et jardins du plan de Prost, et de l'état actuel, sur la topographie et le réseau viaire (réduction du 1/12 500^e) le nord en haut. Détails voir atlas.
Notons la persistance des tracés viaires, des emprises des espaces publics majeurs et des parcs et jardins dans le tissu urbain actuel.

Résultats de la recherche

Les persistances des tracés de Prost dans la structure des villes, esquisse d'un héritage

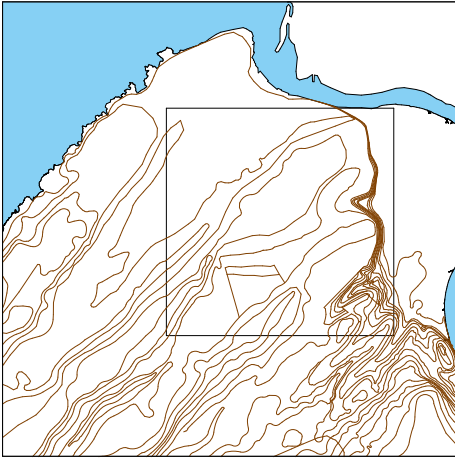
Cette première approche sur les traces des projets de Prost dans la morphologie des villes étudiées est le résultat du travail cartographique comparatif de l'atlas et de plusieurs visites de terrain que nous avons effectuées entre 2012 et 2017¹.

L'analyse de l'état actuel de la séquence de Casablanca nous montre une grande persistance des tracés du plan Prost, tant dans les tracés de voirie que dans ceux des espaces publics majeurs (voir les planches de l'atlas p. 84 et 106). Deux événements majeurs sont venus impacter cette trame ouverte, c'est tout d'abord la construction de la première ligne du tramway de Casablanca en site propre, de 2010 à 2012. Longue d'une vingtaine de kilomètres, cette ligne traverse la ville d'est en ouest et emprunte dans le centre le boulevard de la gare, rendu ainsi en partie piéton, croise la place Mohammed V (ancienne place administrative) et longe le parc de la Ligue arabe (ancien parc Lyautey). L'autre est la construction du «Grand Théâtre de Casablanca» par l'architecte français Christian de Portzamparc avec Rachid Andaloussi, qui vient s'implanter à l'ouest et au fond de la place Mohammed V. La construction de cet équipement a entraîné la rénovation de l'espace central au cœur de la « place administrative » et le déplacement de la fontaine du côté est.

Concernant Rabat, Prost effectue une mission ponctuelle en 1932, et écrit un rapport sur l'état d'avancement et l'évolution du projet d'aménagement de la ville nouvelle². Il y fait état d'une quinzaine de sujets, qui traitent des franges de la capitale : «Extension de Rabat au Sud de la Porte des Zaers», «Entourage de la Tour Hassan», « Pont sur l'Oued», aussi bien que des points particuliers situés dans l'emprise de la ville nouvelle : « Quartier général de la Résidence», «L'Avenue du Dar Maghzen» et son rapport à «la Mosquée» et «la gare», «Triangle de vue et futurs Services Municipaux», etc.

¹ Les visites de terrain concernent : Istanbul (Atatürk et Taksim) en mars 2012, la côte varoise en 2016, Casablanca en octobre 2014 et en octobre 2017, Rabat en octobre 2017.

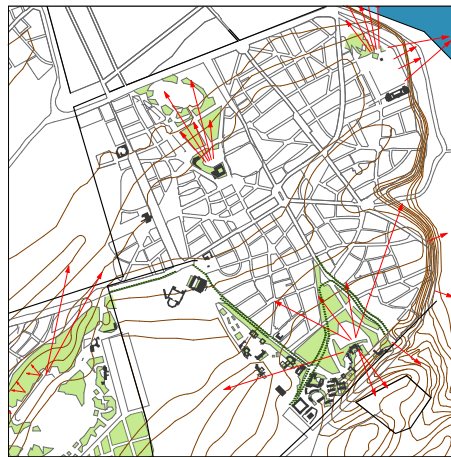
² Prost Henri, *Rabat à l'étude*, Protectorat du Maroc, 1932, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XXe, 343 AA 4/1.



Rabat - Situation et cadrage



Rabat - Plan Prost : tracés



Rabat - Plan Prost : parcs et jardins



Rabat - Situation actuelle : voies et bâti



Rabat - Situation actuelle : parcs et jardins

131 Rabat : Grille diachronique comparative composée à partir des planches de l'atlas. Redessin des tracés viaires et des parcs et jardins du plan de Prost, et de l'état actuel, sur la topographie et le réseau viaire (réduction du 1/12 500^e) le nord en haut. Détails voir atlas.
Notons la persistance des tracés viaires, des emprises des espaces publics majeurs et des parcs et jardins dans le tissu urbain actuel.

Ce rapport est intéressant pour les indications qu'il nous apporte sur les évolutions heureuses ou bien les altérations plus ou moins graves au plan établi en 1917. Parlant des «Boisements merveilleusement réalisés par le service des Forêts», il se dit «stupéfaits de la transformation réalisée en si peu d'années » et insiste pour leur protection. Il regrette qu'un nouveau bidonville progresse non loin du Chellah, il constate que le panorama «vue de la résidence» soit «en voie de devenir un des plus vulgaire et des plus banlieusard» dans le paysage. Effectivement, il semble que l'urbanisation soit très dynamique et qu'il existe un danger de ne pas maîtriser cette évolution. Il parle de l'extension nécessaire des «Services civils de la Résidence», et déplore que certaines constructions se soient édifiées en dehors des architectes Laforgue et Marchisio qui faisaient partie de son équipe. Il s'inquiète de cette indépendance des Services de «s'adresser à n'importe quel architecte, pour leurs extensions », il conclut en demandant une «direction générale» pour ces projets. Il regrette la construction de certains bâtiments, comme la «Direction générale des Postes», qu'il «faut accepter» tout en déplorant sa hauteur, il propose de corriger ce défaut en équilibrant «l'harmonie générale» autour de la Mosquée par le programme de la «Direction générale des Chemins de fer». Constatant qu'«Actuellement, rien ne détonne» dans la perspective de l'avenue du Dar el Maghzen, il propose une «gradation des constructions» pour respecter le volume de la Mosquée. Nous pouvons constater que bien qu'ayant quitté le Maroc depuis dix ans Prost est toujours très concerné et impliqué dans les dispositions spatiales et architecturales du paysage urbain de Rabat. Son rapport est précis quant à l'analyse des évolutions et des propositions qu'il émet pour guider ou contenir les évolutions en cours.

Comme pour Casablanca, nous pouvons observer la grande persistance des tracés des voies et des espaces publics majeurs. Malgré cela, les principaux jardins ont été parfois altérés, quelques constructions étant venues se glisser dans la verdure et certains accès ont été modifiés.

Un autre rapport dirigé par Saïd Mouline en 2002 fait un état des lieux assez précis de la qualité de conservation des jardins de Rabat³. Le jardin d'essais a été inscrit sur la liste du Patrimoine National en 1992, il a été rénové en 2013, cependant il a été altéré par des bâtiments qui en ont réduit la surface, certains cheminements ont été fermés et la vue panoramique sur l'océan est maintenant masquée par des constructions situées en aval⁴. Le jardin du triangle de vue a été réduit pour la construction du Théâtre Mohammed V, qui bloque la vue sur la Médina et l'installation d'une aire de stationnement qui empiète dans sa partie basse. Les jardins

³ Mouline Saïd (éd.), *Rabat, jardins d'antan*, Rabat, Maroc, Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme, Direction de l'architecture, 2003, 127 p., URL : http://www.marocpluriel.com/home/wp-content/uploads/2011/01/cau_Rabat-Jardin.pdf.

⁴ *Ibid.*, p. 28.



Alger - Situation et cadrage



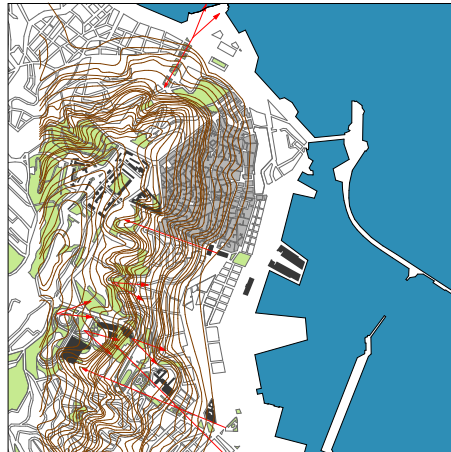
Alger - Plan Prost : tracés



Alger - Plan Prost : parcs et jardins



Alger - Situation actuelle : voies et bâti



Alger - Situation actuelle : parcs et jardins

132 Alger : Grille diachronique comparative composée à partir des planches de l'atlas. Redessin des tracés viaires et des parcs et jardins du plan de Prost, et de l'état actuel, sur la topographie et le réseau viaire (réduction du 1/12 500^e) le nord en haut. Détails voir atlas.
Notons la persistance des tracés viaires, des emprises des espaces publics majeurs et des parcs et jardins dans le tissu urbain actuel.

de la Résidence Générale sont assez bien conservés, ils accueillent aujourd'hui le quartier des ministères⁵.

Ceci étant dit, l'analyse du plan actuel de Rabat nous montre la grande persistance des tracés du plan Prost, tant dans les tracés de voirie que dans ceux des espaces publics. Mais aussi concernant les parcs et jardins, dont les projets ont été développés par son équipe après son départ⁶ (voir les planches de l'atlas). Le boulevard Mohammed V (ancien Dar el Magzhen) a été rénové en 2004, et comme à Casablanca, un transport en commun en site propre a été construit en 2006-2011 dans les voies urbaines du centre de la ville nouvelle. Deux lignes de tramway traversent la ville d'est en ouest reliant Rabat avec Salé.

À Alger, certains éléments du plan de Prost ont été altérés, mais les emprises des trois principaux boulevards qui constituent cette séquence reliant les coteaux au front de mer persistent dans le tissu urbain et le paysage actuel. Ces paroles empruntées à Jean-Jacques Deluz dans sa chronique urbaine sur Alger, résument bien l'opération de l'urbaniste dans la capitale :

« Prost était un urbaniste notable ayant exporté l'urbanisme français tout autour de la Méditerranée. Il était l'urbanisme officiel, raisonnable, normatif, zoné, fonctionnel. Son travail était consciencieux, sans grandes audaces, et tentait de confirmer et de limiter les tendances de la croissance en conservant et en valorisant la couronne de verdure de la ville⁷. » Les jardins dominant la rade sont encore aujourd'hui des espaces publics de qualité, ils sont investis par les algérois comme des espaces de rencontre majeurs dans la ville.

Les traces du travail de Prost à Istanbul sont encore aujourd'hui bien présentes, autant les tracés des grandes voies principales du plan de 1937, que les espaces publics majeurs. Gabriel écrit que Prost se rendit à Istanbul en 1958, une année avant son décès, et qu'il « avait pu se rendre compte de l'importance des transformations en cours suivant les grandes lignes de son plans directeur⁸ ».

Le boulevard Atatürk joue aujourd'hui encore le rôle d'une artère principale dans la ville. Le développement de l'autoroute qui mène à l'aéroport international Atatürk à l'ouest de la ville a intensifié le trafic routier de manière considérable. Cet axe comporte aujourd'hui six voies vers le pont Atatürk, il ne constitue plus l'agréable

5 *Ibid.*, p. 46, une visite approfondie s'impose, alors que l'accès au site est bloqué à 50 mètres de l'ancienne résidence générale pour des raisons de sécurité.

6 Ce sont les Laprade, Laforgue et Zaborsky.

7 Deluz Jean-Jacques, *Alger chronique urbaine*, Paris, Bouchène, coll. « Librairie de l'architecture et de la ville », 2001, 239 p.

8 Gabriel Albert, « Henry Prost et son oeuvre à Stamboul », *Revue Archéologique*, PUF, vol. Tome 1, janvier 1960, p. 217.



Istanbul Atatürk - Situation et cadrage



Istanbul Atatürk - Plan Prost : tracés



Istanbul Atatürk - Plan Prost : parcs et jardins



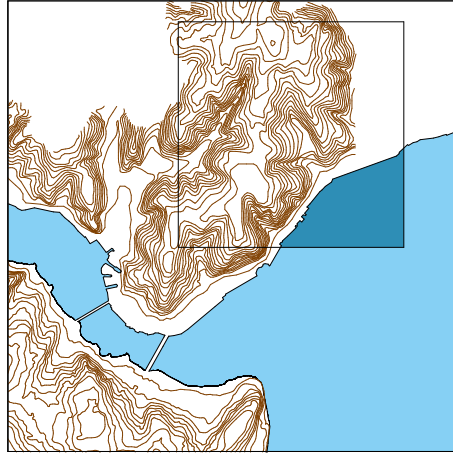
Istanbul Atatürk - Situation actuelle : voies et bâti



Istanbul Atatürk - Situation actuelle : parcs et jardins

133 Istanbul, Atatürk : Grille diachronique comparative composée à partir des planches de l'atlas. Redessin des tracés viaires et des parcs et jardins du plan de Prost, et de l'état actuel, sur la topographie et le réseau viaire (réduction du 1/12 500^e) le nord en haut. Détails voir atlas.

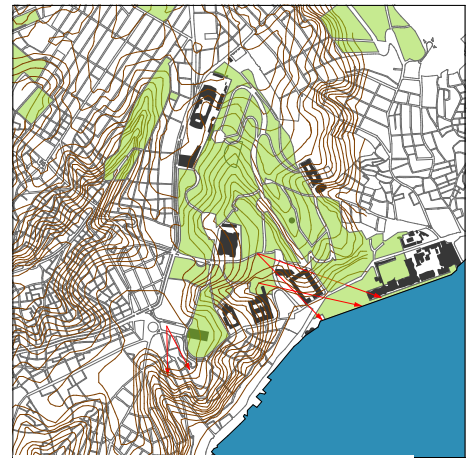
Notons la persistance des tracés viaires, des emprises des espaces publics majeurs et des parcs et jardins dans le tissu urbain actuel.



Istanbul Taksim - Situation et cadrage



Istanbul Taksim - Plan Prost : tracés



Istanbul Taksim - Plan Prost : parcs et jardins



Istanbul Taksim - Situation actuelle : voies et bâti



Istanbul Taksim - Situation actuelle : parcs et jardins

134 Istanbul, Taksim : Grille diachronique comparative composée à partir des planches de l'atlas. Redessin des tracés viaires et des parcs et jardins du plan de Prost, et de l'état actuel, sur la topographie et le réseau viaire (réduction du 1/12 500^e) le nord en haut. Détails voir atlas.

Notons la persistance des tracés viaires, des emprises des espaces publics majeurs et des parcs et jardins dans le tissu urbain actuel.

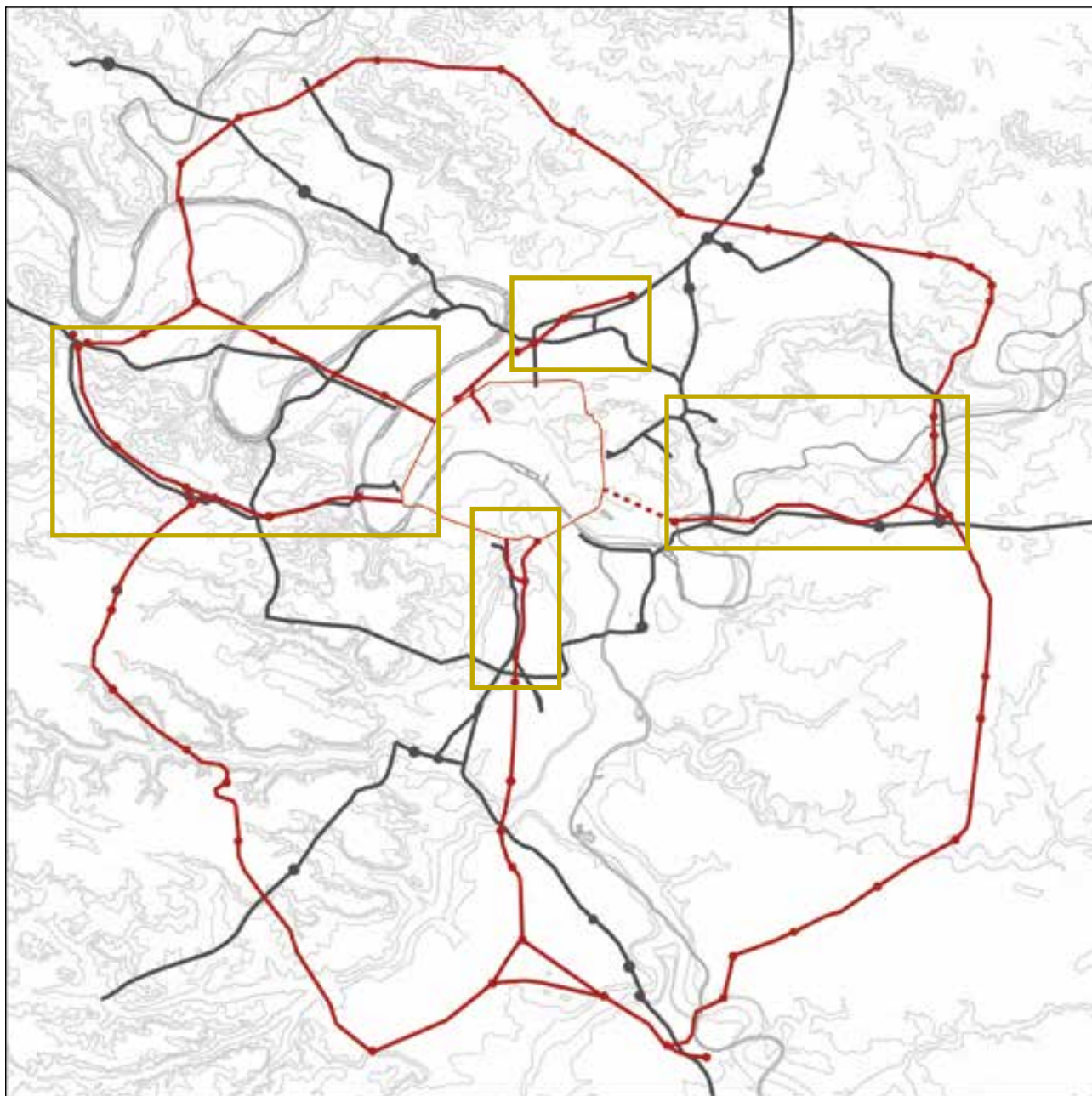
boulevard planté qu'avait dessiné Prost. Les deux rangées d'arbres centrales séparant les deux sens de circulation ont été supprimés afin de rajouter deux voies, une barrière les remplace. Quelques arbres cinquantennaires subsistent pourtant, ponctuellement en bordure du boulevard, dans la partie haute située à proximité de l'aqueduc de Valens. D'ailleurs c'est le franchissement de l'aqueduc qui reste encore aujourd'hui l'évènement majeur de cette séquence, et celle-ci offre toujours des vues intéressantes vers la corne d'or ou vers la Marmara. Les monuments dégagés et mis en valeur par le plan de Prost sont toujours des repères importants dans le paysage urbain de ce secteur de la ville.

La place Taksim est encore de nos jours un lieu de manifestations et de revendications populaires, elle continue d'accueillir la célébration du nouvel an, et la fête de la République. C'est une polarité urbaine importante, un grand carrefour qui récupère des flux piétons, automobiles et de transport en commun (bus, métro). De fait elle se retrouve envahie d'un trafic piéton et automobile intense. Située non loin du centre historique, la foule est importante, dans ce quartier qui comporte des ambassades, des hôtels de luxe, et un quartier d'affaire qui s'étend vers le nord. Mais la place et l'esplanade qui conduit vers le parc, ont conservés presque intacts leurs tracés. Ce qui n'est pas le cas du parc n°2, aujourd'hui Parc Gezi, ou parc « Maçka Demokrasi », qui a été altéré par la construction de nouveaux hôtels en partie haute, ainsi que l'extension du stade, conjuguée à l'arrivée de voies rapides en partie basse. Néanmoins, cet espace boisé persiste, et le soulèvement populaire de 2013, a montré l'attachement de la population du quartier, et plus largement du centre-ville, à cet ensemble constitué de la place Taksim, l'esplanade et le parc⁹.

Concernant les projets d'armatures territoriales, il est plus difficile d'en identifier les traces, en effet cette recherche demande un travail d'analyse complémentaire, afin de comparer les tracés des projets de Prost, avec ceux des structures actuelles des territoires. Néanmoins, une première approche permet de mettre au jour les correspondances des tracés des autoroutes parisiennes les plus proches de la capitale, avec ceux du PARP de 1934 (voir carte page suivante). Pour ce qui est de la côte d'azur varoise, il est encore trop tôt pour conclure, même si nous avons pu repérer sur le terrain des similitudes frappantes entre certaines coupes de Prost et des boulevards (boulevard de la mer à Fréjus, ancienne RN 98) et des situations d'aménagements de bord de mer aux Issambres, à Cavalière, etc¹⁰.

⁹ Sur la politique urbaine à l'oeuvre à Istanbul, voir Pérouse Jean-François, « Le parc Gezi : dessous d'une transformation très politique - Métropolitiques », *Métropolitiques*, juin 2013, URL : <http://www.metropolitiques.eu/Le-parc-Gezi-dessous-d-une.html> (consulté le 8/4/2017).

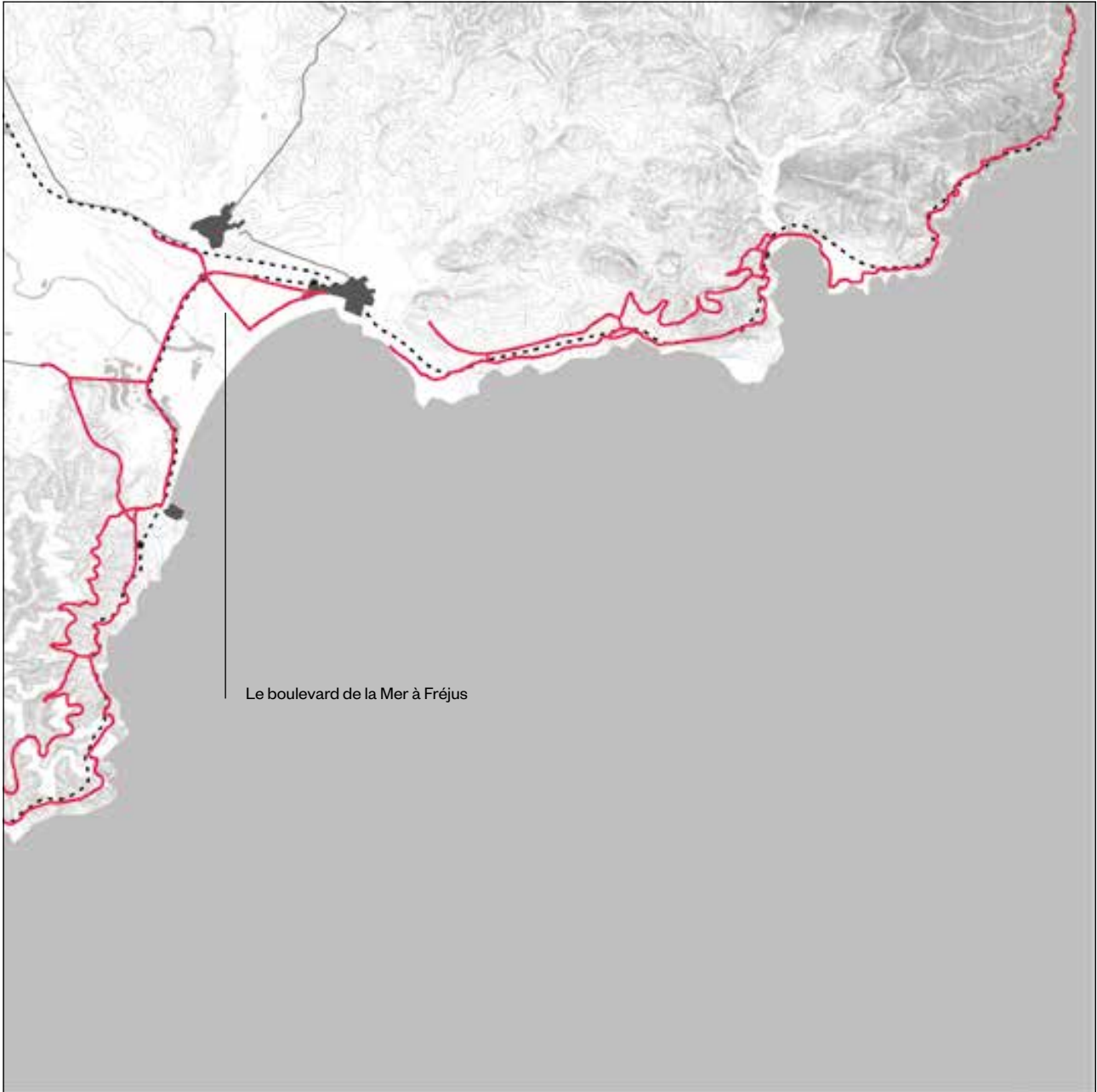
¹⁰ Un premier repérage a été effectué en 1993, il a été confirmé par une visite de terrain en 2016, voir Hodebert Laurent, *Le projet d'Henri Prost pour l'aménagement de la côte d'azur varoise, 17 mars 1923*, Mémoire de TPFE, sous la direction d'Alexandre Chemetoff, Paris, Ecole d'Architecture de Paris Belleville, 1994, p. 71-73.



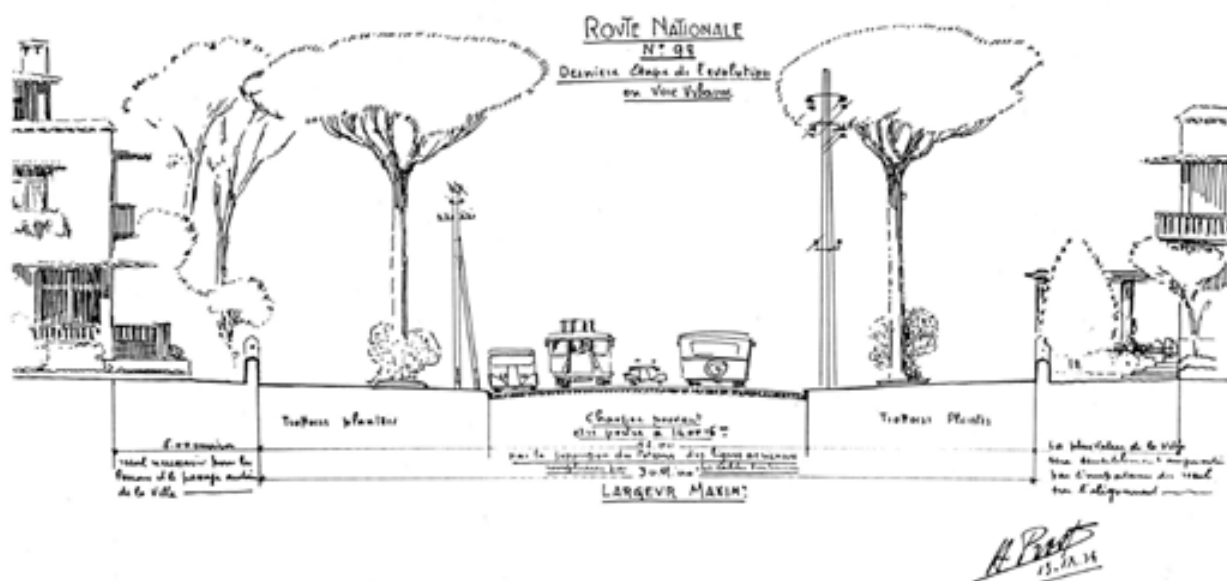
135 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, 1934, redessin des autoroutes du plan Prost (en rouge) superposé au tracé des autoroutes actuelles (en gris), éch. 1:300 000°, redessin Khadidja Roul sous la direction de Laurent Hodebert, détails voir atlas.

Notons la proximité des tracés des autoroutes actuelles avec les autoroutes du plan Prost aux environs des portes de Paris (cadres oranges).

0 1 km 2 km 5 km



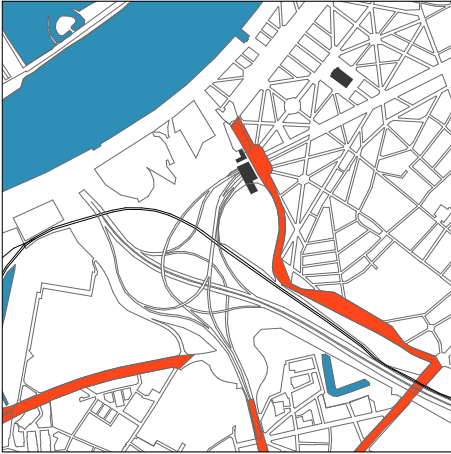
136 Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, 17 mars 1923, redessin au 1:100 000° détaillant les tracés des voies de Front de mer à Fréjus-Saint Raphaël (Partie ouest du secteur IV : Sainte-Maxime - Saint-Raphaël).
Repérage du positionnement du boulevard de la Mer à Fréjus qui relie le centre ville à la plage.



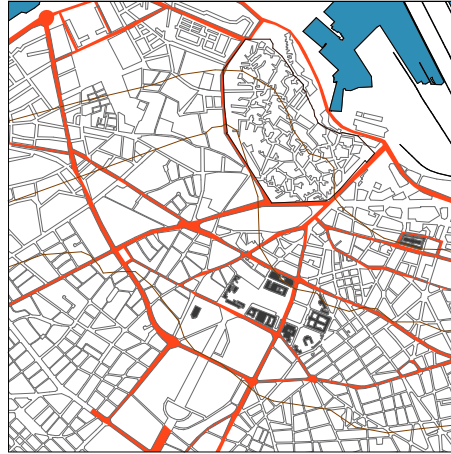
137 Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, "Route Nationale N°98. Dernière étape de l'évolution en voie urbaine", 13 septembre 1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/6.



138 Le boulevard de la mer, voie reliant le centre-ville à la plage, photographie Laurent Hodebert, 1994.



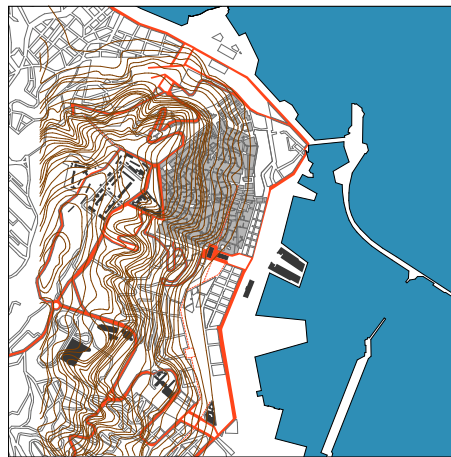
Anvers



Casablanca



Rabat



Alger

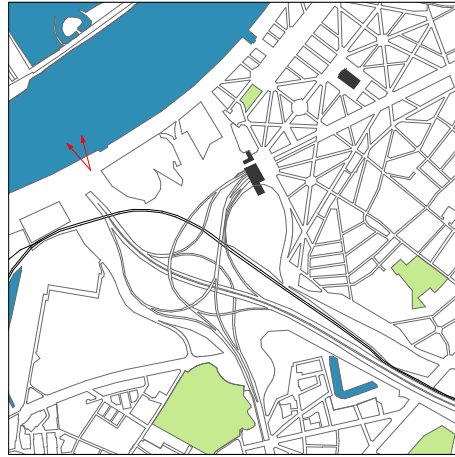


Istanbul sud : Atatürk

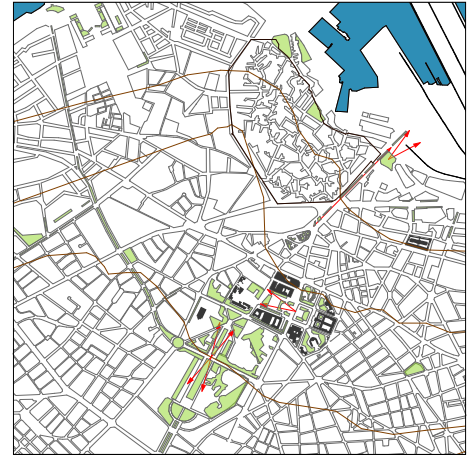


Istanbul nord : Taksim

139 Grille comparative des cadrage des séquences de paysages urbains composée à partir des planches de l'atlas. Dessin des persistances des tracés des voies des plans de Prost sur la topographie et le réseau viare actuel (réduction du 1/12 500^e) le nord en haut. Détails voir atlas.
Notons la persistance des tracés viaries dans le tissu urbain actuel, excepté Anvers (une vérification complémentaire reste à faire).



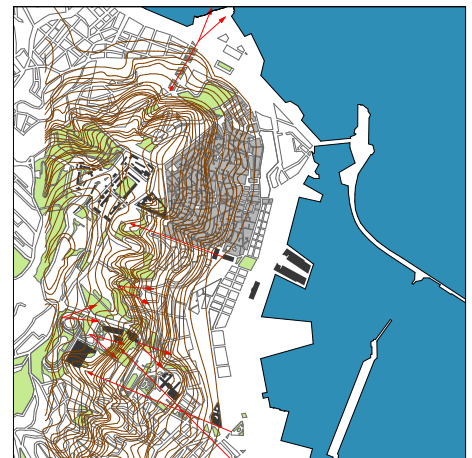
Anvers



Casablanca



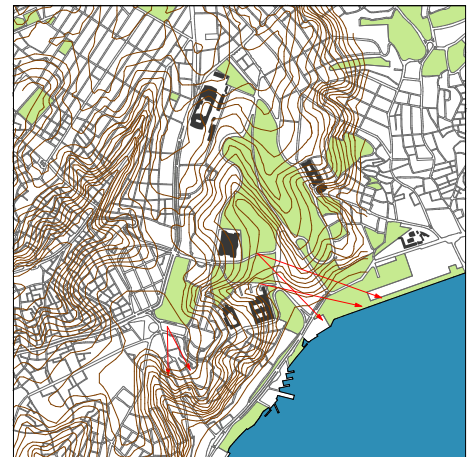
Rabat



Alger



Istanbul sud : Atatürk



Istanbul nord : Taksim

140 Grille comparative des cadrage des séquences de paysages urbains composée à partir des planches de l'atlas. Dessin de l'état actuel des parcs et jardins sur la topographie et le réseau viarie (réduction du 1/12 500°) le nord en haut. Détails voir atlas.

Les flèches en rouge indiquent les principales vues depuis les parcs et jardins vers les éléments du grand paysage (fleuve, mer, océan).

Notons la persistance des emprises des parcs et jardins issues des plans de Prost, excepté Anvers.

La question du dessin et du projet

Afin de répondre à la question posée dans l'introduction de cette thèse, il s'agit d'évoquer la pensée par le dessin ; en d'autres termes, la représentation graphique en tant qu'espace de rencontre spécifique entre le site et le projet, entre l'idée et sa réalisation. Le dessin, instrument de la pratique de projet, fait aussi partie intégrante de la méthode de cette recherche.

La *Partie 1* a mis en évidence le rôle central du dessin dans le processus d'apprentissage du projet, et dans le glissement de cet instrument de l'échelle architecturale vers celle de l'urbain et du territoire. Les futurs architectes font l'apprentissage du dessin comme technique de représentation, mais aussi comme instrument du projet. Ils travaillent en atelier et suivent le cours de théorie de Guadet, qui présente dans ses ouvrages un ensemble de représentations graphiques des éléments nécessaires à la composition architecturale. L'apprentissage du processus de conception du projet se fait par le dessin de ses composantes et l'assemblage de ces éléments, et par la composition architecturale elle-même. Les restitutions des villes antiques, véritables opérations de projétation à rebours, ne sont rendues possibles que par une opération de dessin qui s'inscrit et s'élabore à partir d'un état relevé sur site. Le dessin du sol urbain et territorial se situe donc entre la dimension cartographique et le plan architectural. Les dessins des premiers projets d'extension de villes montrent une ouverture de la composition architecturale vers l'échelle urbaine, au gré d'une hybridation de ses règles.

Dans la *Partie 2*, nous avons interrogé les deux échantillons de séquences de paysage urbain et d'armatures territoriales par l'outil du re-dessin. Nous avons constitué un atlas diachronique des projets en dessinant un état et un moment des projets de Prost avec un protocole de représentation unitaire, afin de les comparer plus facilement. Ceci nous a permis d'expliquer les principes d'inscription dans le site (topographie et hydrographie) et d'en affirmer les principaux composants (voies, bâti, parcs, espaces publics). Les conclusions de ces deux chapitres ont caractérisé ces deux familles d'échantillons en dépassant le qualificatif de « composition Beaux-Arts » et ses dérivés, par l'identification concrète et précise des traits qui les qualifient véritablement. Ainsi, les séquences de paysage urbain sont inscrites au sol et dans leurs relations au paysage ; leurs structures urbaines sont ouvertes et qualifiées, et ponctuées par des édifices structurants. Les armatures territoriales inscrivent l'échelle métropolitaine dans le territoire physique. Elles prennent en compte le paysage et organisent un tissu urbain particulier, situé en accroche des bourgs existants, qui est conçu pour répondre à l'étalement périphérique des lotissements. L'analyse en profondeur de chaque projet par le re-dessin a permis de vérifier ces hypothèses.

La *Partie 3* a consisté à évaluer, d'une part, les conditions qui ont rendu possible la fabrique des projets de sol, et à expliciter, d'autre part, la méthode de Prost. Nous avons ainsi identifié les influences « dessinées » des ensembles d'objets venus des auteurs des traités fondateurs de sa pratique : Stübben, Sitte, Unwin, Alphand, etc. Ainsi, une culture se constitue à partir des éléments dessinés et organisés en famille et collections. Le projet s'inscrit sur le site en convoquant de tels objets référentiels, qu'il déforme et hybride alors en les confrontant aux éléments existants : c'est une opération de synthèse intégrative. La méthode de Prost n'est donc pas une théorie *ex nihilo*. Elle inscrit le projet dans la connaissance dessinée et photographiée du sol existant, par un tissage multiscalair qui entrelace les lignes nouvelles avec la matrice des lignes existantes sur le sol, au cours d'une opération itérative dont les allers-retours nourrissent le projet. L'analyse détaillée des deux échantillons a montré les relations articulées entre la grande échelle territoriale et l'ancrage au sol des dispositifs. Ainsi, nous pouvons affirmer que la fabrique du projet est un enrichissement cultivé de l'état du terrain existant par le projet d'architecture du sol.

D'autres dimensions nous intéressent dans la question du dessin. Si l'on se réfère aux deux écrits de Paolo Belardi sur le dessin des architectes qui concernent le « dessin inventif » et le « dessin cognitif¹¹ », nous pouvons continuer à qualifier le dessin dans la pratique projectuelle de Prost.

Le premier qualificatif concerne le « dessin inventif » qui traduit sous forme de croquis l'action de l'architecte de « penser par la main¹² ». Cette démarche, de retranscrire par la main et sur le papier la pensée de l'architecte en acte, rapproche le travail de conception architecturale de celui d'un artisan. Nous reprendrons cette idée plus loin.

L'autre expression concerne les dimensions multiples du dessin de relevé, Belardi ajoute aux trois dimensions spatiales (axes x,y et z), la quatrième dimension du temps et une cinquième concernant la culture¹³. Nous trouvons que cette manière d'enrichir et d'élargir la dimension spatiale du dessin d'architecte correspond parfaitement à notre thèse, en transposant l'objet du relevé vers le plan urbain et territorial. En effet, en cherchant à qualifier la pratique de Prost nous avons considéré la dimension temporelle dans la fabrique des projets, à la fois dans le temps de l'immersion, dans les dispositifs intégrant des principes d'évolution dans le temps, mais aussi dans la persistance des traces de ces projets. Reste la dimension cultu-

11 Les deux expressions ont été traduites par nos soins, à partir des titres des deux essais originaux en italiens : « Brouillons d'architectes : una lezione sul disegno inventivo » (2004) et « Nulla dies sine linea : una lezione sul rilievo » (2012), Casa Editrice Libria ; ils ont été traduits en anglais et publiés dans un unique ouvrage, Paolo Belardi, *Why Architects Still Draw*, Cambridge, Massachusetts, The MIT Press, 2014, 136 p., traduit par Zachary Nowak.

12 « Thinking by hand : a lecture on inventive drawing », in *Ibid.*, p. 1-38.

13 « No day without a line : a lecture on informed drawing », in *Ibid.*, p. 41-109.

relle, présente par la constitution d'un savoir et d'une culture pendant le triptyque de la période de formation, et par la manipulation d'un vocabulaire de forme et de dispositifs qui constitue la grammaire de la fabrique du projet de sol chez Prost. Cet éclairage nous permet d'affirmer qu'il existe dans la pratique de Prost, des dimensions supplémentaires, que nous allons expliciter.

Au-delà de la question multiscalaire, le projet hyperscalaire et métascalaires

La fabrique du projet de sol, un tissage multiscalaire

Chez Prost, la pratique du projet, se fait à partir des conditions et des connaissances évoquées dans la partie 3, elle s'appuie sur un tissage multiscalaire, fait d'allers-retours qui sont autant d'itérations fructueuses entre les trois échelles convoquées – le territoire, la ville et l'édifié. Précisons ces trois échelles : en premier lieu celle, très large, du territoire et du paysage. Elle est à la fois un socle géographique pour le projet et une situation paysagère qui offre des vues et des horizons, captés par certains dispositifs. Ensuite, celle de la ville et des quartiers, qui organise l'espace urbain et les relations entre ses composants par la voirie, l'espace public et les modes d'habiter. Enfin, celle plus domestique de l'édifier, avec les objets architecturaux et les espaces publics.

Ces échelles sont présentes dans le titre « Architecture-Paysage » de l'album du Var¹⁴, projet dans lequel l'échelle du paysage informe l'échelle architecturale, et inversement. Ces relations enrichissent le projet car l'échelle architecturale inscrit les dispositifs dans une relation transcalaire au territoire et au paysage. En retour, cette grande échelle informe et nourrit ces dispositifs à l'échelle architecturale.

On peut regrouper les projets selon deux catégories qui résument assez bien les questions transcalaires dans le travail de Prost, et qui correspondent à notre échantillon. Une première inscrit les projets dans une dimension large et ouverte sur le territoire urbain, mais sans qu'il ne constitue le sujet principal : ce sont les séquences de paysage urbain. C'est avec le relevé de Sainte-Sophie que Prost s'ouvre à l'échelle urbaine. Les éléments graphiques de la restitution permettent d'embrasser l'échelle de la ville dans la perspective aérienne et le grand plan, mais aussi et surtout, l'échelle architecturale trouve ses résolutions dans les éléments de coupe, plan, perspective intérieure et axonométrie. Cette opération multiscalaire montre une variété des modes de représentation. À Anvers, le travail se situe aux franges de la ville, s'incarne dans le dispositif spatial du boulevard, avec ses séquences et ses articulations sur des cadrages spécifiques. Au Maroc, si Prost n'aborde pas

¹⁴ Prost Henri, Plan d'aménagement de la côte varoise, 17 mars 1923, AD Var, 14-FI.

l'échelle territoriale directement par le projet, il traite des villes et de leurs éléments constitutifs dans le territoire du Maroc, sans oublier l'architecture de certains bâtiments. Pour Istanbul, il intervient en ville, avec une multitude de projets : espaces publics, architecture, infrastructures. L'ouverture sur l'échelle territoriale est présente dans une carte au 1/50 000^e qui accompagne le rapport « mémoire au sujet d'un plan décennal 1943-1953¹⁵ », anticipant déjà le développement futur de la ville sur les rives du Bosphore et de la Marmara.

La seconde catégorie aborde le projet directement à partir de la dimension territoriale, pour décliner ensuite les dispositifs aux deux autres échelles, dans des situations urbaines et à l'aide de dispositifs qui se concrétisent à l'échelle des objets. La côte varoise est résolument un projet d'échelle territoriale, embrassant 100 km de côte à vol d'oiseau. Mais les communes font l'objet d'un travail spécifique (avec plans et textes précis) et les échelles domestiques sont présentes dans les dispositifs d'articulation au sol des voies et le traitement de leurs franges. À Alger, Prost traite les trois échelles par le plan régional et le plan d'aménagement des hauts d'Alger. Les détails en plan et en coupe descendent dans l'échelle des objets pour le traitement des infrastructures (sorties de tunnels) et des espaces publics. Toutefois, le manque de documents sur le plan régional ne nous permet pas d'affirmer, à ce jour, avec autant de vigueur une articulation entre territoire et ville ; il s'agit alors ici plutôt d'une relation ville-objet. Il en va de même pour la région parisienne, même si les deux plans n'ont pas la même emprise. Le PARP ne descend pas, à proprement parler, à l'échelle communale (il y a plus de 600 communes !), mais la finesse du dessin au 10 000^e permet d'extraire des cadrages qui seront communiqués aux communes.

Le projet de la côte varoise occupe une position particulière, à l'interface entre ces deux catégories : informé par la dimension territoriale, il l'articule avec précision par les dispositions sur chaque commune et dans la précision des notices qui les explicitent. On le voit, la pratique de Prost est faite de ces entrelacements entre les échelles et les différents plans du projet. Cette matrice fertile supporte des objets architecturaux et des espaces publics qui viennent informer et compléter la trame sur des points spécifiques, en fonction des programmes et des relations que l'architecte construit entre ces différents plans (relation visuelle, ouverture au paysage, connections, articulation, polarités, etc.).

¹⁵ Pinon Pierre et Cànâ Bilsel Fatma, *From the Imperial Capital to the Republican Modern City. Henri Prost's planning of Istanbul (1936- 1951)*, İstanbul, Istanbul Research Institute, 2010, p. 147, textes traduits par Mathilde Pinon-Demirçivi et retranscrits dans l'exposition virtuelle « Henri Prost et le plan directeur d'Istanbul 1936-1951 », CAPA, 2012.

La pratique du projet d'architecture du sol urbain est donc transcalaire, parce qu'elle traverse les échelles, et multiscalaire, parce qu'elle manipule plusieurs échelles, elle opère un tissage entre celles-ci. La culture architectonique et urbanistique trouve sa place dans ces articulations entre les échelles, elles seules permettent les embranchements pour passer de l'une à l'autre et faire en sorte que cette opération ne dégrade pas le projet dans son ensemble.

Les relations que Prost fabrique, dans le projet, entre les dessins (cartes, plans, coupes, détails, etc.) et les textes montrent une pratique multiscalaire de maîtrise des différentes échelles du projet, et transcalaire, par la capacité de certains dispositifs de traverser les échelles. Ils deviennent ainsi les supports garants de la matrice du projet.

Dans la pratique de Prost, l'objet « infrastructure » n'est pas un objet fini ; il acquière plutôt le rôle d'un outil transcalaire, qui traverse les échelles et permet de relier les trois entités : territoire-paysage, ville-quartier et édifice-espace public. C'est un fil du tissage, une ligne de la matrice, un support et une ligne de coupe de ces espaces. Les voies, l'épaisseur du tissu urbain associé et les dispositifs systémiques associés (espaces publics et système de parcs), sont les armatures des projets, quelles que soient leurs échelles, séquences de paysage urbain ou armatures territoriales.

Le projet « hyperscalaire » et « métascalair »

Pour aller plus loin dans la qualification du travail de Prost, il nous semble que l'on peut continuer à en préciser la dimension scalaire. En effet, en convoquant la métaphore de l'hypertexte, le texte enrichi par d'autres textes grâce à des hyperliens, nous pouvons qualifier d'« hyperscalaire » la démarche et l'usage que Prost fait des différents modes de représentations et de communication des projets. Quelles que soient les différentes natures du dessin (cartes, plans, coupes, croquis), celles de la photographies (en pied, aériennes obliques et verticales) et des textes et paratextes (rapports, notes, annotations sur les documents graphiques). Ces différents supports sont en relation au projet, à la fois comme outils de conception et comme médium de transmission. L'ensemble constitué par ces documents rayonne au-delà de ces objets, et dépasse la seule dimension du projet et de sa mise au point technique. Il lui confère ainsi une plasticité étendue, une sorte de territoire propre, un réseau de documents qui traduisent la pensée de leur auteur. La forme que prend le projet *in fine* sur le site, urbain et territorial, n'étant qu'une des dimensions de ce travail, celle de la transposition dans un lieu donné et à une époque donnée de cette pensée. D'autre part, la permanence et la persistance des structures et des traces des projets, les montre inscrits dans la longue durée de l'histoire des villes et des territoires.

Une autre manière de qualifier le travail de Prost est celle du projet « métasculaire ». En effet, si le qualificatif « hyper » renvoie à un système de relation qui va au-delà de l'échelle initiale propre à l'objet et à ces éléments constitutifs, celle de « méta » indique un niveau encore supérieur. Il pourrait être alors constitué par une vision d'ensemble intégrative. Il exprimerait en quelque sorte la capacité de l'ensemble « hypersculaire », évoqué précédemment, de pouvoir intégrer d'autres dimensions, et de dépasser son échelle et son support initial, en proposant une vision synoptique, à la fois du territoire physique de projet, et de l'ensemble constitué par les modes de représentation du projet et de ses acteurs.

Prost, un artisan aventurier ?

Paris sur Méditerranée

Prost était un homme discret et humble, cela a été souligné par ceux qui l'ont côtoyé, de Lyautey en 1933, à Royer en 1965¹⁶. Néanmoins on peut affirmer qu'il a recherché l'aventure du projet, autour de la Méditerranée. Il a d'ailleurs écrit :

« À quoi bon ces merveilleux concours de l'Ecole des Beaux-Arts ? Tout cela pour finir Inspecteur des Travaux de la Ville ou de l'Assistance Publique, à moins que cela ne soit aux Bâtiments Civils pour passer sa vie à faire remplacer les carreaux cassés et ramoner les cheminées de quelques édifices Historiques¹⁷. »

On peut dire qu'il a en quelque sorte trouvé le moyen de s'extraire à ces missions rébarbatives par l'urbanisme.

Les aventures de Prost relèvent de situations de projet non prévisibles, qui sortent de l'ordinaire et du destin officiel d'un architecte Grand Prix de Rome. Ses aventures projectuelles montrent son talent d'inventeur pour imaginer et construire des réponses face à des situations imprévisibles. A Istanbul il va faire le relevé de Sainte-Sophie en devançant les autorisations de l'Académie. Au Maroc il part s'aventurer dans un pays dont la colonisation ne fait que commencer et qui a même présenté des risques de soulèvement. Le plan d'aménagement de la côte varoise constitue un défi d'échelle, par la longueur du linéaire du littoral du département. Il arpente la côte en voiture et invente une manière de procéder par dispositifs ouverts, qui se déclinent suivant les situations. Le PARP constitue aussi un défi de taille, une aventure territoriale pour l'élaboration du plan régional, sans que les méthodes et protocoles n'aient été définis en amont et après l'échec relatif du concours de 1919. Il ne s'agit pas d'une composition « en plus grand », mais d'une œuvre de synthèse « topographique », pour reprendre les mots du sénateur Dausset¹⁸. Concernant Istanbul, Prost écrit « En 1935, d'in vraisemblables circonstances ont fait que j'étais de nouveau à ISTANBUL. Et c'est au cours des dix dernières années que le plan d'urbanisme fut réalisé en grandes parties¹⁹ ». Il s'agit d'une aventure

¹⁶ Voir les hommages en introduction de « Henri Prost urbaniste », *Urbanisme*, n° 88, 1965, p. 3, et le propos de Royer p. 31 ; voir aussi l'article Frey Jean-Pierre, « Henri Prost (1874-1959), parcours d'un urbaniste discret (Rabat, Paris, Istanbul...) », *Urbanisme*, n° 336, mai-juin 2004, pp. 79-87.

¹⁷ Prost Henri, *Paris 1900*, s. d., p. 10, Fonds Prost, AA/PACA/AA XXe, 343 AA 1/3, 24 pages dactylographiées.

¹⁸ Il écrit « Le vulgaire pourra le prendre au premier abord pour un plan de géomètre et de topographe », in Dausset Louis, « Introduction », *Aménagement Général de la Région Parisienne*, CSAORP, Paris, 1934, s. p.

¹⁹ Prost Henri, *La Villa Médicis et l'urbanisme*, op. cit., p. 8.

d'un autre type, dans le tissu d'une ville qui devient une métropole. A défaut d'être encore la capitale administrative, elle est ville capitale pour l'ampleur des transformations à accomplir. C'est la « Paris sur Méditerranée » de Prost.

Prost doit inventer pour faire, pour répondre à ces commandes assez peu ordinaires. Il le fait avec des convictions et des intentions bien précises, et l'objectif de livrer les plans directeurs en temps et en heure. Il doit faire en sorte que les plans « marchent », autant d'un point de vue fonctionnel qu'au sens de l'espace. Il répond en inventant des dispositifs pour la fabrication des plans et leur mise en œuvre.

Ainsi sa vie a été faite d'aller-retours entre Paris et la Méditerranée, Paris-Istanbul, Paris-Maghreb, Paris-côte varoise, un parcours en Méditerranée-express. Comme le raconte Rotival, il descend en voiture de Paris à Alger, « calmement et par petites étapes [...], au volant de sa vieille mais magnifique Renault grise découverte²⁰ ». Il est mobile, tout en restant relativement proche de Paris, et de son milieu culturel et institutionnel. Etant sur les rives de la Méditerranée, il fait de nombreux allers-retours à Paris, continuant à assurer des fonctions de conseil dans des institutions prestigieuses.

Un artisan du projet de sol

Prost est un artisan au sens défendu par Richard Sennett en 2008²¹, qui qualifie l'artisan comme un professionnel désireux de bien faire son travail, dont la pratique est caractérisée par le lien entre le cerveau et la main. Ici il s'agit bien évidemment pour nous, de la culture architecturale et urbanistique, reliée à la question du dessin. Si l'on reprend la qualification de Sennett, Prost, notre artisan urbaniste, répond à la condition d'un enrichissement de sa pratique tiré de son expérience et du fait qu'il ne laisse pas tomber ses outils, mais qu'il continue à les améliorer et à les affiner. En effet nous avons noté la grande continuité de la méthode et des outils de Prost, tout en étant en constante évolution. Il renouvelle sa pratique en enrichissant les dispositifs par les progrès techniques et sociaux. Examinons alors les permanences et les ruptures dans son œuvre.

Les permanences dans la pratique de Prost sont révélées par la méthode et les dispositions qu'il propose, ainsi qu'une structure de pensée forte et constante. Du Maroc à Istanbul, l'analyse a montré ces permanences et ces constances dans son œuvre, la grande continuité de certains dispositifs à différentes échelles. Prost

²⁰ Rotival Maurice, « Henri Prost », *L'architecture d'aujourd'hui*, n° 84, juin-juillet 1959, p. V.

²¹ Sennett Richard, *Ce que sait la main. La culture de l'artisanat*, Paris, Albin Michel, 2010, 403 p., traduit par Pierre-Emmanuel Dauzat, édition originale *The craftsmen*, New Haven, Yale University Press, 2008.

rattache d'ailleurs la notion de progrès à cette continuité, il écrit en 1958 « [...] rappelons que le progrès, le vrai progrès, est insensible ; ce sera la suite de ce qui a toujours été fait, mais évoluant selon les inventions mécaniques et les progrès sociaux²² », et que « le vrai progrès, (non celui d'une mode passagère) ne procède jamais que pas à pas et d'un mouvement lent²³ ».

Il montre un engagement permanent pour un projet de ville qui fonctionne, mais qui n'est pas fonctionnaliste, et dont la vocation sociale est affirmée par des espaces publics qui permettent des fonctions de représentation pour des événements exceptionnels, ainsi que des usages domestiques. Il offre aussi une qualité urbaine de l'habiter, soucis transcalaire permanent et qui se développe aux trois échelles mentionnées précédemment.

Concernant les ruptures et les évolutions, nous pouvons noter la première, celle des envois de Rome évoquée dans la *Partie 1*. Mais contrairement à ses disciples, Jaussely et Garnier, Prost n'est pas un théoricien du projet, il ne théorise pas par le projet ni pour le projet. Par contre il a beaucoup plus œuvré, et s'il n'a pas produit d'écrits théoriques, les projets réalisés sont nombreux et ses écrits restent à réévaluer.

Dans sa pratique du projet, il accompagne les évolutions des usages qui impactent les espaces publics urbains et les équipements structurants, dans leurs dispositions et leurs positionnements dans le tissu urbain. Il intègre aussi les transformations techniques des infrastructures urbaines de transports collectifs, comme le métro et le tramway.

Mais la rupture véritable dans son travail s'incarne dans l'aventure du projet, dans le sens où les allers-retours Paris-Méditerranée créent un décalage territorial, qui lui permet de sortir de Paris et d'aller à la rencontre de villes et de territoires nouveaux. Prost crée ainsi, pour lui-même, les conditions d'une rupture, une sorte de choc relatif, propice à stimuler son travail et ses capacités d'adaptation en dehors du milieu parisien et de l'administration française.

Attaché à la pratique, Prost n'a pas théorisé, en ce sens il répond aussi au qualificatif d'artisan selon Sennett, pour qui le « bon artisan » est capable de relier « dans sa tête » l'identification d'un problème et sa résolution²⁴. En effet Prost ne constitue pas de dossier d'analyse préalable au projet, alors que l'école française est en train d'en développer les outils. Ni il n'applique de théorie. Chez lui, le processus d'analyse est étroitement lié à celui du projet, comme si le temps d'incubation, celui de

²² Prost Henri, *L'Urbanisme en Afrique du Nord et sur la Côte d'Azur*, 1958, p. 3, document dactylographié, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XXe, 343 AA 1/3.

²³ *Ibid.*, p. 9.

²⁴ Sennett Richard, *Ce que sait la main*, *op. cit.*, p. 22.

l'immersion, lui permet d'inscrire les attributs d'une analyse *in situ* directement *in studio*, dans les structures et les dispositifs de projet. Opérant ainsi le lien entre l'identification d'un problème - résultant à la fois de la commande, du diagnostic et de l'analyse - et sa résolution par le projet et ses différents dispositifs. Nous sommes là dans une autre dimension du projet « métasculaire », celle d'un espace de pensée qui se situe à un niveau supérieur.

Pistes de recherches

Prolonger la recherche

Certains objets de l'œuvre de Prost méritent que l'on en développe l'analyse au-delà de cette thèse. Nous allons les évoquer dans l'ordre chronologique.

Il serait intéressant de pouvoir appliquer la même méthode d'analyse cartographique sur les autres villes du Maroc : Fez, Meknès, Marrakech et Tanger ; ceci afin de pouvoir embrasser l'ensemble de son œuvre marocaine. Pour cela il est nécessaire de travailler sur le Fonds Lyautey²⁵.

Le projet de la côte varoise mériterait aussi un développement cartographique comparatif à partir des cartes réalisées pour cette thèse, que nous n'avons pas eu les moyens d'approfondir. D'autres cadrages sont intéressants, il s'agit des villes d'Hyères et de Bormes, pour lesquelles il existe quelques éléments dans le Fonds Prost. Pour cela un travail dans les archives communales est nécessaire. La question des lotissements serait aussi intéressante à développer, tant pour la période de leur développement initial au cours de l'entre-deux-guerres, que pour celle de l'après-guerre.

Le plan régional d'Alger mérite une analyse approfondie qu'il reste à faire, les documents en notre possession ne le permettent pas à ce jour.

Concernant la région parisienne, il serait utile de faire un travail de recherche dans les archives du Ministère de l'intérieur et dans les archives communales. Certains documents sont manquants dans le Fonds Prost : les cartes au 10.000^e, celles des travaux routiers, la deuxième moitié du grand plan Prost, etc. Mais aussi le dit « programme » annexé au « rapport » de mai 1932 et la maquette rétro éclairée de l'exposition de 1937²⁶.

Le territoire d'Istanbul a été assez bien couvert par les recherches évoquées au cours de cette thèse, il reste néanmoins des interrogations sur la dimension métropolitaine du plan de 1943-1953, que nous n'avons pas eu le temps d'explorer. Ainsi que quelques ouvrages techniques, comme les ponts et la ligne de transport souterrain de type métropolitain, qui nous voudrions intégrer dans une recherche portant spécifiquement sur les objets d'infrastructure.

Une autre piste concerne les textes de Prost. Dans une notice biographique, Jean-Pierre Frey écrit que « Henri Prost a sans doute beaucoup écrit - de cette littérature

²⁵ Les archives du Maréchal Lyautey sont conservées au château de Thorey-Lyautey, voir Meffre Gislhaine et Delgado Bernard, *Un urbanisme expérimental. Les villes nouvelles marocaines (1912-1965)*, Turin, Senso Unico, 2012, p. 48-53.

²⁶ Voir la description du dispositif « d'un plan qui fût à la fois une maquette en relief », in Royer Jean, « Le plan d'aménagement de la Région Parisienne à l'exposition de 1937 », *Urbanisme*, n° 59, novembre 1937, p. 276-277.

injustement appelée “grise” composant l’essentiel des documents d’archives dont est détentrice l’Académie d’Architecture - mais il a très peu publié » et « Son seul texte un peu étoffé ne compte guère plus de 25 pages²⁷! » Il est vrai que Prost n’a pas écrit de grand texte, sur l’urbanisme ou sur sa pratique, mais il nous semble que le corpus de textes qu’il a rédigé est sous-estimé. Il nécessite donc un dépouillement rigoureux afin d’en identifier les types et d’y mettre au jour les thèmes récurrents et fondateurs de sa pratique.

Résonances contemporaines

Des enseignements seraient certainement à tirer des résultats de cette thèse pour la pratique contemporaine du projet urbain et territorial. Le repositionnement récent des architectes dans les démarches du projet de territoire initié par le concours du Grand Paris²⁸, ainsi que les récentes consultations d’échelle métropolitaine en France²⁹, nous font penser que l’architecture du sol urbain et territorial est un concept opérant pour installer et conforter la culture architecturale sur ces enjeux.

²⁷ Frey Jean-Pierre, « Henri Prost (1874-1959), parcours d’un urbaniste discret (Rabat, Paris, Istanbul...) », *op. cit.*

²⁸ La consultation internationale pour l’avenir du Paris métropolitain est lancée en décembre 2007 par le Ministère de la Culture. Les travaux remis par les équipes en 2008 sont téléchargeables sur le site internet de l’Atelier International du Grand Paris à l’adresse: <http://www.ateliergrandparis.fr/aigp/conseil/>

²⁹ Théry Laurent (dir.), *La métropole par le projet. Aix-Marseille-Provence*, Marseille, France, Parenthèses, 2016, 255 p.

Annexes

Bibliographie

Corpus de textes historiques, 1755-1965

Ouvrages

Agache Donat-Alfred, Auburtin J.-Marcel, Redont Edouard et Risler Georges, *Comment reconstruire nos cités détruites : notions d'urbanisme s'appliquant aux villes, bourgs et villages*, Paris, Armand Colin, 1915, 257 p.

Alphand Jean-Charles Adolphe, *Les Promenades de Paris. Histoire, description des embellissements, dépenses de création et d'entretien des Bois de Boulogne et de Vincennes. Champs-Élysées, parcs, squares, boulevards, places plantées. Étude sur l'art des jardins et arboretum*, Paris, Rothschild, 1867, 246 p.

Poubelle Eugène-René et Alphand Adolphe (éd.), *Les Travaux de Paris : 1789-1889*, Paris, Imprimerie Nationale, 1889, 20 p.

Andersen Hendrik Christian et Hébrard Ernest Michel, *Création d'un centre mondial de communication*, Paris, impr. de P. Renouard, 1913, 118 p.

Bonnier Louis, *Les Règlements de voirie, Conférence à l'École nationale des Beaux-Arts, les 22 et 29 octobre 1902*, Paris, Charles Schmid, 1903.

Burnham Daniel Hudson, Bennett Edward H. et Moore Charles, *Plan of Chicago*, New York, Princeton Architectural Press, 1993, 164 p. [1ère ed. Chicago, The Commercial club, 1909].

Cerdà Ildefonso, *La théorie générale de l'urbanisation* [éd. or. : Teoría general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona, Imprenta Española, deux tomes, Madrid, 1867], Besançon, France, les Éd. de l'Imprimeur, 2005, 234 p., traduit par Antonio Lopez De Aberasturi [1ère ed. Paris, Éditions du Seuil, 1979, 247 p., traduit par Jacques Boulet].

Danger René, *La technique des lotissements*, Paris, Librairie de l'enseignement technique, L. Eyrolles, 1930, 108 p.

Danger René, *Cours d'urbanisme*, Paris, Eyrolles, 1933, 359 p.

Durand Jean-Nicolas-Louis et Legrand Jacques-Guillaume, *Recueil et parallèle des édifices en tout genre, anciens et modernes, remarquables par leur beauté, par leur grandeur ou par leur singularité*, Nördlingen, Allemagne, A. Uhl, 1986, 213 p. [1ère ed. Liège, Dom. Avanzo et Compagnie, 1842]

École nationale supérieure des beaux-arts, *Les grands prix de Rome d'architecture de 1850 à 1900. Reproduction en phototypie des 1ers, 2mes, et 2mes seconds grands prix avec les programmes des concours : sujets donnés par l'Académie des beaux-arts*, Paris, Armand Guérinet, 1900, vol.4, 480 p.

École Nationale Supérieure des Beaux-Arts, *Les concours Edmond Labarre 1881 à 1906 à l'École nationale et spéciale des beaux-arts. Section d'architecture, programmes*, Paris, Auguste Vincent, 1906, 22 p.

École Nationale supérieure des beaux-arts, *Les concours Chenavard (section architecture) à l'École Nationale des Beaux-Arts, 1894 à 1907*, Paris, Auguste Vincent, 1909, 130 p.

Flandrin Marcelin, *Casablanca rétro*, Casablanca, Editions SERAR, 1988, 102 p. [1ère ed. *Casablanca : de 1889 à nos jours. Album de photographies rétrospectives et modernes montrant le développement de la ville*, Maroc, 1929].

Forestier Jean-Claude-Nicolas, *Grandes villes et systèmes de parcs. Suivi de deux mémoires sur les villes impériales du Maroc et sur Buenos Aires* [éd. or. : *Grandes villes et systèmes de parcs*, Paris, Hachette, 1906, 73 p.], Paris, Norma éd., 1997, 381 p.

Forestier Jean-Claude-Nicolas, « Rapport des réserves à constituer au-dedans et aux abords des villes capitales du Maroc. Remarques sur les jardins arabes et de l'utilité qu'il y aurait à en conserver les principaux caractères », in *Grandes villes et systèmes de parcs. Suivi de Deux mémoires sur les villes impériales du Maroc et sur Buenos Aires*, Paris, Norma éd., 1997, pp. 159-225.

Garnier Tony, *Une cité industrielle: étude pour la construction des villes*, Paris, A. Vincent, 1910, 164 p.

Greber Jacques, *Ville de Marseille. Plan d'Aménagement et d'Extension. Mémoire descriptif*, Paris, Vincent, Fréal & Cie, 1933, 118 p.

Greber Jacques et Cambon Victor, *L'architecture aux États-Unis: preuve de la force d'expansion du génie français : heureuse association de qualités admirablement complémentaires*, Paris, Payot & Cie, 1920, 2 vol., 336 p.

Gromort Georges, *Choix de plans de grandes compositions exécutées présentant avec leurs jardins ou leur entourage, une série d'ensembles de l'antiquité, de la renaissance et des temps modernes*, Paris, A. Vincent, 1910.

Guadet Julien, *L'Enseignement de l'architecture*, Paris, Ducher, 1882, 30 p.

Guadet Julien, *École nationale et spéciale des beaux-arts. Cours de théorie d'architecture. Leçon d'ouverture le 28 novembre 1894*, Paris, G. Delarue, 1895, 21 p.

Guadet Julien, *Université de Berkeley, San Francisco (Californie). Concours Phoebe A. Hearst pour les plans de reconstruction de l'université. 1er prix. Projet de E. Bénard*, Paris, C. Schmid, 1898, 11 p.

Guadet Julien, *Éléments et théorie de l'architecture. Cours professé à l'École nationale et spéciale des beaux-arts. Tome 1*, Paris, Aulanier, 1901, vol. 1/4, 663 p.

Guadet Julien, *Éléments et théorie de l'architecture. Cours professé à l'École nationale et spéciale des beaux-arts. Tome 2*, Paris, Aulanier, 1902, vol. 2/4, 712 p.

Guadet Julien, *Éléments et théorie de l'architecture. Cours professé à l'École nationale et spéciale des beaux-arts. Tome 3*, Paris, Aulanier, 1903, vol. 3/4, 601 p.

Guadet Julien, *Éléments et théorie de l'architecture. Cours professé à l'École Nationale des Beaux-Arts. Additions*, Paris, Librairie de la construction moderne, 1904, vol. 4/4, 748 p.

Hénard Eugène, *Études sur l'architecture et les transformations de Paris & autres écrits sur l'urbanisme* [éd. or. : Librairies-imprimeries réunies, 1903-1909], Paris, Éditions de la Villette, 2012, introduction de Jean-Louis Cohen [1ère ed. Paris, L'Équerre, 1982, 364 p.]

Howard Ebenezer, *Les cités jardins de demain* [éd. or. : *Garden cities of to-morrow: (being the second edition of « To-morrow : a peaceful path to real reform »)*, London, Swan Sonnenschein and Co, 1902], Paris, Sens & Tonka, 1998, 211 p., traduit par Thérèse Elzière.

Hulot Jean et Fougères Gustave, *Sélinonte, colonie dorienne en Sicile. La ville, l'acropole et les temples*, Paris, Librairie générale de l'architecture et des arts décoratifs, Ch. Massin Editeur, 1910, 320 p.

Jaussely Léon, «Mémoire sur la restitution du Forum civil de Pompéi», in Mascoli Laura (dir.), *Pompéi. Travaux et envois des architectes français au XIXe siècle*, Paris, École nationale supérieure des beaux-arts, École française de Rome, 1981, pp. 347-364.

Joyant Edmond, *Traité d'urbanisme*, Paris, Eyrolles, 1929, 2 vol., 205 p. [1ère ed. 1923, 2 vol., 192 p.]

Laprade Albert, *Lyautey urbaniste. Souvenirs d'un témoin*, Horizons de France, Paris, 1934.

Laugier Marc-Antoine, *Essai sur l'architecture. Nouvelle édition, revue, corrigée, et augmentée avec un dictionnaire des termes, et des planches qui en facilitent l'explication*, Paris, Duchesne, 1755, 316 p.

Lavedan Pierre, *Histoire de l'urbanisme. Époque contemporaine*, Paris, Henri Laurens, 1952, 446 p.

Lespès René, *Alger. Etude de géographie et d'histoire urbaines*, Paris, Librairie Félix Alcan, «Collection du centenaire de l'Algérie», 1930, 860 p.

L'œuvre de la France au Maroc de 1912 à 1950, Rabat, Perceval, 1950, 162 p.

Lyautey Hubert, *Paroles d'action. Madagascar, Sud-Oranais, Oran, Maroc (1900-1926)*, Paris, Armand Colin, 1927, 479 p.

Marrast Joseph (dir.), *L'Œuvre de Henri Prost : Architecture et urbanisme*, Paris, Académie d'architecture, 1960, 245 p.

Martin Roland, *L'urbanisme dans la Grèce antique*, Paris, J. Picard, 1956, 301 p.

Martonne Emmanuel de, *Géographie aérienne*, Paris, Éd. Albin Michel, 1948, 241 p.

Memorandum du concours pour l'aménagement des terrains devenant disponibles par suite du démantèlement de l'enceinte fortifiée d'Anvers, Anvers, Belgique, Ministère de l'Agriculture et des travaux Publics, Commission d'études pour l'aménagement de l'agglomération anversoise, 1911.

Patte Pierre, *Monuments érigés en France à la gloire de Louis XV. Précédés d'un tableau du progrès des arts et des sciences sous ce règne*, chez l'auteur, Paris, 1765, 232 p.

Patte Pierre, *Mémoires sur les objets les plus importants de l'architecture*, Paris, Rozet, 1769, 375 p.

Pontremoli Emmanuel, *Propos d'un solitaire : l'architecture : un art... un métier*, Vanves, 1959, 130 p.

Prost Henri et Monsarrat Gaston, *L'urbanisme*, Paris, Éditions de la SAPE, coll. «Les Cahiers du redressement français», 1928, 77 p.

Reclus Élisée, *Nouvelle géographie universelle : la terre et les hommes. II, La France*, Paris, Hachette, 1879, 1017 p.

Régismanset Charles, *L'Exposition nationale coloniale de Marseille, 1922*, Paris, France, Imprimeries réunies, 1921, 79 p.

Rey A. Augustin, Pidoux Justin et Barde Charles, *La Science des plans de villes. Ses applications à la construction, à l'extension, à l'hygiène et à la beauté des villes. Orientation solaire des habitations*, Genève, Impr. Atar, Dunod, 1928, 495 p.

Royer Jean (dir.), *L'urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux. Communications & rapports du Congrès international de l'urbanisme aux colonies et dans les pays de latitude intertropicale*, Société Française des Urbanistes, La Charité-sur-Loire, Delayance, 1932, 388 p.

Sitte Camillo, *L'Art de bâtir les villes: l'urbanisme selon ses fondements artistiques*, [éd. or.: *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, Vienne, Karl Graeser, 1889], Paris, l'Équerre, 1984, 188 p., traduit par Daniel Wiczorek.

Sitte Camillo, *L'art de bâtir les villes, notes et réflexions d'un architecte, traduites et complétées par Camille Martin*, Genève/Paris, Ch. Eggimann/H. Laurens, 1902, 197 p.

Société française des urbanistes (éd.), *Où en est l'urbanisme en France et à l'étranger*, Congrès international d'urbanisme et d'hygiène municipale (1923, Strasbourg), Paris, L. Eyrolles, 1923, 518 p.

Soria y Mata Arturo, *La Cité linéaire: conception nouvelle pour l'aménagement des villes* [éd. or.: *La Ciudad Lineal*, Madrid, Espagne, Imprenta de la Ciudad Lineal, rapport présenté par la « Compañía Madrileña de Urbanización » dans le « Premier Congrès international de l'art de construire villes et organisation de la vie municipale », de Gand », 1913, traduit et préfacé par Georges Benoît-Lévy], Paris, École nationale supérieure des Beaux-Arts, 1984, 51 p.

Souza Robert de, *L'Avenir de nos villes: études pratiques d'esthétique urbaine. Nice, capitale d'hiver*, Paris, Berger-Levrault, 1913, 518 p.

Stübgen Joseph, *Paris in Bezug auf Strassenbau und Stadterweiterung. [Paris au point de vue de la construction des rues et de l'agrandissement de la ville]*, Berlin, Ernst et Korn, 1879, 24 p.

Stübgen Joseph, *Der Städtebau*, Braunschweig, 1890, 561 p.

Stübgen Joseph, *La construction des villes. Rapport de J. Stübgen présenté au Congrès international des Ingénieurs de Chicago en 1893*, Bruxelles, Lyon-Claessen, 1895, 31 p., préfacé et traduit par Charles Buls.

Tarde Guillaume de, « L'urbanisme en Afrique du nord. Rapport général », in *L'urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux*, Edition Urbanisme, La Charité-sur-Loire, Delayance, 1932, pp. 30-31.

Unwin Raymond, *Town planning in practice: an introduction to the art of designing cities and suburbs*, London, T. Fisher Unwin, 1909, 416 p.

Unwin Raymond, *L'étude pratique des plans de villes: introduction à l'art de dessiner les plans d'aménagement et d'extension* [éd. or.: Librairie Centrale des Beaux-Arts, 1922], Paris, l'Équerre, 1981, 370 p., traduit par William Moosser, supervisé par Léon Jaussely.

Vaillat Léandre, *L'urbanisme dans la région parisienne. Février-mars 1935*, Paris, Musée des arts décoratifs, 1935, 87 p.

Villedieu Raoul, *La Villa Médicis*, Rome, Pagine Nuove, 1950, 326 p.

Corpus de textes historiques, 1755-1965

Revues, articles et chapitres d'ouvrages

Alger, *ville neuve*, OTUA, 1935, 60 p.

«L'aménagement de la région parisienne», *Urbanisme*, n° 89, novembre 1932, p. 254.

Ballayguier André, «La photographie aérienne au service de l'Urbanisme colonial», *Urbanisme*, n° 38, août 1935, pp. 324-329.

Barnier Théophile, «Côte d'azur varoise», in *L'Œuvre de Henri Prost : Architecture et urbanisme*, Paris, Académie d'architecture, 1960, pp. 123-126.

Barnier Théophile, «Lettre à Messieurs les Maires du littoral varois», in *Bulletin du Syndicat des Communes du littoral pour la protection, l'aménagement et la mise en valeur de la côte d'azur varoise.*, Draguignan, Préfecture du Var, 1923, pp. 7-11.

Bonnier Louis, *Aménagement d'une région (La côte varoise)*. Cours n°6, Institut d'urbanisme de l'université de Paris, coll. «Cours d'urbanisme», 1932.

Bonnier Louis, *L'urbanisme au Maroc*, Cours n°7, Institut d'urbanisme de l'université de Paris, coll. «Cours d'urbanisme», 1932.

Courtois Alexandre, «L'urbanisme au Maroc», *L'architecture d'aujourd'hui*, n° 3, octobre 1945, pp. 60-63.

Dervaux André, «Les villes méditerranéennes», *Urbanisme*, hors-série, mars 1932, pp. LIX-LXIV.

Dervaux André, «Les lois de l'urbanisme et la Société Française des Urbanistes», *Urbanisme*, n° 3, juin 1932, p. 101.

Durant Emmanuel, «L'évolution de l'urbanisme dans le protectorat du Maroc, de 1923 à 1931», in *L'urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux*, Edition d'urbanisme, La Charité-sur-Loire, Delayance, 1932, pp. 81-93

Gabriel Albert, «Henry Prost et son oeuvre à Stamboul», *Revue Archéologique*, PUF, vol. Tome 1, janvier 1960, pp. 211-217.

Gault Maxime, «Comment la côte varoise est peu à peu aménagée en une vaste station touristique sans rien perdre de son charme ni de son pittoresque», *Sciences et voyages*, n° 547, février 1930, pp. 13-16.

Guernier Emile-Louis, «Casablanca, grand port de la côte occidentale d'Afrique», *France Maroc*, n° 8, août 1917, pp. 12-18.

Hautecoeur Louis, «Henri Prost à la Villa Médicis», in Marrast Joseph, *L'Œuvre de Henri Prost. Architecture et urbanisme*, Paris, Académie d'architecture, 1960, pp. 18-29.

Joyant Edmond, «L'urbanisme au Maroc», *La Technique Sanitaire et Municipale*, n° 4, avril 1922, pp. 88-103.

Joyant Edmond, «Note sur la législation française concernant les plans d'aménagement urbains (note n°13)», *Annales des Ponts et Chaussées*, mars 1921, pp. 397-419.

Joyant Edmond, « Législation des plans d'aménagement urbains au Maroc (note n°19) », *Annales des Ponts et Chaussées*, 91e année, 11e série, tome LXIII, mars 1921, pp. 96-110.

Joyant Edmond, « Note sur la construction du réseau de routes du Maroc (note n°27) », *Annales des Ponts et Chaussées*, 90e année, 10e série, tome LVII, juillet 1921, pp. 105-126.

Lafolloye P, « L'aménagement de la côte varoise », *L'Architecture*, vol. XL, n° 8, août 1927, pp. 225-232.

Laprade Albert, « Lyautey, urbaniste et constructeur », *L'architecture d'aujourd'hui*, n° 3, mars 1936, pp. 53-59.

Laprade Albert, « L'urbanisme en Afrique du nord », *L'architecture d'aujourd'hui*, vol. 10, n° 3, mars 1939, pp. 67-70.

« Le Comité Supérieur d'Aménagement de la Région Parisienne », *Urbanisme*, n° 4, juillet 1932, p. 116.

« Le Maroc en 1932, 20 Années de Protectorat Français », *Afrique du nord illustrée*, n° 577, mai 1932.

« Le Plan Régional du 'Grand Alger' et l'aménagement des boulevards Laferrière, Maréchal Foch et des Tagarins », *Le Journal général des travaux publics et du bâtiment : organe du Syndicat des entrepreneurs de travaux publics de l'Algérie et de la Tunisie*, 24 septembre 1935, URL : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k56825838> (consulté le 15/4/2017).

Les grands équipements, Editions FONTANA, Casablanca, Maroc, coll. « Réalités Marocaines », 1954, 256 p.

Leveau Théo, « Istanbul », in *L'Œuvre de Henri Prost : Architecture et urbanisme*, Paris, Académie d'architecture, 1960, pp. 185-205.

Lyautey Hubert, « Henri Prost, membre de l'Institut », *Urbanisme*, n° 15, juillet 1933, p. 173.

L'hydraulique et l'électricité au Maroc, Editions FONTANA, Casablanca, Maroc, coll. « Réalités Marocaines », 1951, 256 p.

Marrast Joseph, « Maroc », in *L'Œuvre de Henri Prost : Architecture et urbanisme*, Paris, Académie d'architecture, 1960, pp. 49-117.

Martonne Edouard de, « Développement de la cartographie militaire au Maroc », *Annales de Géographie*, vol. 30, n° 166, 1921, pp. 304-307.

Molbert Pierre, « L'urbanisme en Alger de 1935 à 1952 », *Bulletin municipal de la ville d'Alger*, n° 6, juin 1953, s.p., URL : http://alger-roi.fr/Alger/urbanisme/textes/18_urbanisme_1935_1952_bulletin1953.htm.

1922- Prost Henri et Joyant Edmond, *Communication de MM. Joyant et Prost sur les plans d'Aménagement et d'extension des villes au Maroc*, Musée social, 23 juin 1922, Archives du Musée Social, 40 p.

Rambert Gaston, « La cartographie à l'exposition coloniale de Marseille », *Annales de Géographie*, vol. 31, n° 174, 1922, pp. 433-448.

Rambert Gaston, « L'urbanisme à l'exposition coloniale de Marseille. Avril-Novembre 1922 », *La Vie Urbaine*, Ernest Leroux, Paris, n° 17, 1922, p. 19.

Remaury Pierre et Lambert Jacques, *Étude sur l'aménagement des régions touristiques (Décret-loi du 25 juillet 1935) sous les auspices du commissariat général du tourisme*, Paris, Commissariat général du tourisme, 1936, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 72/9.

Remaury Pierre et Royer Jean, « Région parisienne », in *L'Œuvre de Henri Prost. Architecture et urbanisme*, Paris, Académie d'architecture, 1960, pp. 143-181.

Rotival Maurice, « Henri Prost », *L'architecture d'aujourd'hui*, n° 84, juin-juillet 1959, p. V.

Royer Jean, « A nos lecteurs, à nos amis [Propos introductif au premier numéro de la revue Urbanisme] », *Urbanisme*, n° 1, avril 1932, s. p.

Royer Jean, « Gares d'autobus », *Urbanisme*, n° 12, mars 1933, pp. 80-83.

Royer Jean, « Le plan d'aménagement de la Région Parisienne à l'exposition de 1937 », *Urbanisme*, n° 59, novembre 1937, pp. 276-280.

Royer Jean (dir.), « Le plan d'aménagement de la région parisienne », *Urbanisme*, n° 41, décembre 1935, pp. 1-92.

Royer Jean et Remaury Pierre, *Le Plan d'Aménagement de la Région Parisienne*, texte dactylographié pour « L'œuvre de Henri Prost », Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 5/16, 1959.

Royer Jean, « Henri Prost urbaniste », *Urbanisme*, n° 88, 1965, pp. 2-31

« Travaux des section. Section d'Hygiène Urbaine & Rurale & de prévoyance sociale », in *Le Musée social*, Paris, Musée social, 1930, pp. 388-390

« L'urbanisme régional », *Urbanisme*, n° 43, mars 1936, pp. 151-156.

Vaillat Léandre, « Un paysage industriel au Maroc », *Urbanisme*, n° 24, mars 1934, pp. 69-74.

Vera André, « L'urbanisme, devoir social », *Urbanisme*, n° 34, mars 1935, pp. 106-113.

Véra André, « Menaces sur la Terrasse de St Germain en Laye », *Urbanisme*, n° 1, avril 1932, pp. 39-40.

Zieseniss, « Les projets d'aménagement de la région parisienne », *Annales de Géographie*, vol. 49, n° 277, 1940, pp. 28-34.

Revue, bulletins

Le Musée social, Paris, Musée social, 1908-1937.

Bulletin du Syndicat des Communes du littoral pour la protection, l'aménagement et la mise en valeur de la côte d'azur varoise, Draguignan, Préfecture du Var, 1923.

Urbanisme, Paris, 1932-1965.

Corpus de textes historiques, 1755-1965

Textes de Henri Prost

Prost Henri, *Rapport sur l'étude de Sainte-Sophie de Constantinople*, Académie des Beaux-Arts, 24 décembre 1905, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XX^c, 343 AA 2/3.

- « Rapport sur l'étude de Sainte-Sophie de Constantinople, adressé le 24 décembre 1905 à l'Académie des Beaux-Arts », in *L'Œuvre de Henri Prost : Architecture et urbanisme*, Paris, France, Académie d'architecture, 1960, pp. 209-211.

- « Recherches sur la forme primitive de la coupole de Sainte-Sophie », *Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, 1909, vol. 53, n° 4, pp. 252-255.

- « Anneau d'Or », in *Memorandum du concours pour l'aménagement des terrains devenant disponibles par suite du démantèlement de l'enceinte fortifiée d'Anvers*, Anvers, Ministère de l'Agriculture et des travaux Publics, Commission d'études pour l'aménagement de l'agglomération anversoise, 1911, pp. 109-116, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 3/7.

- « Le plan de Casablanca », *France Maroc*, août 1917, n° 8, pp. 5-12.

- « Habitation et urbanisme en Afrique du Nord », in *Congrès de la santé publique et de la prévoyance sociale*, Marseille, Exposition coloniale, 1922, pp. 224-233.

-, *Syndicat des communes du littoral varois. Plan Général d'Aménagement. 1922 - 1923. Notice présentée au Congrès d'Urbanisme de Strasbourg*, Syndicat des communes du littoral varois, 17 mars 1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/6, et Archives Départementales du Var, 14 FI-4 à 14 FI 10, 7 p.

- *Syndicat des communes du littoral varois. Notices descriptives de l'aménagement projeté par communes*, Syndicat des communes du littoral varois, 17 mars 1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/6, et Archives Départementales du Var, 14 FI-72 à 14 FI 108, 35 p.

- *L'urbanisme au Maroc, Notice pour le congrès de Strasbourg*, juin 1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 3/3, 22 p.

- « Le plan d'aménagement et la mise en valeur de la Côte d'Azur Varoise », in *Où en est l'urbanisme en France et à l'étranger*, Congrès de Strasbourg, Syndicat des Communes du littoral varois, SFU, Eyrolles, 1923, pp. 5-15.

- *Dimension et profils des voies publiques*, note dactylographiée pour le Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, n. d. estimé 1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/6, 6 p.

- *Note sur les promenades et jardins à Marrakech*, 12 février 1924, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/2, 8 p.

- *La maison moderne provençale*, 12 mars 1925, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/6, 5 p.

- « L'urbanisation de la côte d'azur. Projet du Syndicat des communes pour la protection et l'aménagement de la Côte d'Azur varoise », *Le Musée social*, avril 1925, n° 4, pp. 109-110.

- « Lettre à « Monsieur le Maire de St Cyr » », 22 novembre 1926, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/6, 9 p.

- « Programme de la Société d'Etudes de la Côte Varoise », *L'illustration économique et financière*, juin 1927, n° 3, pp. 72-73.
- « L'urbanisme au point de vue technique », in *L'urbanisme*, Paris, Éditions de la SAPE, coll. « Les Cahiers du redressement français », n° 16, 1928, pp. 127.
- *Programme de la Commission de l'Aménagement* [Région parisienne], 4 juin 1928, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 5/2, 3 p.
- Texte manuscrit sur la Région parisienne, 1929, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 5/3, 9 p.
- « Routes et voies urbaines », *Urbanisme*, juillet 1932, n° 4, pp. 108-111.
- *Rapport de fin de mission (mai 1932)*, Maroc, Protectorat français, mai 1932, Bibliothèque Al Saoud, Fondation du Roi Abdul-Aziz Al Saoud, Casablanca, 353/1007, n. p.
- *Rabat à l'étude*, Protectorat du Maroc, avril 1932, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/1, 9 p.
- « Le développement de l'urbanisme dans le protectorat du Maroc, de 1914 à 1923 », in Jean Royer (éd.), *L'urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux. Communications et rapports du Congrès international de l'urbanisme aux colonies et dans les pays de latitude intertropicale*, Édition Urbanisme, La Charité-sur-Loire, Delayance, 1932, pp. 59-80.
- « Le concours d'idées pour l'aménagement de l'Avenue entre l'Étoile et la place de la Défense », *Urbanisme*, avril 1932, n° 1, pp. 11-25.
- « L'urbanisme au Maroc », *Urbanisme*, mars 1932, hors-série, pp. LXV-LXX.
- « Préface », in *Ville de Marseille: plan d'aménagement et d'extension : mémoire descriptif*, Paris, Vincent, Fréal & Cie, 1933, pp. VII-VIII.
- *Plan régional de Paris. Bureau technique. Récapitulation des frais 1933-1934*, Paris, 1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 5/1, 6 p.
- *Aménagement général de la région parisienne. Exposé général*, Paris, Comité Supérieur d'Aménagement et d'Organisation de la Région Parisienne, 14 mai 1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 80, 15 p.
- « Agglomérations rurales », *Urbanisme*, décembre 1934, n° 31, p. 340.
- « Le plan régional d'Alger », *Acier*, 1935, *Alger ville neuve*, OTUA, pp. 4956.
- « Introduction. Numéro spécial Suresnes », *Urbanisme*, novembre 1935, n° 32, p. 1.
- « Istanbul. Programme établi par H. Prost en 1937 ayant servi de base au Plan Directeur. », in *L'Œuvre de Henri Prost: Architecture et urbanisme*, Paris, Académie d'architecture, 1960, pp. 237-238.
- *Les Transformations d'Istanbul*, Istanbul, Ville d'Istanbul, 1936-1949, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 6/1, 6/2, 6/3, 6/4, 6/5, 7/1, 7/2, 7/3, 7/4, 8/1, 8/2.
- « Le Plan régional d'Alger », *Urbanisme*, mars 1936, n° 43, pp. 166167.

- *L'Œuvre du Syndicat*, Syndicat des Communes du littoral pour la protection, l'aménagement et la mise en valeur de la côte d'azur varoise, 21 avril 1937, Archives Départementales du Var, 6 p.

- *Communication de M. H. Prost, Urbaniste-Conseil du syndicat des Communes du Littoral Varois, à MM. les membres de la Commission d'aménagement des villes et villages du Département du Var*, 10 mai 1937, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/6, 6 p.

- «Mémoire descriptif du plan directeur de la rive européenne d'Istanbul», in *Les Transformations d'Istanbul*, Istanbul, Ville d'Istanbul, 1937, vol. 3, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 6/3.

- *Architecture. Portiques et immeubles*, Istanbul, Turquie, «Les transformations d'Istanbul. Documentation 1936-1938», novembre 1937, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 6/1, 3 p.

- *Teintes conventionnelles des plans d'urbanisme*, Istanbul, «Dossier de notes concernant Istanbul, 1939-1940», 10 Aout 1940, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 9/1, 2 p.

- *La photographie aérienne et l'urbanisme*, 24 mars 1940, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 9/2, 5 p.

- *Les transformations d'Istanbul. Communication à l'Académie des Beaux-Arts*, Institut de France, Académie des Beaux-Arts, 17 septembre 1947, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 8/3, 28 p.

- «Hommage à Forestier», *Urbanisme*, 1952, n° 34, pp. 74-75.

- *L'Urbanisme en Afrique du Nord et sur la Côte d'Azur*, 30 juin 1958, document dactylographié, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 1/3, 18 p.

- «Le tourisme et les hôtels d'Istanbul», *Bulletin officiel du Touring et Automobile club de Turquie*, janvier 1958, n° 192, pp. 28-29.

- *La Villa Médicis et l'urbanisme. Communication à l'Académie des Beaux-Arts*, 24 mai 1959, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 1/3, 14 p.

nd- Prost Henri, «Aménagement des parties hautes d'Alger en fonction du plan régional», note manuscrite, n. d., Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 5/15, 1 p.

nd- Prost Henri, *La salubrité de l'habitation*, n. d., Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 1/1, 5 pages dactylographiées + 1,5 pages manuscrites.

nd- Prost Henri, *Le concours d'idées pour l'aménagement de l'avenue entre l'Etoile et la place de la Défense*, nd.

nd- Prost Henri, *Paris 1900*, n. d., Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 5/8.

Prost Henri et Laprade Albert, «La nouvelle Résidence Générale de France au Maroc, à Rabat», *L'architecte*, janvier 1926, pp. 1-8.

Prost Henri et Rotival Maurice, *Aménagement des Hauts d'Alger. Plan directeur. Programme*, novembre 1935, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 44/3, 10 p.

Bibliographie générale

Ouvrages

Ajuntament de Barcelona, *Inicis de la urbanística municipal de Barcelona. Mostra dels fons municipals de plans i projectes d'urbanisme 1750-1930*, Barcelona, Ed. Ajuntament de Barcelona, Corporació Metropolitana de Barcelona, 1985, 277 p.

Alonzo Eric, *L'architecture de la voie. Histoire et théories*, thèse de doctorat en architecture, dirigée par Antoine Picon et Sébastien Marot, Université Paris Est, Paris, 2013, 506 p.

Alonzo Eric, *Du rond-point au giratoire*, Marseille, Éd. Parenthèses, 2005, 162 p.

Baudouï Rémi, *A l'assaut de la région parisienne : les conditions de naissance d'une politique d'aménagement régional, 1919-1945 : rapport final*, Paris, BRA, Ecole d'architecture Paris-Villemin, 1990, 185 p.

Baudouï Rémi, Amaouche Anne-Marie et Galmiche Colette, *La naissance de l'Ecole des hautes études urbaines et le premier enseignement de l'urbanisme en France, des années 1910 aux années 1920*, Versailles, Ville recherche diffusion, 1988, 229 p.

Baudouï Rémi et Picon-Lefèbvre Virginie (dir.), *Ville et architecture*, Marseille, Ed. Parenthèses, 1993, 186 p.

Berdoulay Vincent et Claval Paul (dir.), *Aux débuts de l'urbanisme français. Regards croisés de scientifiques et de professionnels (fin XIXe-début XXe siècle)*, Paris, Laboratoire Espace et culture, 256 p.

Borie Alain, Pinon Pierre et Querrien Gwénaél, *Istanbul*, Paris, Cité de l'architecture et du patrimoine, IFA, coll. « Portrait de ville », 2010, 80 p.

Boutté Franck, Jallon Benoît et Napolitano Umberto, *Paris Haussmann. Modèle de ville*, Paris, Zürich, Pavillon de l'Arsenal, Park book, 2017, 263 p.

Bruant Catherine, *Les bâtisseurs de la cité moderne : de l'art urbain à l'urbanisme*, Les cahiers de la recherche architecturale et urbaine, Marseille, Parenthèse, 1981.

Caraës Marie-Haude, Marchand-Zanartu Nicole et Lauxerois Jean, *Images de pensée*, Paris, Réunion des musées nationaux, 2011, 127 p.

Castex Jean, Depaule Jean-Charles et Panerai Philippe, *Formes urbaines, de l'ilot à la barre*, Paris, Dunod, 1980, 232 p.

Choay Françoise, *La Règle et le modèle. Sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme*, Paris, Éd. du Seuil, 1980, 374 p.

Choay Françoise, *L'Urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*, Paris, Seuil, 1965, 445 p.

Choay Françoise et Merlin Pierre (dir.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, Presses universitaires de France, 1988, 723 p.

Claude Viviane, *Les projets d'aménagement, d'extension et d'embellissement des villes (1919-1940) : sources et questions*, Paris, Délégation à la recherche et à l'innovation, 1990, 40 p.

Cohen Jean Louis, *Metropolen 1850-1950: Mythen - Bilder - Entwürfe/ mythes - images - projets*, Berlin, München, Deutscher Kunstverlag, 2011, 352 p.

Cohen Jean-Louis (dir.), Hodebert Laurent et Lortie André, *Le parkway, dispositif métropolitain*, Paris, Ecole d'Architecture Paris-Villemin, PIR-Ville CNRS, 1996, 370 p.

Cohen Jean-Louis et Eleb Monique, *Casablanca. Mythes et figures d'une aventure urbaine*, Paris, Hazan, 1998, 478 p.

Cohen Jean-Louis, Eleb Monique, *Casablanca*, Paris, Institut français d'architecture, coll. «Portrait de ville», 1999, 56 p.

Cohen Jean-Louis, *Forme urbaine et temporalités. 16 décembre 1997*, Paris, Ed. du Pavillon de l'Arsenal, 1999, 64 p.

Cohen Jean-Louis et Lortie André, *Des fortifs au périph. Paris, les seuils de la ville*, Paris, Picard, Éd. du Pavillon de l'Arsenal, 1991, 319 p.

Cohen Jean-Louis, *Les années 30, l'architecture et les arts de l'espace entre industrie et nostalgie*, Paris, Éd. du Patrimoine, 1997, 262 p.

Cohen Jean-Louis, Oulebsir Nabila et Kanoun Youcef (dir.), *Alger. Paysage urbain et architectures, 1800-2000*, Besançon, Les Éd. de l'Imprimeur, 2003, 346 p.

Cohen Jean-Louis et Roz Michel (dir.), *Tony Garnier, da Roma a Lione*, Bologna, Italie, Editrice C.I.P.I.A., 1984, 121 p.

Collins George Roseborough et Collins Christiane Crasemann, *Camillo Sitte and the birth of modern city planning*, New York, Rizzoli, 1985, 232 p.

Corboz André et Marot Sébastien, *Le territoire comme palimpseste et autres essais*, Besançon, Éd. de l'imprimeur, 2001, 281 p.

Cormier Anne, *Extension-limites-espaces libres, les travaux de la Section d'hygiène urbaine et rurale du Musée social*, Paris, mémoire de CEA «Architecture urbaine», sous la direction de Jean-Louis Cohen, Ecole d'architecture Paris-Villemin, 1987, 177 p.

Culot Maurice, Lambrichs Anne et Delaunay Dominique, *Albert Laprade: architecte, jardinier, urbaniste, dessinateur, serviteur du patrimoine*, Paris, Norma : Cité de l'architecture et du patrimoine, 2007, 399 p.

David de Pénanrun Louis Thérèse, Roux François, Delaire Edmond et Pascal Jean-Louis, *Les architectes élèves de l'Ecole des beaux-arts, 1793-1907*, Paris, Librairie de la construction moderne, 1907, 484 p.

Deluz Jean-Jacques, *L'urbanisme et l'architecture d'Alger. Aperçu critique*, Liège, Mardaga, 1988, 195 p.

Demouveau Jean-Pierre, Lebreton Jean-Pierre, *La naissance du droit de l'urbanisme: 1919-1935*, Groupement de recherche sur les institutions et le droit de l'aménagement, de l'urbanisme et de l'habitat, Paris, Direction des journaux officiels, 2007, 474 p.

Desimini Jill, Waldheim Charles et Mostafavi Mohsen, *Cartographic grounds. Projecting the landscape imaginary*, New York, Princeton Architectural Press, 2016, 271 p.

Dethier Jean et Guiheux Alain (dir.), *La ville, art et architecture en Europe : 1870-1993*, Paris, Centre Georges Pompidou, 1994, 467 p.

Dorrian Mark et Pousin Frédéric (dir.), *Vues aériennes. Seize études pour une histoire culturelle*, Genève, MétisPresses, 2012, 250 p.

Drexler Arthur (dir), Chafee Richard, Levine Neil et Van Zanten David, *The Architecture of the École des Beaux-Arts*, London, Secker & Warburg, 1977, 525 p.

Dupuy Gabriel, *L'urbanisme des réseaux : théories et méthodes*, Paris, A. Colin, 1991, 198 p.

Egbert Donald Drew et Venturi Robert, *The Beaux-Arts tradition in French architecture. Illustrated by the Grands Prix de Rome*, Princeton, Princeton university press, 1980, 217 p.

Épron Jean-Pierre, *Architecture, une anthologie. Tome 1, la culture architecturale*, Liège, P. Mardaga, 1992, 383 p.

Epron Jean-Pierre (dir.), *L'usine et la ville, 1836-1986, 150 ans d'urbanisme*, Institut français d'architecture., Neuilly-sur-Seine, CRCT, 1986, 264 p.

Erdikmen Oktan (dir.), *Aron Angel: Turkey's first town planner: Istanbul's development and urban policies*, İstanbul, Türkiye Anıt Çevre Turizm Değerlerini Koruma Vakfı, 2013, 183 p.

Forestier Jean-Claude-Nicolas, *Grandes villes et systèmes de parcs. Suivi de deux mémoires sur les villes impériales du Maroc et sur Buenos Aires*, présenté par Bénédicte Leclerc et Salvador Tarragò i Cid, Paris, Norma éd., 1997, 381 p.

Fortier Bruno et Rota Italo, *La métropole imaginaire : un atlas de Paris*, Paris, Institut français d'architecture, Editions Carte secrete, 1990, 61 p.

Gaubert Sonia, Cohu Rosine et Nougaret Christine, *Archives d'architectes : état des fonds, XIXe-XXe siècles*, Paris, Institut français d'architecture, Direction des archives de France, la Documentation française, 1996, 320 p.

Gaudin Jean-Pierre, *Desseins de villes. « Art urbain » et urbanisme, anthologie*, Paris, L'Harmattan, 1991, 174 p.

Gaudin Jean-Pierre (dir.), *Les premiers urbanistes et l'art urbain, 1900-1930*, École d'architecture de Paris-Villemin, coll. « In extenso », n° 11, 1987, 165 p.

Gaudin Jean-Pierre, *L'avenir en plan : technique et politique dans la prévision urbaine : 1900-1930*, Seyssel, Champ Vallon, 1985, 215 p.

Gaudin Jean-Pierre, *L'Aménagement de la société : politiques, savoirs, représentations sociales, la production de l'espace aux XIXe et XXe siècles*, Paris, Anthropos, 1979, 425 p.

Giedion Siegfried, *Espace, temps, architecture*, traduit par Irmeline Lebeer et traduit par Françoise Rosset, Paris, Denoël, 1990, 534 p.

Gresleri Giuliano et Matteoni Dario, *La città mondiale: Andersen, Hébrard, Otlet, Le Corbusier*, Venezia, Marsilio, 1982, 260 p.

Hakimi Zohra, *Alger, politiques urbaines, 1846-1958*, Saint-Denis, Éd. Bouchène, 2011, 258 p.

Hellmann Marie-Christine et Fraisse Philippe, *Paris-Rome-Athènes. Le voyage en Grèce des architectes français aux XIXe et XXe siècles*, Paris, École nationale supérieure des beaux-arts, 1982, 436 p.

Hersant Yves (dir.), *Italies. Anthologie des voyageurs français aux XVIIIe et XIXe siècles*, Paris, Robert Laffont, 1988, 1108 p.

Higgott Andrew et Wray Timothy (dir.), *Camera constructs. Photography, architecture and the modern city*, Farnham, ASHGATE, 2012, 357 p.

Hinard François et Royo Manuel (dir.), *Rome, l'espace urbain et ses représentations*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1991, 286 p.

Horne Janet, *Le Musée social: aux origines de l'État providence*, traduit par Louis Bergeron, Paris, Belin, 2004, 383 p.

Jackson Frank, *Sir Raymond Unwin: architect, planner, and visionary*, London, A. Zwemmer, 1985, 192 p.

Jelidi Charlotte, *La fabrication d'une ville nouvelle sous le protectorat français au Maroc (1912-1956): Fès-nouvelle*, Thèse de doctorat, École doctorale Sciences de l'homme et de la société, Tours, 2007, 545 p.

Kuhn Thomas, *La structure des révolutions scientifiques*, traduit par Laure Meyer, Paris, Flammarion, 1983, 284 p.

Lampe Angela (dir.), Kramer Antje, Mégard Nolwenn, Trétiack Philippe, Schlessler Thomas, *Vues d'en haut: Centre Pompidou-Metz*, Metz, Editions du Centre Pompidou-Metz, 2013, 430 p.

Leclerc Bénédicte (dir.), *Jean Claude Nicolas Forestier: 1861-1930. Du jardin au paysage urbain*, Colloque international sur J. C. N. Forestier., Paris, Picard, 1994, 283 p.

Léveillé Alain (dir.), *Atlas du territoire genevois. Permanences et modifications cadastrales aux XIXe et XXe siècles*, Genève, Département des travaux publics du canton de Genève/Service des monuments et des sites, Georg, 1993.

Lortie André (dir.), *Paris s'exporte. Modèle d'architecture ou architectures modèles*, Paris, Pavillon de l'Arsenal, Picard, 1995, 239 p.

Lucan Jacques, *Composition, non-composition. Architecture et théories, XIXe-XXe siècles*, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2009, 607 p.

Madeline Laurence et Bouiller Jean-Roch (dir.), *J'aime les panoramas: s'approprier le monde*, Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée, Musées d'art et d'histoire, Paris, Genève, Flammarion, 2015, 255 p.

Magrinyà Francesc et Tarragó Salvador, *Cerdà: ciudad y territorio: una visión de futuro. Catálogo de la Exposición Cerdà. Ciudad y Territorio septiembre 1994-Febrero 1995*, Barcelona, Barcelona, Fundació Catalana per a la recerca, 1995, 381 p.

Mantziaras Panos et Viganò Paola (dir.), *Le sol des villes: ressource et projet*, Genève, MétisPresses, 2016, 254 p.

Marrey Bernard, *Louis Bonnier: 1856-1946*, Bruxelles, P. Mardaga, 1988, 335 p.

Mascoli Laura (dir.), *Pompéi. Travaux et envois des architectes français au XIXe siècle*, Paris, École nationale supérieure des beaux-arts, École française de Rome, 1981, 373 p.

Maumi Catherine (dir.), *Pour une poétique du détour: rencontre autour d'André Corboz*, ENSA Grenoble, Institut national d'histoire de l'art., Paris, Éd. de la Villette, 2010, 271 p.

Meffre Gislhaine et Delgado Bernard, *Un urbanisme expérimental. Les villes nouvelles marocaines (1912-1965)*, Turin, Senso Unico, 2012, 403 p.

Middleton Robin (dir.), *The Beaux-Arts and Nineteenth-Century French architecture*., London, Thames and Hudson, 1982, 280 p.

Mitrofanoff Wladimir et Uyttenhove Pieter (dir.), *Académie d'architecture: catalogue des collections. Volume II, 1890-1970*, Paris, Académie d'architecture, 1997, 447 p.

Mollie-Stefulesco Caroline, *L'urbanisme végétal*, Paris, Institut pour le développement forestier, 1993, 323 p.

Monnier Gérard (dir.), *L'architecture, la réception immédiate & la réception différée. L'œuvre jugée, l'édifice habité, le monument célébré*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2006, 166 p.

Mosser Monique et Teyssot Georges (dir.), *Histoire des jardins de la Renaissance à nos jours*, Paris, Flammarion, 2002, 542 p.

Mouline Saïd, *Rabat, jardins d'antan*, Rabat, Maroc, Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme, Direction de l'architecture, 2003, 127 p.

Neuville François, *Penser la ville, créer la ville. L'œuvre d'Henri Prost à Istanbul 1936-1951*, Istanbul, Yapi Kredi Yayinlari, 1996, 10 p.

Paolo Belardi, *Why Architects Still Draw*, traduit par Zachary Nowak, Cambridge, Massachusetts, The MIT Press, 2014, 136 p.

Papillault Rémi, *L'urbanisme comme science ou le dernier rêve de Léon Jaussely*, mémoire de fin d'étude sous la direction de Jean-Louis Cohen, CEAA, École d'Architecture de Paris Belleville, Paris, 1990.

Paquot Thierry (éd.), *Les faiseurs de villes, 1850-1950*, Gollion, Infolio, 2010, 509 p.

Paquot Thierry et Martin Corinne, *Conversations sur la ville et l'urbain*, Gollion, Infolio, 2008, 986 p.

Pawłowski Krzysztof, *Tony Garnier et les débuts de l'urbanisme fonctionnel en France*, Paris, Centre de recherche d'urbanisme, 1967, 242 p.

Peyceré David et Volait Mercedes, « *Patrimoines partagés* » : *Architectes français au Sud et à l'Est de la Méditerranée : Guide de recherches dans les archives déposées à l'Institut français d'architecture*, Archives d'architecture du XXe siècle (Institut français d'architecture), Archives Nationales, Bureau de la recherche architecturale et urbaine, coll. « Colonnes », n° 21, 2003.

- Picon Antoine, *Architectes et ingénieurs au siècle des Lumières*, Marseille, Parenthèses, 1988, 317 p.
- Pinon Pierre et Amprimoz François-Xavier, *Les envois de Rome : 1778-1968. Architecture et archéologie*, Rome, École française de Rome, 1988, 455 p.
- Pinon Pierre et Cànâ Bilsel Fatma (dir.), *From the Imperial Capital to the Republican Modern City. Henri Prost's planning of Istanbul (1936- 1951)*, İstanbul, Istanbul Research Institute, 2010, 380 p.
- Pinon Pierre et Le Boudec Bertrand, *Les plans de Paris. Histoire d'une capitale*, Paris, Atelier parisien d'urbanisme, Bibliothèque Nationale de France, Le Passage, Paris Bibliothèques, 2004, 132 p.
- Prélorenzo Claude (dir.), *Infrastructures, villes et territoires*, Paris, L'Harmattan, 2000, 279 p.
- Prélorenzo Claude (dir.), *Le temps des infrastructures*, Paris, L'Harmattan, 2007, 157 p.
- Prélorenzo Claude et rouillard Dominique (dir.), *La métropole des infrastructures*, Paris, Picard, 2009, 333 p.
- Quels dess(e)ins pour les villes ? De quelques objets de planification pour l'urbanisme de l'entre-deux-guerres*, Journées d'études des 1 et 2 juillet 1991, Paris, IFA, BRA, Plan urbain, 1992.
- Quintrand Paul et Péneau Jean-Pierre (dir.), *Trésors de l'académie d'Architecture. Autour du grand plan de la région parisienne d'Henri Prost*, Académie d'Architecture., Paris, 2015, 50 p.
- Racine Michel (dir.), *Créateurs de jardins et de paysages : en France de la Renaissance au XXIe siècle. Tome II, Du XIXe au XXIe siècle*, Arles, Actes Sud, 2002, vol.2/2, 419 p.
- Ragon Michel, *L'Architecture des gares. Naissance, apogée et déclin des gares de chemin de fer*, Paris, Denoël, 1984, 108 p.
- Reclus Élisée, *L'Homme et la terre*, Paris, Maspéro, 1982, 222 p.
- Robic Marie-Claire (dir.), *Couvrir le monde : un grand XXe siècle de géographie française*, Paris, ADFP-Ministère des Affaires étrangères, 2006, 229 p.
- Rossi Aldo, *L'architecture de la ville*, traduit par Françoise Brun, Paris, Livre & communication, 1990, 295 p.
- Rovigatti Maria, *Tony Garnier, architettura per la città industriale*, Roma, Officina, 1985, 142 p.
- Secchi Bernardo, *Matières de ville : projet urbain et enseignement*, Paris, Éd. de la Villette, 2008, 287 p.
- Secchi Bernardo et Viganò Paola, *La ville poreuse : un projet pour le Grand Paris et la métropole de l'après-Kyoto*, Genève, MétisPresses, 2011, 294 p.
- Seitz Frédéric, *L'École spéciale d'architecture, 1865-1930. Une entreprise d'idée*, Paris, Picard, 1995, 199 p.
- Sellier Henri, *Une cité pour tous*, Paris, Ed. du Linteau, 1998, 267 p.
- Smetts Marcel, *Charles Buls, les principes de l'art urbain*, Liège, Pierre Mardaga, 1995, 305 p.

Soria y Mata Arturo, Collins George R., Flores Carlos, Soria y Puig Arturo et Cintioli Giuseppe, *La Città lineare: a cura di George R. Collins e Carlos Flores ; introd. di George Collins ; profilo biografico di Arturo Soria y Puig*, Milano, Mondadori, 1968, 390 p.

Steenbergen Clemens M. et Reh Wouter, *Architecture and landscape: the design experiment of the great European gardens and landscapes*, Basel, Birkhäuser, 2003, 399 p.

Steenbergen Clemens M., Meeks Sabine et Nijhuis Steffen, *Composing landscapes: analysis, typology and experiments for design*, Basel, 2008, 429 p.

Steenbergen Clemens M. et Reh Wouter, *Metropolitan landscape architecture: urban parks and landscapes*, Bussum, Thoth, 2011, 446 p.

Talamona Maria-Ida, *Henri Prost architecte et urbaniste 1894-1959*, mémoire de DEA à l'EHESS, sous la direction de Marcel Roncayolo, EHESS, Paris, 1983.

Uyttenhove Pieter, *Le dessin et l'architecte, excursion dans les collections de l'académie d'Architecture*, Les éditions du demi-Cercle, Pavillon de l'Arsenal, Paris, Pavillon de l'Arsenal, 1992.

Verger Annie, Verger Gabriel et Chassey Éric de, *Dictionnaire biographique des pensionnaires de l'Académie de France à Rome, 1666-1968*, Dijon, Académie de France à Rome, Villa Médicis, Échelle de Jacob, 2011, vol. 3, 1654 p.

Villes réfléchies. Histoire et actualité des cultures professionnelles dans l'urbanisme, Dossiers des séminaires Techniques, Territoires et Sociétés. Colloque des 19-20 avril 1989 au CEDIAS Musée Social, Ministère de l'Équipement, Du Logement des Transport et de la Mer., Paris, n° 11-12, 1990, 233 p.

Viganò Paola, *Les territoires de l'urbanisme. Le projet comme producteur de connaissance*, traduit par Anne Grillet-Aubert, Genève, MétisPresses, 2012, 293 p.

Villedieu Raoul, *La Villa Médicis*, Rome, Pagine Nuove, 1950, 326 p.

Vuillermet Hélène, *Villa Médicis*, Milano, Electa, 2009, 119 p.

Wieczorek Daniel, *Camillo Sitte et les débuts de l'urbanisme moderne*, Bruxelles, Belgique, P. Mardaga, 1981, 222 p.

Bibliographie générale

Revues, articles, et chapitres d'ouvrages

Akpınar İpek, « The rebuilding of Istanbul revisited. Foreign planners in the early Republican years », *New Perspectives on Turkey*, n° 50, 2014, pp. 59-92.

Alonzo Eric, « Dessiner la voie pour l'automobile. France 1932-1949 », *Marnes, documents d'architecture*, n° n°2, mars 2012, coll. « Ed. de la Villette, Ecole d'architecture de la ville & des territoires à Marnes-la-Vallée », pp. 19-83.

Angel Aron, « Projets et aménagements urbains à Istanbul de 1933 à nos jours. Henri Prost à Istanbul de 1936 à 1951 », *Observatoire Urbain d'Istanbul, Hypothèses*, décembre 1992, URL : <https://oui.hypotheses.org/author/aangel>.

Baudouï Rémi, « Prolégomènes au Plan d'aménagement de la Région parisienne (PARP) : L'aménagement des agglomérations coloniales, de Rabat à Alger », *communication au colloque « Inventer le Grand Paris. Regards croisés sur Paris et les métropoles, 1919-1944 »*, décembre 2014, en attente de publication.

Baudouï Rémi, « Les acquis de l'expérience coloniale au Maroc, 1912-1925 », in *Aux débuts de l'urbanisme français*, Paris, l'Harmattan, 2001, pp. 151-160.

Baudouï Rémi, « La prévention dans les politiques d'aménagement : le cas du protectorat français au Maroc », *Vingtième Siècle, revue d'histoire*, vol. 64, n° 1, 1999, pp. 83-89.

Baudouï Rémi, « L'enseignement de l'urbanisme en France et la question de l'art urbain », in *La fabrication des villes*, Grenoble, GEVR, Picard, 1995, pp. 215-224.

Baudouï Rémi et Mouline Saïd, « Lyautey et l'aménagement des villes marocaines, 1912-1925 », *Actes du colloque de Nancy « Lyautey », Les Annales de l'Est*, numéro spécial, septembre 2004, pp. 57-77.

Bennani Mounia, « Le rôle fondateur du paysage dans la création des villes coloniales marocaines. Rabat et Marrakech, deux exemples de villes-jardins », *Projet de paysage*, dossier thématique n°7, janvier 2012, URL : www.projetsdepaysage.fr.

Bennani Mounia, « Marcel Zaborski, 1884-1980 », in *Créateurs de jardins et de paysages en France du XVI au XXI siècle*, Actes Sud / ENSP, Arles, Versailles, 2002, vol.2/2, pp. 193-194.

Bertoni Angelo, « Henri Prost e la città coloniale nel marocco francese, 1914-1923 », *Storia Urbana*, n° 92, Luglio-Settembre 2000, pp. 47-70.

Bertoni Angelo, « Photographier la ville coloniale. Les transformations de Casablanca, entre cartes postales et inventaire photographique (1912-1929) », *Outre-Mers*, vol. T. 103, n° 388389, 2015, coll. « Revue d'histoire », pp. 46-69.

Besse Jean-Marc, « Le panorama, voir et connaître au XIXe siècle », in *J'aime les panoramas*, Marseille, MUCEM, 2015, pp. 58-66.

Bilsel Cana, « “Les Transformations d'Istanbul” : Henri Prost's planning of Istanbul (1936-1951) », *ITU A|Z*, vol. 8, n° 1, 2011, pp. 100-116.

Bilsel Cana, « Remodelling the Imperial Capital in the Early Republican Era : the Representation of History in Henri Prost's Planning of Istanbul », *Power and culture : identity, ideology, representation*, 2007, pp. 95-115.

Bilsel Cànâ et Zelef Halûk, « Mega Events in Istanbul from Henri Prost's master plan of 1937 to the twenty-first-century Olympic bids », *Planning Perspectives, London*, vol. 26, n° 4, octobre 2011, pp. 621-634.

Boudon Philippe, « Ceci sera une pipe, ou de l'espace de représentation à l'espace réel », in *Le dessin et l'architecte, excursion dans les collections de l'académie d'Architecture*, Paris, Les éditions du demi-cercle, Pavillon de l'Arsenal, 1992, p. 21-23 et 90.

Bruant Catherine, « Louis Bonnier », in *La ville, art et architecture en Europe: 1870-1993*, Paris, Centre Georges Pompidou, 1994, pp. 158-160.

Bruant Catherine, « Les bâtisseurs de la cité moderne : de l'art urbain à l'urbanisme », *Cahier de la recherche architecturale, Parenthèse, Marseille*, n° 8, 1981, pp. 5-9.

Cànâ Bilsel Fatma, « European side of Istanbul Master Plan, 1937 », in *From the imperial capital to the republican modern city : Henri Prost's planning of Istanbul (1936- 1951)*, İstanbul, Istanbul Research Institute, 2010, pp. 245-276.

Cànâ Bilsel Fatma, « Urban transportation and the Metro Project », in *From the imperial capital to the republican modern city : Henri Prost's planning of Istanbul (1936- 1951)*, İstanbul, Istanbul Research Institute, 2010, pp. 337-341.

Cantelli Marilù, « Le plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension de Toulon. Adolphe Dervaux et la volonté d'embellir », in *Quels dess(e)ins pour les villes ? De quelques objets de planification pour l'urbanisme de l'entre-deux-guerre*, actes des journées d'études des 1 et 2 juillet 1991, IFA, Ministère de l'Équipement, Dir. de la recherche, Paris, 1992, pp. 229-245.

Chafee Richard, « The teaching of architecture at the École des Beaux-Arts », in *The Architecture of the École des Beaux-Arts*, London, Secker & Warburg, 1977, pp. 61-110.

Cohen Jean-Louis, « From Grand Landscapes to Metropolises », in *From the imperial capital to the republican modern city : Henri Prost's planning of Istanbul (1936- 1951)*, İstanbul, Istanbul Research Institute, 2010, pp. 49-70.

Cohen Jean-Louis, « Le parkway, de l'extension urbaine aux connections métropolitaines », *Projet urbain. Périphérie maudite ou splendide*, n° 8, mai 1996, coll. « Projet Urbain », pp. 15-17.

Cohen Jean-Louis, « L'extension de Paris », in *Jean Claude Nicolas Forestier: 1861-1930, du jardin au paysage urbain*, Paris, Picard, 1994, pp. 149-164.

Cohen Jean-Louis, « Menace sur Paris », *Le débat*, n° 80, mai-août 1994, coll. « Gallimard », pp. 51-58.

Cohen Jean-Louis, « Prima del Purismo: un costruttivismo mediterraneo », *Rassegna*, n° 17, 1984, pp. 4-10.

Cohen Jean-Louis, « Le plan d'Henri Prost, ou quand l'art urbain devient urbanisme », in *100 ans d'urbanisme à Casablanca. 1914-2014. Actes du colloque organisé par l'Ecole d'Architecture de Casablanca*, Casablanca, Maroc, Ecole d'Architecture de Casablanca, 2015, pp. 31-43.

Cohen Jean-Louis, « Hénard, visions d'avenir et regard historique », in *Études sur l'architecture et les transformations de Paris & autres écrits sur l'architecture et l'urbanisme*, Paris, Éditions de la Villette, 2012, pp. 9-46.

Cohen Jean-Louis, « Usine ou paysage ? La rue des modernes », in *La rue est à nous ... tous !*, Paris, Au diable Vauvert, 2007, pp. 32-48.

Cohen Jean-Louis, « Forme urbaine et temporalité », in *Conférences 1997*, Paris, Pavillon de l'Arsenal, coll. « les mini PA », 1999, pp. 11-34.

Cohen Jean-Louis, « La naissance de l'urbanisme », *MAC*, n° 103, décembre 1999, pp. 74-77.

Cohen Jean-Louis, « Henri Prost », in *Dictionnaire de l'architecture du XXe siècle*, Paris, Hazan, Institut français d'architecture, 1996, p. 731.

Cohen Jean-Louis, « Casablanca, d'Agache à Prost : un banc d'essai pour les techniques de l'extension », in *Quels dess(e)ins pour les villes ? De quelques objets de planification pour l'urbanisme de l'entre-deux-guerres*, IFA, Ministère de l'Équipement, Dir de la recherche, Paris, coll. « actes des journées d'études des 1 et 2 juillet 1991 », 1992, pp. 35-60.

Cohen Jean-Louis, « Casablanca, banco di prova per l'urbanistica dell'ampliamento (1920-1930) », *Casabella*, n° 593, septembre 1992, pp. 30-37.

Cohen Jean-Louis, « Les architectes français et l'« Art urbain » (1900-1914) », *In extenso*, n° 11, 1987, pp. 71-88.

Cohen Jean-Louis, « Les visions métropolitaines d'Eugène Hénard », in *Études sur les transformations de Paris, et autres écrits sur l'urbanisme*, Paris, l'Équerre, 1982, pp. VIII-XX.

Corboz André, « La description, entre lecture et écriture », *Faces*, n° 48, automne 2000, pp. 249-257, réédité in *Le territoire comme palimpseste et autres essais*, Les éditions de l'imprimeur, Paris, 2001, pp. 249-257.

Corboz André, « Le dessous des cartes », in *Atlas du territoire genevois : permanences et modifications cadastrales aux XIXe et XXe siècles*, Genève, CRR, Georg, 1993, pp. 4-7.

Crosnier-Leconte Marie-Laure, « Les grands concours internationaux (1895-1914) : vecteurs parallèles de diffusion de l'architecture française ? », in *Collections électroniques de l'INHA. Actes de colloques et livres en ligne de l'Institut national d'histoire de l'art*, INHA, 2005, URL : <https://inha.revues.org/454> (consulté le 15/4/2017).

Delorme Jean-Claude, « Les plans d'aménagement et d'extension des villes françaises », *Cahiers de la Recherche architecturale*, n° 8, 1981, p. 11-29.

Devillers Christian, « Le projet urbain », in *Conférences 1994*, Paris, Pavillon de l'Arsenal, coll. « les mini PA », 1994, pp. 11-47.

Devillers Christian, « Y a-t-il un projet dans la ville », in *Ville et architecture*, Marseille, Ed. Parenthèses, 1993, pp. 169-181.

Eginard Marc, « Pour un nouveau plan d'Istanbul. Chronique du concours lancé par la municipalité d'Istanbul en 1933 illustré par la participation de l'urbaniste J.H Lambert », *Observatoire Urbain d'Istanbul, Hypothèses*, janvier 1997, URL : <https://oui.hypotheses.org/3221>.

Filhon Vlada et Raveloarisoa Holy, « Istanbul in Photographs. « Archives within archives » », in *From the imperial capital to the republican modern city : Henri Prost's planning of Istanbul (1936- 1951)*, İstanbul, Turquie, Istanbul Research Institute, 2010, pp. 201-211.

Frey Jean-Pierre, « Généalogie du mot « urbanisme » », *Urbanisme*, n° 304, janvier 1999, pp. 63-71.

Frey Jean-Pierre, « Henri Prost (1874-1959), parcours d'un urbaniste discret (Rabat, Paris, Istanbul...) », *Urbanisme*, n° 336, mai-juin 2004, pp. 79-87.

Frey Jean-Pierre, « Les valises du progrès urbanistique. Modèles, échanges et transferts de savoir entre la France et l'Algérie », *Les Cahiers d'EMAM*, n° 20, 2010, pp. 33-57.

Garret Pascal, « La fabrique publique de l'espace public confrontée aux intérêts privés. Lyautey, Prost et les « bâtisseurs » de Casablanca », *Géocarrefour*, vol. 77, n° 3, 2002, pp. 245-254.

Garret Pascal, « Casablanca confrontée à l'Etat colonisateur, aux colons et aux élites locales : essai de micro histoire de la construction d'une ville moderne », in *La ville coloniale au XXe siècle: d'un sujet d'action à un objet d'histoire*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2005, pp. 27-39.

Gaudin Jean-Pierre, « Le zoning ou la nuit transfigurée », in *Lusine et la ville, 1836-1986, 150 ans d'urbanisme*, Neuilly-sur-Seine, Institut français d'architecture, CRCT, 1986, pp. 56-63.

Gaudin Jean-Pierre, « Les architectes français et l'art urbain 1900-1914 », in *Les premiers urbanistes et l'art urbain, 1900-1930*, Paris, École d'architecture de Paris-Villemin, coll. « In extenso », 1987, pp. 71-88.

Hakimi Zohra, « René Danger, Henri Prost et les débuts de la planification urbaine à Alger », in Cohen Jean-Louis, Oulebsir Nabila et Kanoun Youcef, *Alger: paysage urbain et architectures, 1800-2000*, Besançon, Les Éd. de l'Imprimeur, 2003, pp. 140-159.

Hakimi Zohra, « Du plan communal au plan régional de la ville d'Alger (1931-1948) », *Labyrinthe*, n° 12, 2002, coll. « Actualité de la recherche », pp. 131-136.

Hein Carola, « Maurice Rotival: French planning on a world-scale (Part I) », *Planning Perspectives*, vol. 17, n° 3, 2002, pp. 247-265.

Hein Carola, « Maurice Rotival: French planning on a world-scale (Part II) », *Planning Perspectives*, vol. 17, n° 4, 2002, pp. 325-344.

Higgott Andrew, « The synoptic view »: aerial photographs and twentieth-century planning », in *Camera constructs. Photography, architecture and the modern city*, Farnham, Royaume-Uni, USA, ASHGATE, 2012, pp. 135-146.

Hodebert Laurent, « Le plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, 1923, Henri Prost, La "Ville-Parc" », *AMC*, n° 61, mai 1995, pp. 60-65.

Hodebert Laurent, « La cité Linéaire d'Arturo Soria y Mata – Infrastructure, paysage et tracés urbains », *Les Carnets du paysage*, ACTES SUD/ENSP, n° 2, 1998, pp. 7-19.

Hodebert Laurent, « Henri Prost, 1874-1959 », in *Créateurs de jardins et de paysages en France du XVI au XXI siècle*, Actes Sud / ENSP, Arles, Versailles, 2002, vol.2/2, pp. 170-173.

Hodebert Laurent, « Tony Garnier, 1869-1948 », in *Créateurs de jardins et de paysages en France du XVI au XXI siècle*, Actes Sud / ENSP, Arles, Versailles, 2002, vol.2/2, pp. 165-167.

Hodebert Laurent, « Les influences théoriques et pratiques du Système de parcs de Jean-Claude Nicolas Forestier sur le travail d'Henri Prost en France. Expériences croisées 1913-1934 », *LATCH, Cahiers thématiques*, n° 13, février 2014, coll. « Paysage versus Architecture », pp. 85-95.

Hodebert Laurent, « Explorer le territoire, la fabrique d'un atlas métropolitain », in *Secrets de fabriques : conférences 2013-2014*, Paris, Éditions Matière première, École nationale supérieure d'architecture Paris Val-de-Seine, 2014, pp. 150-159.

Hodebert Laurent, « Casablanca : le plan Prost », in *100 ans d'urbanisme à Casablanca. 1914-2014. Actes du colloque organisé par l'École d'Architecture de Casablanca*, Casablanca, Ecole d'Architecture de Casablanca, 2015, pp. 45-51.

Hodebert Laurent, « Henri Prost : le dessin du projet de sol », in *Trésors de l'académie d'Architecture. Autour du grand plan de la région parisienne d'Henri Prost*, Académie d'Architecture, Paris, 2015, pp. 36-41

Hodebert Laurent, « Au sol de l'architecture. Prost et Laprade, du Maroc à Génissiat », *Journal de l'exposition « De la construction au récit. Être de son temps et de son lieu pour l'architecte du XXe siècle »* consacrée à Albert Laprade, mai 2016, CAUE de Haute Savoie, pp. 6-7.

Jacques Annie, « L'École des Beaux-arts, Paris et la diffusion des modèles », in *Paris s'exporte : modèle d'architecture ou architectures modèles*, Paris, Pavillon de l'Arsenal, Picard, 1995, pp. 184-189.

Leclerc Bénédicte et Tarragò i Cid Salvador, « La mission de Jean-Claude Nicolas Forestier au Maroc », in *Grandes villes et systèmes de parcs : suivi de Deux mémoires sur les villes impériales du Maroc et sur Buenos Aires*, Paris, Norma éd., 1997, pp. 152-157.

Lejeune Jean-François, « La ville et le paysage », in *Jean Claude Nicolas Forestier : 1861-1930. Du jardin au paysage urbain*, Paris, Picard, 1994, pp. 173-187.

Lortie André, « Jacques Gréber, Les plans pour Philadelphie, 1917 et Marseille, 1933 », in *La ville, art et architecture en Europe : 1870-1993*, Paris, Centre Georges Pompidou, 1994, p. 161.

Lortie André, « Détours par les États-Unis », in *Les Cahiers de la recherche architecturale*, Paris, Centre d'études et de recherches architecturales, 1993, pp. 13-24.

Lortie André, « Dessins de villes et destins de plans », in *Quels dess(e)ins pour les villes ? De quelques objets de planification pour l'urbanisme de l'entre-deux-guerres*, IFA, BRA, Plan urbain, coll. « Journées d'études des 1 et 2 juillet 1991 », 1992, pp. 285-293.

Malverti Xavier, « La rue : éléments pour une histoire technique », in *La fabrication des villes*, Grenoble, GEVR, Picard, 1995, pp. 95-112.

Marot Sébastien, « Foreword », in *Architecture and landscape: the design experiment of the great European gardens and landscapes*, Bâle, Birkhäuser, 2003, pp. 9-13, Traduction française fournie par l'auteur.

Marot Sébastien, « L'alternative du paysage », *Le Visiteur*, n° 1, 1995, pp. 54-81.

Peyceré David, « The Prost Archives », in *From the imperial capital to the republican modern city : Henri Prost's planning of Istanbul (1936- 1951)*, Istanbul Research Institute, 2010, pp. 213-217.

Picon Antoine, « La voirie cherche sa voie », *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n° 355, novembre 2004, pp. 42-47.

Pinon Pierre, « Henri Prost : from Paris and Rome to Morocco and Istanbul », in *From the imperial capital to the republican modern city : Henri Prost's planning of Istanbul (1936- 1951)*, Istanbul, Istanbul Research Institute, 2010, pp. 15-47.

Pinon Pierre, « Le projet de parc archéologique d'Istanbul de Henri Prost et sa tentative de mise en œuvre par Albert Gabriel », *Anatolia Antiqua*, vol. 16, n° 1, 2008, pp. 181-205.

Pinon Pierre, « Gli « envois de Rome » : tradizione et crisis », *Tony Garnier, da Roma a Lione, Rassegna*, n° 17, mars 1984, pp. 17-21.

Queysanne Bruno, « 100 ans d'urbanisme à Casablanca, 1914-2014 », in *100 ans d'urbanisme à Casablanca, 1914-2014*, Casablanca, Maroc, EAC, 2015, pp. 11-29.

Queysanne Bruno, « Casablanca: la ville en avance sur elle-même », in *Pour une poétique du détour. Rencontre autour d'André Corboz*, ENSA Grenoble, Paris, Ed. de la Villette, 2010, pp. 159-167.

Racine Michel, « Albert Laprade », in *Créateurs de jardins et de paysages : en France de la Renaissance au XXIe siècle. Tome II, Du XIXe au XXIe siècle*, Arles, Actes Sud, 2002, pp. 186-192.

Robic Marie-Claire, « Du ciel au sol : la vue aérienne et l'idéal de la vue raisonnée. Les photographies aériennes dans la géographie des années 1920 », in Pousin Frédéric et Dorrian Mark, *Seize études pour une histoire culturelle. Vues aériennes*, Genève, Suisse, MétisPresses, 2012, pp. 129-148.

Rochd Nabil, « Une métropole portuaire d'Afrique du Nord : Casablanca. Explosion urbaine et planification », *Les Annales de la recherche urbaine*, vol. 46, n° 1, 1990, pp. 113-118.

Rovigatti Maria, « Tony Garnier e la didattica dell'École des Beaux-Arts », *Tony Garnier, da Roma a Lione, Rassegna*, n° 17, mars 1984, pp. 11-15.

Rykwert Joseph, « The École des Beaux-Arts and the Classical Tradition », in *The Beaux-arts and Nineteenth-Century French Architecture*, London, Thames & Hudson, 1984, pp. 9-17.

Sabancioğlu Müsemma, « Jacques Pervititch and His Insurance Maps of Istanbul », *Dubrovnik annals*, n° 7, 5 août 2003, pp. 89-98.

Savignat Jean-Michel, « Projet urbain, les figures de l'incertain », in *Matières de ville : projet urbain et enseignement*, Paris, Éd. de la Villette, 2008, pp. 198-201.

Secchi Bernardo, « Les échelles de la recherche et du projet », *La critique en temps et lieux, Cahier de la recherche architecturale, Edition du Patrimoine, Paris*, n° 2425, décembre 2009, pp. 175-201.

Secchi Bernardo, « Progetto di suolo », *Casabella*, n° 521, 1986, pp. 19-24.

Solà-Morales Ignacio de, « Les jardins Beaux-Arts », in *Histoire des jardins de la renaissance à nos jours*, Flammarion, 1991, pp. 395-404.

Steenbergen Clemens M. et Reh Wouter, « Landscape Architecture », in *Architecture and landscape: the design experiment of the great European gardens and landscapes*, Basel, Suisse, Birkhäuser, 2003, pp. 381-389.

Stocart Rémi, « Henri Prost, la signature française », *Urbanisme*, n° 288, mai-juin 1996, pp. 13-15.

Sutcliffe Anthony, « Conversation sur la ville et l'urbain, avec Thierry Paquot », in , Genève, Suisse, Revue Urbanisme et Infolio, coll. « collection Archigraphy Urbanisme », 2008, pp. 889-900.

Talamona Maria-Ida, « Henri Prost, du projet au zoning 1902-1912 », in *Lusine et la ville, 1836-1986, 150 ans d'urbanisme*, Neuilly-sur-Seine, France, Institut français d'architecture, CRCT, 1986, pp. 51-55.

Taylor Brian Brace, « Discontinuité planifiée. Villes coloniales modernes au Maroc », *Cahiers de la Recherche architecturale*, n° 9, 1982, pp. 45-63.

Théliol Mylène, « Le Service des beaux-arts, antiquités et monuments historiques, clef de voûte de la politique patrimoniale française au Maroc sous la résidence de Lyautey (1912-1925) », *Outre-mers*, vol. 98, n° 370, 2011, pp. 185-193.

Thomine Alice, « Les Beaux-Arts au MOMA. Consécration du post-modernisme ou naissance de l'histoire de l'architecture du XIXe siècle ? », in *L'architecture, la réception immédiate & la réception différée. L'oeuvre jugée, l'édifice habité, le monument célébré*, Paris, France, Publications de la Sorbonne, 2006, pp. 123-138.

Toutchef Nicole, « Henri Prost (1874-1959) Anvers, Casablanca, Paris », in *La ville, art et architecture en Europe 1870-1993*, 1994, pp. 172-173.

Vacher Helene, « L'École supérieure de topographie et le géomètre urbain (1900-1939). Les débuts de l'enseignement technique de l'aménagement », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 88, 2000, pp. 121-129.

Vacher Hélène, « La naissance d'Urbanisme ou "l'art du stratège" », *Urbanisme*, n° 306, mai-juin 1999, pp. 27-31.

Van Zanten David, « Architectural Composition at the École des Beaux-Arts from Charles Percier to Charles Garnier », in *The Architecture of the École des Beaux-Arts*, London, Secker & Warburg, 1977, pp. 111-290.

Van Zanten David, « Le système des Beaux-Arts », *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n° 182, novembre 1975, pp. 97-106.

Verdeil Eric, « La limite ville - campagne dans les projets d'aménagement de la région parisienne de 1919 à 1939 », in *Aux débuts de l'urbanisme français*, Paris, l'Harmattan, 2001, pp. 205-215.

Wang Rémi Wei-Chou, « Ernest Hébrard et la création d'un centre mondial de communication. A la recherche d'un modèle d'urbanisme. », *Croisements*, n° 2, 2012, pp. 12-38.

Yerasimos Stéphane, « Istanbul : la naissance d'une mégapole », *Revue Géographique de l'Est*, vol. 37, n° 2, 1997, pp. 189-215.

Yérasimos Stéphane, « La planification de l'espace en Turquie », *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, vol. 50, n° 1, 1988, pp. 109-123.

Sources

Sources des archives consultées

Liste des sources consultées dans le Fonds Prost, Henri (1874-1959). 343 AA © 2007 Cité de l'architecture et du patrimoine, Centre d'archives d'architecture du XX^e siècle/IFA. Etabli à partir du documents :

http://archiwebture.citechailot.fr/pdf/FRAPN02_PROST.pdf

Sources consultées entre janvier 2012 et janvier 2016.

Chapitre A. Pièces personnelles

Objet PROST-A-01. Portraits d'Henri Prost et de proches.

AA 45/14 Photographies

Vues de portraits de H. Prost. N.d. (2 épr. sépia; clichés Harcourt; cote AA: HP.PHO.80/1.28 et /1.29).

Objet PROST-A-02. Documents biographiques et professionnels.

AA 5/17 Ecrits et imprimés

Description Lettres d'Henri Prost à Louis Cornille avec une copie de la préface de son livre « La réglementation d'architecte », écrit par Henri Prost. 1938 (3 photocopies; sans cote AA).

Préparation du livre intitulé « L'Oeuvre d'Henri Prost » édité par l'Académie d'architecture et un numéro spécial de la revue Urbanisme: correspondance entre H. Prost, Louis Hautecoeur, Paul Tournon, André Vois, M. Janreguiberry, Joseph Marrast, Sedat Hakki Eldem; texte écrit par Sems Demiren (d'après les 8 volumes de notes sur Istanbul de H. Prost). 1958-1960 (cotes AA: HP.ARC.16/4b, HP.ARC.30/43, 30/56 et HP.ARC.74/4).

Textes divers. « Henri Prost à la villa de Médicis, 1901-1907 » de Louis Hautecoeur. 1959 (texte dactyl.; sans cote AA). « Fès », « Marrakech », « Œuvres de M. Prost au Maroc », « Rabat », « Meknès ». 1958-1959 (textes dactyl. sans cote AA).

AA 47/7 Documents graphiques

Description Turin: schéma d'expropriation. N.d. (1 doc.; encre et gouache; cote AA: HP.DES.69/1.1).

Objet PROST-A-03. Enseignement. 1927-1952.

AA 1/1 Ecrits et imprimés

Description Cours, programmes de concours, notes diverses et croquis destinés à l'enseignement (Ecole spéciale d'architecture et l'Institut d'urbanisme de Paris) différentes études sur l'urbanisme, plan d'ouvrage ou de cours sur l'organisation des villes; discours prononcé à une manifestation; texte sur « La télévision et l'enseignement ». 1928-1936, 1952 et n.d. (cotes AA: HP.ARC.69/1 à /12 et HP.ARC.74/3).

Objet PROST-A-04. Documentation réunie par Henri Prost.**AA 1/2** Ecrits et imprimés

Description REGLEMENTATION JURIDIQUE DE LA CONSTRUCTION ET DE L'URBANISME (cotes AA : HP.ARC.72/3, /4, /8 et /9) «Citta di Genova, Regolamenti», Genova. 1913. «Comune di Milano, Regolamento edilizio», Milano. 1915. «Comune di Milano, Regolamento d'Igiene», Milano. 1913. «Comune di Genova, Regolamento d' Igiene edilizia», Genova. N.d. «Comune di Genova, Regolamento edilizio», Genova. 1936. «Règlement-type sur les bâtisses», Bulletin communal de Schaerbeek, Bruxelles. N.d. «Ville de Bruxelles, règlement sur les bâtisses», Bruxelles. 1936. Congrès de l'Association générale des hygiénistes et techniciens municipaux de France-Algérie et Tunisie-Belgique-Suisse-Luxembourg, «Plan régulateur et d'agrandissement», Turin. 1913. «Etude de M. J.-H. Lambert et P. Remaury, architectes-urbanistes sur l'aménagement des régions touristiques», sous les auspices du commissariat général au tourisme présentée par H. Prost. Janv. 1936 (dactyl.).

Notes de P. Paquet sur la construction du lycée Jules-Ferry à Paris. 1944. DOCUMENTS TECHNIQUES «La technique sanitaire et municipale», n° 4, avril 1922 (cote AA : HP.ARC.72/5.1). «Entreprises générales G. Mommaerts et C°», Bruxelles, n.d. (cote AA : HP.ARC.72/2).

EXPOSITIONS «Exposition internationale Barcelone 1929», Bulletin de la section française, Paris, janv. 1929 (cote AA : HP.ARC.72/1). «Exposition d'architecture française», Société des architectes DPLG, [déc. 1933] (cote AA : HP.ARC.72/6). RAPPORTS Klee (Fernand), «L'aspect pédagogique de la colonisation intérieure en Allemagne», schéma sur l'état de l'avancement des travaux aux autos-trades (Institut français à Berlin). Janv.-mars 1935 (texte dactyl. ; cote AA : HP.ARC.72/7).

Objet PROST-A-05. Ecrits, réflexions de Henri Prost sur l'urbanisme.**AA 3/3** Ecrits

Description Textes d'Henri Prost (manuscrits et dactyl. ; non signés) :

- «Règlements étrangers, commentaires», n.d. (cote AA : HP.ARC.73/1) ;
- «Urbanisme», mars 1927 (cote AA : HP.ARC.73/2) ;
- texte (incomplet) concernant la législation urbanistique en France, n.d. (cote AA : HP.ARC.73/3) ;
- «L'Urbanisme au point de vue technique», mars 1937 (cote AA : HP.ARC.73/4) ;
- «Reconstruction de Mayence», oct. 1948 (cote AA : HP.ARC.73/12) ;
- «L'Urbanisme en Afrique du Nord et sur la côte d'Azur», nov. 1958 (2 exemplaires ; cote AA : HP.ARC.73/6) ;
- «La Villa Médicis et l'Urbanisme», communication de H. Prost à l'Académie des beaux-arts et une variante modifiée, 22 et 24 mai 1959 (cotes AA : HP.ARC.73/7 et HP.ARC.10/6) ;
- Texte sans titre sur la salubrité des villes et de l'habitation, n.d. (cote AA : HP.ARC.73/9) ;
- «L'Afrique Noire», n.d. (cote AA : HP.ARC.73/10) ;
- «Urbanisme parisien», «Conférence», «Villes nouvelles», «En France tout le monde s'intéresse à l'urbanisme», «Initiative privée», «L'urbanisme en France», n.d. (cote AA : HP.ARC.73/5) ;
- «Paris-1900», n.d. (cotes AA : HP.ARC.2/1a ; HP.ARC.73/11 et /11 a-b-c).

AA 3/3 Ecrits sur le Maroc

Description Projet de loi (annexe du procès-verbal, séances du 19 janv. 1917) sur le remembrement de la propriété rurale ; «Projet de dahir sur les associations syndicales urbaines». 14-15 avril 1917 (cote AA : HP.ARC.16/2).

Manuscrits (cote AA : HP.ARC.16/4) :

- »Habitation et urbanisme dans l'Afrique du Nord», texte de H. Prost pour le Congrès médical de Marseille, 1922 (19 p. manuscrites) ;
- «L'urbanisme au Maroc», notice pour le congrès de Strasbourg, juin 1923 (24 p. dactyl.) ;
- «L'urbanisme au Maroc», minute d'un texte de H. Prost pour L'Illustration financière, 29 janv. 1925 (28 p. dactyl.) ;

- « La maison métallique au Maroc », texte paru dans le Journal général, [1930] (3 p. dactyl.);
 - « Maroc », n.d. (8 p. manuscrites);
 - notes sur l'urbanisme au Maroc et sur le palais du Sultan, n.d. (1 p. manuscrite);
 - un écrit sur l'histoire du Maroc, n.d. (4 p. manuscrites).
- Carte du Maroc, carte de routes et chemins de fer. 1928 et n.d. (cote AA : HP.ARC.16/5).
- « L'œuvre de la France au Maroc et M. Paul Tirard », discours de Jacques Bardoux, extrait du journal France Amérique. Nov. 1935 (cote AA : HP.ARC.16/3).
- « Exécution des plans de villes, cessions d'emprises par les particuliers ». N.d. (6 p. dactyl. ; cote AA : HP.ARC.16/9).

AA 143 Documents graphiques

Description Etudes en plans de diverses grandes places de villes européennes: Florence, Bruges, Anvers, Bruxelles, Vérone et autres n. id. (8 doc. ; encre et crayon sur calques; sans cote AA).

Objet PROST-A-07. Activités de Prost en tant que conseiller à l'urbanisme de la Ville de Paris. 1950-1954

Ensemble de dossiers 2. Projet d'aménagement du domaine de Beaugerard

AA 5/13

Description : Don du comte de Beldern à la ville de Paris du domaine de Beaugerard (La Celle-Saint-Cloud), 30 juin 1950.

Notes de Pierre Fournier (architecte général de la ville de Paris et du département de la Seine), de C. Eyraud (directeur des services d'architecture et d'urbanisme) et de H. Prost (jury du concours), au sujet d'un concours pour l'élaboration d'un projet d'aménagement du domaine de Beaugerard. Correspondance et plan du domaine (éch. : 1/200e). 1938-1954 (cote AA : HP.ARC.2/9).

Projet d'aménagement dans le domaine du Beaugerard d'un groupe d'habitation pour l'Institut de France par Henri Prost pour les « membres de l'Académie des sciences atteints par limites d'âge » dans le domaine de Beaugerard. Correspondance et note. Juil.-sept. 1953 (cote AA : HP.ARC.74/3a).

Chapitre B. Période de formation

Objet PROST-B-1902. Concours du Grand Prix d'architecture: « Une imprimerie nationale ». 1902

AA 102 Photographies

Description : Vues du plan du rez-de-chaussée et coupe longitudinale; élévation de la façade principale. N.d. (5 épr. sépia collées sur support cartonné; clichés de Lampue-Pourchetcote et Durandelle-Chevojon; cote AA : HP.DES.3/2.1 et /2.2 en deux exemplaires et sans cote AA).

Objet PROST-B-1905. Envois de Rome de 3e et 4e année: « Restauration de Sainte-Sophie à Constantinople ». 1905-1907

AA 40/1 Photographies

Description Vue d'une axonométrie éclatée: « Etude de la structure, état actuel », pl. XXVI de L'Architecte, 1912 (gravure; cote AA : HP.PHO.10/1.8) [2 exemplaires].

Vues de plans d'ensemble: « Byzance au VIe siècle, palais Impérial, Sainte-Sophie et ses abords, essai de reconstitution », n.d. (1 épr. NB; cliché anonyme; cote AA : HP.PHO.10/1.14).

Vues de la mosquée Sainte-Sophie et d'un détail sur la coupole du minaret nord-ouest. N.d. (2 épr. sépia; clichés anonymes; cote AA : HP.PHO.30/5.25 et /5.41).

AA 46 Documents graphiques

Description Pers. de Sainte-Sophie. N.d. (1 doc. ; aquarelle sur papier ; cote AA : HP.DES.10/2.3).
Coupes longitudinales et coupe transversale. N.d. (3 doc. ; imprimés rehaussés de gouache ; cote AA : HP.DES.10/5.4 à /5.6).
Pers. intérieures autour du chœur. N.d. (3 doc. ; aquarelle, fusain sur calque, gouache ; cote AA : HP.DES.10/7.1, /7.2 et /7.4).
Croquis de l'intérieur de l'église. N.d. (3 doc., crayon sur calque ; cote AA : HP.DES.10/8.1 à /8.3).
Esquisses partielles sur la volumétrie et le décor des coupoles. N.d. (6 doc. ; encre et crayon sur calque ; cote AA : HP.DES.10/9.2 à /9.7).
Pers. intérieure de l'église. N.d. (1 doc. ; aquarelle sur carton ; cote AA : HP.DES.10/19.4).
Pers. de détails des voûtes. N.d. (3 doc. ; aquarelle sur carton ; cote AA : HP.DES.10/20.1 à /20.3).
Etudes du chœur, autour du baldaquin de l'autel. N.d. (6 doc. ; encre et crayon sur calque et papier ; aquarelle et gouache sur carton ; cote AA : HP.DES.10/23.1 à /23.6).
Etudes des colonnes, des arcades et des galeries. Oct. 1903 et n.d. (5 doc. ; aquarelle et gouache sur carton ; cote AA : HP.DES.10/24.5 à /24.9).

AA 144 Documents graphiques

Description Etude d'Istanbul, vu de la mer et profil du paysage. N.d. (1 doc. ; crayon sur calque ; cote AA : HP.DES.10/1.1). Perspective de Sainte-Sophie. N.d. (2 doc. ; crayon sur calque ; cote AA : HP.DES.10/2.1 et /2.2). Axonométrie des coupoles de l'église. N.d. (2 doc. ; crayon sur calque ; cote AA : HP.DES.10/3.1 à /3.2). Plan général. N.d. (1 doc. ; crayon sur papier ; cote AA : HP.DES.10/4.2). Coupes longitudinales et coupe transversale. N.d. (3 doc. ; encre et crayon sur calque ; cote AA : HP.DES.10/5.2, /5.3 et /5.7). Pers. de l'espace central vers le chœur et de l'abside du chœur pendant une cérémonie religieuse. Pers. du ciborium et des éclairages, et détails du décor. N.d. (4 doc. ; encre et aquarelle et crayon sur calque ; cote AA : HP.DES.10/6.1 à /6.4). Pers. intérieures autour du chœur. N.d. (2 doc. ; aquarelle sur carton et huile sur toile ; cote AA : HP.DES.10/7.3 et /7.5). Croquis, intérieur de l'église. N.d. (9 doc. ; crayon sur papier ; cote AA : HP.DES.10/8.4 à /8.11) [deux fois /8.7]. Elévation et pers. de l'ensemble du plafond prise à la base du lucerne. N.d. (1 doc. ; encre et aquarelle sur carton ; cote AA : HP.DES.10/9.1). Coupes axonométriques partielles sur la coupole et la galerie supérieure. N.d. (2 doc. ; encre sur calque, tirage rehaussé au lavis et à la gouache ; cote AA : HP.DES.10/10.1 à /10.2). Elévations partielles des galeries basses et hautes avec détails décoratifs. N.d. (6 doc. ; crayon sur calque ; cote AA : HP.DES.10/11.1 à /11.6). Elévations de la décoration des coupoles et des tambours. N.d. (4 doc. ; crayon sur calque ; cote AA : HP.DES.10/12.1 à /12.4). Etudes en élév. de la décoration des chapiteaux. N.d. (14 doc. ; crayon et lavis sur papier et sur calque ; cote AA : HP.DES.10/13.1 à /13.14). Etudes en axonométrie des chapiteaux. N.d. (6 doc. ; crayon sur papier et sur calque ; cote AA : HP.DES.10/14.1 à /14.6). Etude en pers. d'un chapiteau. N.d. (1 doc. ; gouache et aquarelle, cote AA : HP.DES.10/15.1). Détails décoratifs des tambours, des écoinçons et des arcs. N.d. (12 doc. ; crayon sur calque ; cote AA : HP.DES.10/16.1 à /16.12). Croquis et notes sur les coupoles et l'éclairage. N.d. (1 doc. ; encre et crayons de couleur ; cote AA : HP.DES.10/18.1). Galerie inférieure : détails au tiers d'exécution. N.d. (2 doc. ; huile sur toile ; cote AA : HP.DES.10/19.2 et /19.3). Elévation de la façade latérale d'une cour de l'église. N.d. (1 doc. ; crayon sur calque ; cote AA : HP.DES.10/21.1). Etude en pers. de galeries. N.d. (1 doc. ; fusain sur calque ; cote AA : HP.DES.10/24.1).

AA 201/1 Documents graphiques

Description Essai de reconstitution : perspective aérienne du projet de restauration de Sainte-Sophie et de ses abords, l'hippodrome, le palais impérial et ses jardins. N.d. (1 doc., crayon sur papier ; cote AA : HP.DES.10/22.1).

AA 302 Documents graphiques

Description Galerie inférieure : détails au tiers d'exécution ; façades orientale et méridionale. N.d. (3 doc., crayon et aquarelle ; crayon sur papier ; cote AA : HP.DES.10/19.1 et sans cote AA).

«Byzance au VIe siècle», essai de reconstitution en plan du palais impérial, de Sainte-Sophie et ses abords. N.d. (1 doc. crayon sur calque contrecollé sur papier fort ; sans cote AA).

Objet PROST-B-ND. Etudes réalisées pendant le séjour à la Villa Médicis.

AA 30/1 Dessins et reproduction

Dessins représentant une fontaine et une aile de bâtiment de la Villa Médicis [?]. N.d. (2 doc., mine de plomb sur papier et papier contrecollé ; cote AA : HP.DES.91/1.12 et /1.13).

Vue d'un dessin de fontaine, signé « Rome. [1903?] H.P. » (1 épr. en coul. ; cliché Chevojon ; cote AA : HP.PHO.10/1.19).

AA 41/2 Dessins et reproduction

Description Gravure représentant une « frise en mosaïque à Pompeï », par Henri Prost, planche I de la revue L'Architecte de 1913 ; vue d'un kiosque dans un parc (2 doc. imprimés sans cote AA).

Procession des Saintes-Martyres. N.d. (3 doc. ; crayon et aquarelle sur papier ; cote AA : HP.DES.81/1.1 à /1.3).

Chapitre C. Projets au Maroc

Objet PROST-C-13-02. Plan d'aménagement et d'extension de Casablanca (Maroc).
1913-1923

AA 45/2 Documents graphiques

Description Croquis de H. Prost pour l'aménagement d'un carrefour urbain et l'emplacement d'un bâtiment d'utilité publique. 2 sept. 1922 et n.d. (3 doc., lavis sur tirage, encre et crayon gras sur calque ; cote AA : HP.DES.91/2.1 à /2.4). [Voir aussi le dossier 343 AA 3/4 correspondance entre H. Prost et G. Buan. 1921-1922 (cote AA : HP.ARC.23/1)].

AA 111 Documents graphiques

Description Plan d'ilotage. 1913 (1 doc. crayon de couleur sur fond ; cote AA : HP.DES.23/2.1).

Plans topographiques de Casablanca et ses environs dressés par le service géographique de l'armée. 1923 (1 doc. ; cote AA : HP.DES.23/1.1).

Plans topographiques d'une partie de Maroc avec la ville de Casablanca et ses environs. 1924 (1 tirages ; cote AA : HP.DES.23/1.2).

Plan de Casablanca. 1929 (1 doc. ; cote AA : HP.DES.23/3.1).

Schéma d'aménagement de Casablanca sur fond de plan topographique. N.d. (1 doc. ; cote AA : HP.DES.23/4.1).

Plan d'aménagement partiel du quartier du port et d'une partie du boulevard circulaire. N.d. (1 doc. ; cote AA : HP.DES.23/5.1).

Ville de Casablanca. Plan parcellaire de la « Nouvelle ville indigène ». N.d. (1 tirage bleu ; cote AA : HP.DES.23/6.1).

AA 40/2 Photographies : plan d'aménagement et documents généraux
Vue d'un plan de Casablanca levé et dressé par Ulysse Tonci, architecte. 1906 (1 épr. NB; cliché anonyme; sans cote AA).

Vues de plans d'aménagement de la ville et de l'extension, implantations des grands projets, vue d'ensemble de la future ville et du futur port, études de la nouvelle ville indigène, du projet de lotissement. 1914, 1917 et n.d. (22 épr. NB et sépia dont contrecollé; clichés Aviation)

AA 40/3 Photographies : plan d'aménagement et documents généraux
Vues aériennes de la ville et de ses environs, vue de la place Lyautey, des services administratifs et du port, vues des différents infrastructures, de chantier et du quartier indigène et autres paysages urbains. N.d. (29 épr. NB et sépia; sans cote AA). [Quelques clichés font doublons avec les épreuves du dossier 53/1].

AA 40/6 Photographies : plan d'aménagement et documents généraux
Un recueil de documentation photographique montrant des vues aériennes de l'ancien port et de la ville indigène, des bâtiments non id., des quartiers d'habitation. 1917 et n.d. (25 épr. sépia contrecollés sur des planches cartonnées; clichés anonymes; sans cote AA).

Objet PROST-C-14-01. Aménagement de la Grande Place et du quartier du port, Casablanca (Maroc). 1914

AA 110 Documents graphiques
Description Projet d'élargissement et prolongement du boulevard du IVe-Zouave par la démolition du mur d'enceinte : pers. aérienne, signé H. Prost, oct. 1914 (1 doc.; crayon sur papier quadrillé; cote AA : HP.DES.24/2.1). Esquisse pour la Grande place : pers. aérienne, signé H. Prost, nov. 1914 (1 doc. crayon sur calque collé sur papier; cote AA : HP.DES.24/3.1).
Vue de Casablanca, « L'Etat actuel du port teinté en gris et extensions laissées en clair », signé H. Prost. Déc. 1914 (1 épr. NB; cliché anonyme; cote AA : HP.PHO.24/1.1).
Plan d'ensemble de la Grand-Place avec le Palais de Justice et l'Hôtel de ville. N.d. (1 doc.; cote AA : HP.DES.24/1.1). Hôtel de la Subdivision

Objet PROST-C-15-01. Aménagement de la ville de Fès (Maroc). 1915-1917

AA 119 Documents graphiques
Description Esquisse pour le plan d'aménagement du quartier de la gare de Fès, échelle 1/5000, signé H. Prost, 19 juin 1915 (1 doc.; crayon et aquarelle; cote AA : HP.DES.21/4.1).
Plan d'aménagement du quartier de la gare, échelle 1/5000. 27 nov. 1915 (1 doc. crayon et crayon de couleur sur calque; cote AA : HP.DES.21/3.1).
Plan d'aménagement, échelle 1/2000e, comprenant les différents quartiers et des grands repères comme le palais du Sultan, l'Aguedal, le quartier militaire, l'aviation et sports. N.d. (1 doc. encre sur calque; cote AA : HP.DES.21/1.1).
Plan d'aménagement et plan d'ensemble de la ville, échelle 1/2000e. N.d. (1 doc.; encre sur calque; cote AA : HP.DES.21/2.1).
Plan du palais de Bou Jeloud Dar El Beïda à Fès, échelle 1/250e. N.d. (1 doc. encre et gouache; cote AA : HP.DES.21/5.1).

AA 41/1 Photographies

Description Vues: secteur de villas en 1931, l'avenue Dar El Maghzen en 1927 et en 1931, l'avenue de France, l'avenue Général-Maurial, secteur industriel, carrefour avenue du Général-Poeymireau et bd du 4e- Tirailleurs, vues aériennes. N.d. (1 album de 14 pl.; clichés anonymes; cote AA: HP.PHO.21/1.1).

AA 74/3 Photographies

Vues du plan d'aménagement, plans de zoning; vues aériennes de l'ensemble de la ville indigène avant toute intervention. Vues aériennes de la ville nouvelle: le quartier européen, l'avenue de la France, la place Lyautey. 1968-1969 et n.d. (20 épr. NB et couleurs; clichés de Chevojon, Flandrin, d'Agricolavia et anonymes; cote AA: HP.PHO.21/2.1 à /2.13 et sans cote AA). [2 exemplaires du document coté AA: HP.PHO.21/2.1 et 3 exemplaires du document coté AA: HP.PHO.21/2.10].

Vues de monuments, de la ville indigène, vues de madrasa notamment Bounania, la mosquée Karouine, ancien palais du vizir Si Mohamed Ben Sarbi et Jamaitique et du quartier du bourg Moulay Idriss. N.d. (7 épr. NB et sépia dont certaines contrecollées sur le carton; clichés anonymes; cote AA: HP.PHO.21/3.1 à /3.7; /4.1 à /4.3).

Vues de docks et silos. 1932 et n.d. (8 épr. NB; clichés des Etablissements Fourré et Rhodes et anonymes; cote AA: HP.PHO.21/3.8 à /1.13, HP.PHO.23/68+69 et /70+71).

Vues de « Fès-panorama », « Fès-médina », « Fès Boyer » et « Usine de Fez ». N.d. (62 nég. NB stéréoscopiques issus de la boîte coté HP.PHO.65/14). Voir aussi dossier 343AA313, tirages de très grands format.

Objet PROST-C-16-01. Résidence générale et services administratifs centraux, Rabat (Maroc). 1916-1921

AA 4/2 Ecrits

Description Texte sur la construction des services administratifs civils et militaires de la Résidence générale à Rabat. Janv. 1925 (9 feuillets dactyl.; cote AA: HP.ARC.15/1).

« Notice - Nouvelle Résidence ». N.d. (2 feuillets dactyl.; cote AA: HP.ARC.15/4a).

« La nouvelle Résidence générale de France au Maroc à Rabat », L'Architecte, janv. 1926 (cote AA: HP.ARC.17/1.1).

AA 30/2 Documents graphiques

Esquisses annotées de bâtiments administratifs. N.d. (3 documents dessinés à l'encre, mine de plomb et coul.; cote AA: HP.DES.15/7.1 à /7.3).

AA 22/1 Photographies

Description Vues aériennes du quartier de la Résidence générale, vues de divers bâtiments, de galeries et du jardin, patios et services administratifs. N.d. (19 plaques de verre NB; cote AA: HP.PHO.17/6.1 à /6.6, HP.PHO.17/7.1 à /7.3, HP.PHO.17/10.1 à /10.6, HP.PHO.17/11.1 à /11.4 et HP.PHO.65/13.8).

AA 41/4 Photographies

Description Vues de plan de situation, de chantier et aériennes, vues d'ensemble de la Résidence. N.d. (1 album de 37 planches NB; cote AA: HP.PHO.17/2).

AA 41/6 Photographies

Description Vues aériennes de la Résidence générale, du site et des bâtiments en chantier. 1917 et n.d. (11 épr. NB; cote AA: HP.PHO.17/4.1 à /4.5 et HP.PHO.17/5.1 à /5.4 et sans cote AA).

Objet PROST-C-16-02. Aménagement de Rabat (Maroc) : plan Prost et réalisations d'architectes. 1916-1951

AA 4/1 Ecrits

Etude de nouveaux aménagements pour la ville de Rabat. Avril 1932 (10 feuillets dactyl.; cote AA : HP.ARC.15/2).

Textes divers : minute d'un texte sur la ville de Rabat, n.d., 7 p. manuscrites ; « Rabat, triangle de vue » (projet d'aménagement d'une terrasse accessible au public), n.d., 2 p. manuscrites ; « Rabat ville impériale », n.d.(cote AA : HP.ARC.15/2 et /3).

AA 45/1 Documents graphiques

Description Plan d'ensemble de Rabat-Salé, avant 1913. N.d. (1 tirage ; cote AA : HP.DES.15/1.1).

Plan d'aménagement de Rabat-Salé. N.d. (1 doc. encre sur calque ; cote AA : HP.DES.15/2.1). Plan d'aménagement de Rabat-Salé. N.d. (3 tirages rehaussés au gouache ; cote AA : HP.DES.15/4.1 à /4.3).

Plan de Rabat, montrant les grands axes de circulation et de liaison avec Casablanca, Fès, Tanger et Meknès. N.d. (1 doc. crayon, encre et gouache sur tirage ; cote AA : HP.DES.15/5.1).

Nouvel aménagement de l'emplacement réservé à la cathédrale. N.d. (1 doc. encre sur calque ; cote AA : HP.DES.18/1.1).

« Place de la grande Mosquée. Croquis pour les plantations ». N.d. (1 doc. fusain, crayon et rehauts de gouache blanche sur calque ; cote AA : HP.DES.67/1.1).

Plan topographique des terrains autour de la place Djedid, nécropole de Chellah. N.d. (1 doc. encre sur calque ; cote AA : HP.DES.91/3.1).

AA 202/5 Documents graphiques

Description Plan d'aménagement pour les quatre zones principales, tracé sur fond de plan topographique. N.d. (1 tirage rehaussé à l'encre, à l'aquarelle et à la gouache ; cote AA : HP.DES.15/3.1).

Plans des grands axes de circulation et des sites offrant des vues panoramiques remarquables, signé H. Prost. N.d. (2 doc. ; encre, aquarelle, gouache et crayon sur calque et papier ; cote AA : HP.DES.15/6.1 à /6.2).

AA 40/5 Photographies

Description Voir dans le recueil de photos sur Casablanca.

Vues du jardin d'essais de Rabat situé sur la route de Casablanca. N.d. (2 épr. sépia contrecollées sur planches cartonnées ; sans cote AA).

AA 41/3 Photographies

Description Vues de la casbah des Oudaïas (jardin créé par le service des beaux-arts) ; vue prise de la poste et des maisons indigènes ; vues de la casbah prise avec les terre-pleins du port ; vues de l'entrée d'une mosquée au Salé et du portique dans la rue Dar-El-Maghzen. 1920 et n.d. (12 épr. NB ; clichés anonymes ; cotes AA : HP.PHO.15/3.1 à /3.11 et sans cote AA).

AA 54 Photographies

Vues du plan directeur ; vues des deux villes avant toute intervention ; vues aériennes (la ville indigène, la casbah des Oudaïas, l'estuaire du Bou-Regreb, la tour Hassan, les nouveaux quartiers, les portiques et le littoral), 10 oct. 1916, 20 fév. 1917 ; vues de la campagne autour de la ville vers 1919 ; série de relevés topographiques aériens (jardin d'essai, nouvelle Résidence, ville indigène et ville nouvelle), 5 juin 1923 et 6 nov. 1929 ; séries de relevés topographiques aériens du 6 novembre 1929 ; vues aérienne de Rabat et Salé, les nouveaux quartiers, juin 1950 et février 1951 (4 nég. NB stéréoscopiques et 148 épr. NB ; clichés Agricollavia, Chevojon, Flandrin, J. Belin, Lignes aériennes Latécoère ; cotes AA : HP.PHO.15/1.1 à /1.43 et /1.45 à /1.76, /1.78 à /1.123, HP.PHO.15/2.1 et /2.14 ; HP.PHO.17/1.153 à /1.156 et /1.182 et autres documents sans cote issus de la boîte HP.PHO.65/14). Vues de Oudaïas, porte de la kasbah, des murs et terrasses de la medersa, des travaux du pont, vues

de la plage de Salé, vues des maisons indigènes ; vues de Chellah, porte principale, détails de la porte, remparts et enceinte vers la grande porte et les ruines. N.d. (34 nég. NB stéréoscopiques issus de la boîte coté HP.PHO.65/14). Vues de « Rabat - Triangle de vue ». N.d. (4 nég. NB stéréoscopiques et 4 épr. NB ; clichés anonymes ; documents issus de la boîte coté HP.PHO.65/14).

Vues de bâtiments (19 épr. NB et 9 nég. NB stéréoscopiques ; cotes AA : HP.PHO.15/2.2 à /2.13 et /2.15 à /2.21 et doc. issus de la boîte HP.PHO.65/14) : - la nouvelle gare, conçue par l'architecte A. Marchisio en 1927 : vues de l'intérieur, du hall central, de la galerie à l'étage et des escaliers, n.d. ; - la trésorerie générale, conçue par H. Prost : vues extérieures et de l'entrée après achèvement ; - la maternité : vues intérieures, n.d. ; - le quartier des villas : vues des villas, n.d. ; - vues de l'école de A. Marchisio, n.d. ; - vues de « Rabat gare », « Rabat portique banque d'Etat », n.d.

Objet PROST-C-20. Hôtel La Mamounia, Marrakech (Maroc). 1920-1939

AA 45/3 Documents graphiques

Description Plan de la cuisine et de ses dépendances ; coupe longitudinale du bâtiment et coupe sur le légumier parallèlement à la façade. N.d. (3 doc. crayon sur calque ; cote AA : HP.DES.13/6.1).

Croquis de cellules pour hôtels. N.d. (1 doc. encre sur papier ; cote AA : HP.DES.91/1.1).

Objet PROST-C-21. Aménagement de la ville de Tanger (Maroc). 1921-1934

AA 47/1 Documents graphiques

Description Limites des zones franches, quartiers des villas, jardins publics, ville commerciale sur fond de plan topographique de 1924. N.d. (1 doc. rehaussé au crayon de couleur ; cote AA : HP.DES.25/16.1).

Place de France : plans d'aménagement du carrefour entre les rues existantes et les voies projetées, signé H. Prost. 7 mars 1928 (4 doc. ; encre et crayon sur calque ; cote AA : HP.DES.25/10.1 à /10.4).

Etudes sur les voies construites et plate-formes. N.d. (1 doc. ; crayon de couleur sur tirage ; cote AA : HP.DES.25/14.1).

AA 121 Documents graphiques

Description Pers. aérienne de la Grande Place avec terrasse-belvédère ayant vue sur le port et le détroit, signé H. Prost, 1 janv. 1928 (1 doc. crayon sur calque ; cote AA : HP.DES.25/2.1).

« Projet n° 1. Croquis d'un aspect possible du viaduc entre Marshan et M. Sala » : profil et coupe, signé H. Prost, 15 janv. 1928 (1 doc. ; encre et crayon sur calque ; cote AA : HP.DES.25/3.1).

« Projet n° 2. Pont et murs de soutènement » : profil et coupe du viaduc entre la route de Hasnona et la route de la Montagne, signé H. Prost, 15 janv. 1928 (1 doc. ; encre et crayon sur calque ; cote AA : HP.DES.25/4.1).

Projets de jonction entre Marshan et M. Sallah : schémas d'aménagement sur fond de plans topographique, signé H. Prost, 15 janv. 1928 (4 doc. rehaussés à l'encre et crayon de couleur ; cote AA : HP.DES.25/5.1 à /5.4).

Monument aux morts de Tanger situé à l'extrémité de la grande artère projetée dans l'hypothèse n° 4 : plan, coupe, profil, esquisses, signé H. Prost. N.d. (1 doc. ; encre et crayon sur calque ; cote AA : HP.DES.25/6.1).

« Tanger-Marshan » : coupes, signé H. Prost. 15 mai 1930 (9 doc. ; encre sur calques et tirages ; cote AA : HP.DES.25/7.1 à /7.4 et sans cote AA).

Plans d'aménagement pour le futur parc El Marshan. Mai 1930 (7 doc. ; encre sur calque et tirage ; cote AA : HP.DES.25/8.1 à /8.5). Projet d'adaptation du plan de la future ville de Tanger. N.d. (1 doc. ; encre et crayon sur calque ; cote AA : HP.DES.25/9.1).

Plan d'aménagement d'une zone de Tanger située entre le port et la gare : plan et coupe d'aménagement du front de mer, signé H. Prost. 18 nov. 1934 (1 doc. ; encre et crayon de couleur sur fond de plan topographique ; cote AA : HP.DES.25/11.1).

Plan du port de Tanger. N.d. (1 doc.; encre et crayon sur calque; cote AA : HP.DES.25/12.1).

Plan d'aménagement du port. N.d. (3 doc.; crayon et encre sur calque et tirage; cote AA : HP.DES.25/13.1, /13.1bis, /13.2).

Plan partiel d'aménagement, réseau viare projeté sur fond de plan topographique. N.d. (1 doc. rehaussé à l'encre et crayon sur tirage; cote AA : HP.DES.25/15.1).

Esquisses des principales interventions projetées à Tanger, sur fond de plans topographiques. N.d. (4 doc.; rehaussés à l'encre et crayon de couleurs; cote AA : HP.DES.25/1.1 à /1.4).

AA 59/2 Photographies

Vue en plan de la ville de Tanger, dressé en 1889; vues d'un plan directeur, n.d.; d'un relevé topographique aérien (la ville indigène, le littoral, le port et les nouveaux quartiers), n.d. (19 épr. NB; clichés Flandrin, la Compagnie aérienne française et anonymes; cote AA : HP.PHO.25/1.1 à /1.18 dont quelques uns en double exemplaire).

Vues du consulat de Tanger et du site Marshan. N.d. (8 épr. NB; clichés anonymes; cote AA : HP.PHO.25/2.1 à /2.8). Vues prises de l'hôtel et en front de mer. 1935 (6 nég. NB; documents issus de la boîte cotée HP.PHO.65/14).

Objet PROST-C-25. Usine hydroélectrique sur l'Oum-er-Rebbia, Sidi Saïd Machou (Maroc). 1925-1930

AA 20/2 Photographies

Description Vues après achèvement. 1925-1929 (1 album de 26 pl. NB; clichés Photo Trompette; cote AA : HP.PHO.68/2.1).

Objet PROST-C-27-02. Usine hydroélectrique, El Kansera (Maroc). 1927-1934

AA 20/1 Photographies

Description Vues du chantier du barrage et de l'usine hydroélectrique sur l'Oued Beth, El Kansera. 1929-1935 et n.d. (1 album de 34 pl.; clichés Photo Albert; cote AA : HP.PHO.39/2.1 et sans cote AA).

Objet PROST-C-29. Aménagement du secteur d'hivernage, Marrakech (Maroc). 1929-1933

AA 30/8 Documents graphiques

Aménagement du secteur d'hivernage, Marrakech (Maroc). 1929-1933

Dessins et notes sur l'aménagement de promenades, de jardins. N.d. (6 tirages rehaussés au crayon de coul.; cotes AA : HP.DES.14/3.1 à /3.6).

Profils des voies. N.d. (6 calques à l'encre brune; cote AA : HP.DES.11/17.1 à /17.6).

Objet PROST-C-32-01. Casino de Marrakech (Maroc). 1932-1933

AA 30/3 Documents graphiques

Croquis de plans, coupes, élévations et détails, avec annotations. 1932 et n.d. (35 doc. à l'encre et crayon sur calque; cotes AA : HP.DES.12/10.1 à /10.35). [Les dessins HP.DES.12/10.1 à 35 ne sont pas cotés pièce à pièce]. [Voir aussi dossier PROST-C-29].

Chapitre D. Projets en France

Objet PROST-D-22. Plan d'aménagement de la côte varoise (Var). 1922-1939

AA 4/6 Ecrits et documentation

Description Programme du plan général de Henri Prost au président du syndicat du littoral. 21 août 1922 (doc. dactyl. ; cote AA : HP.ARC.8/10). Syndicat des communes de la Côte varoise : texte présenté par Henri Prost au congrès de Strasbourg sur l'aménagement de la côte varoise ; notices descriptives des projets d'aménagement des communes de Saint-Cyr à Saint-Raphaël. 1923 (doc. dactyl. relié ; cote AA : HP.ARC.8/1).

Notice pour le congrès de Strasbourg et exposé de l'ensemble du projet de Henri Prost. Juil. 1923 et n.d. (doc. dactyl. ; cote AA : HP.ARC.8/3).

« La maison moderne provençale », par H. Prost, 12 mars 1925 ; « Le syndicat des communes du littoral du Var et le plan d'aménagement de la côte », non signé, n.d. (doc. dactyl. ; cote AA : HP.ARC.8/2).

Minute de H. Prost, adressée à M. Paul Bert, préfet du Var, note relative à la corniche front de mer, 12 sept. 1934 (doc. dactyl. ; cote AA : HP.ARC.8/5).

Syndicat des communes du littoral : « Communication de H. Prost » du 10 mai 1937 (doc. dactyl. ; cote AA : HP.ARC.8/4).

Notes et croquis au sujet des routes « La Servitude d'alignement », notes avec croquis, 5 p. ; les « Dimensions et profils des voies publiques », 6 p. ; étude du syndicat d'initiative de Hyères sur « Les routes des Maures et l'accès de la chartreuse de la Verne », 9 p. ; « Profils des voies », notes et croquis. N.d. (doc. dactyl. ; cote AA : HP.ARC.8/8).

Note d'Henri Prost de 1950 au ministre de l'Urbanisme, accompagnée de la lettre de Th. Barnier, préfet du Var datée du 27 fév. 1922 (doc. dactyl. ; cote AA : HP.ARC.8/9).

DOCUMENTATION ET TEXTES DIVERS Service vicinal, extrait de carte de Ramatuelle, dressée à Toulon. 13 fév. 1906 (cote AA : HP.ARC.8/7). Correspondance. 1923-1950 (cote AA : HP.ARC.8/12).

Projet de résolution. 1936 (cote AA : HP.ARC.8/11).

Brochures (cote AA : HP.ARC.8/13) Syndicat des communes du littoral, Côte-d'Azur Varoise, Draguignan, Imprimerie Olivier-Joulian, 1923, 70 p. Syndicat des communes du littoral, Côte d'Azur Varoise, Draguignan, 1926, 58 p. Société d'études de la côte varoise. Statuts. Paris : Imprimerie du Palais, 1927, 20 p. Prost (Henri). Société d'études de la côte varoise, programme. 1927, 6 p. Prost (Henri). Syndicat des communes du littoral varois, Les plans régionaux d'urbanisme, Législation. Draguignan : Imprimerie Olivier-Joulian, 1936, 101 p. Syndicat des communes du littoral, Côte-d'Azur Varoise. Draguignan : Imprimerie Olivier-Joulian, 1938, 89 p. Périodiques (cote AA : HP.ARC.8/14) L'illustration : économique et financière, numéro spécial du 4 juin 1927, « Le Var ». Sciences et voyages, n° 547, 20 fév. 1930. L'Architecture, vol. 40, n° 8, 15 août 1927 (2 exemplaires).

Tirages pliés : communes de Ramatuelle, lotissement de M. Charavel, commune de Saint-Cyr, profils. 1926-1927 (cote AA : HP.ARC.8/6).

AA 4/7 Documents graphiques

Description BORMES X ET Y

Plan topographique partiel de la côte varoise depuis Bormes-les-Mimosas jusqu'au fort de Brégançon avec un relevé des sites pittoresques à classer et des boisements à conserver. N.d. (1 tirage rehaussé de couleur ; cote AA : HP.DES.8/4.1).

Plan topographique partiel de la côte varoise, depuis le fort de Brégançon jusqu'au Lavandou, avec relevé des zones non aedificandi, des terrains militaires et des boisements à conserver. N.d. (1 tirage rehaussé de couleur ; cote AA : HP.DES.8/5.1).

AA 107 Documents graphiques

Conditionnement pochette(s) de doc. à plat (jusqu'à 90x125 cm)

Description Projet d'aménagement « Syndicat des communes du littoral pour la protection, l'aména-

gement et la mise en valeur de la Côte d'Azur varoise», dressé par Henri Prost. 1922-1923 (2 recueils de planches imprimées dont certaines sont rehaussées de gouache; cote AA: HP.DES.8/6.1 et sans cote AA).

Plan général d'aménagement. Notice présentée au congrès d'urbanisme de Strasbourg, signé Henri Prost. 1922-1923 (7 pl. de texte; sans cote AA).

Plan de la voie touristique longeant la côte varoise, de Saint-Cyr à Saint-Raphaël et aménagement des alentours avec indication des sites et paysages les plus pittoresques à protéger. 17 mars 1923 (58 doc., encre sur calque cuir et papier; cote AA: HP.DES.8/2.1 à /2.57 et sans cote AA).

Plan en pers. de la côte varoise depuis les Bouches-du-Rhône jusqu'aux Alpes-Maritimes. N.d. (1 doc., encre et lavis sur tirage héliographique; cote AA: HP.DES.8/1.1).

Plan topographique de la côte varoise. N.d. (1 doc.; sans cote AA).

AA 43/1 Photographies

Description Vues du littoral Pradet, de La Garde, de Toulon, plage de Cavalaire, ville de Solies, portrait de vieille femme de « type varois », vue de Six-Fours et de la Seyne-Fabregas et d'une pinède au bord de la mer, vue du littoral la nuit et coucher de soleil sur la mer, vue d'Hyères et Cavalaire, de l'église de Bormes et du Rivage de Brégançon, paysage de Roquebrune, Le Mole, la Chartreuse de la Verne, La Londe, Le Pèlerin et la plage de la Favière, vues des cariatides de P. Puget à Toulon, vues des environs de Toulon vers Sainte-Marguerite et du Cap Brun, vue du village de Saint-Tropez en contrebas d'une pinède et des hauts de Saint-Tropez, vue de Renecros, Sanary la plage, vue des environs de Toulon Saint-Marguerite, vue du Lavandou et du Cap Nègre. N.d. (24 épr. sépia et NB; clichés anonymes; dossier coté AA: HP.PHO.9/1).

AA 43/2 Photographies

Description Recueil de photographies: littoral varois, vues de Saint-Cyr à Saint-Raphaël, vues de la côte de l'Esterel montrant les sites exceptionnels et les arbres à protéger ou à classer. 1922-1923 (1 album de 33 pl. avec 182 épr. NB; clichés anonymes; cote AA: HP.PHO.8/1).

AA 61 Photographies

Plans d'assemblage de vues aériennes des communes de Saint-Cyr à Bormes-les-Mimosas. 1924 et n.d. (185 épr. NB et sépia; clichés de Photo aériennes Marcel Chrétien et anonymes; cotes AA: HP.PHO.58/3.1 à /3.141, /3.143 à /3.166 et /3.168 à /3.185).

Plan directeur dressé par H. Prost, département du Var. N.d. (1 épr. sépia; cliché anonyme; cote AA: HP.DES.8/3.1).

AA 62 Photographies

Série de vues aériennes numérotées du Lavandou à Saint-Raphaël. 1924 et n.d. (165 épr. NB et sépia; clichés Photo-aérienne Marcel Chrétien et anonymes; cotes AA: HP.PHO.58/3.186 à /3.349 et sans cote AA).

Vues aériennes sur Hyères et Bormes. N.d. (5 épr. NB; clichés Marcel Chrétien, sans cote AA). Vue d'une maquette d'aménagement littoral. N.d. (1 épr. NB; cote AA: HP.PHO.91/5.1).

Vues de paysages du littoral: Lavandou, Agay, Sainte-Maxime, Bormes, Cavalaire, Bégançon, Ramatuelle et autres. N.d. (17 nég. et 156 épr. NB et sépia; clichés anonymes; sans cote AA).

AA 30/6 Documents graphiques: Projet de voirie pour les communes du littoral (1926-1934)

Etude de transformation d'une route nationale de douze mètres de large en voie urbaine signé H. Prost, le 13 sept. 1934 et n.d. (5 dessins, encre et crayon de couleur sur calque; cote AA: HP.DES.38/4.1 à /4.3 et sans cote AA).

AA 81 Documents graphiques : Aménagement de la route des Maures (1926)

Description Aménagement du front de mer : coupes sur les voies d'évitement et coupe sur le grand promenoir

réservé aux piétons et baigneurs, daté 3 oct. 1926. Profils d'une voie de tourisme à deux sens de circulation séparés. Profil d'une voie promenade. Trottoirs ombragés avec haies pare-poussière. Profils d'une voie de moyenne importance à flanc de coteau avec trottoirs dissymétriques. Coupe sur un trottoir pittoresque dominant la chaussée. Perspective aérienne sur l'aménagement d'un virage et sur l'aménagement d'un trottoir pittoresque devant une entrée. Profils de la route du littoral, en légende : des aménagements particuliers sont prévus en bordure des plages. Le Lavandou. Aménagement de la plage entre La Vieille et Le Batailler. Coupes sur le bord du littoral, 22 mars 1926. La Croisette. Sainte-Maxime. Situation de l'hôtel. Plan perspectif et perspective aérienne de l'hôtel sur la corniche, 30 août 1926 (10 tirages réhaussés à l'encre noire, brune et rose ; cote AA : HP.DES.7/13.1 à /13.10). Esquisses pour l'étude d'un virage à vol d'oiseau. N.d. (3 doc. ; crayon sur calque et encre calque doublé, crayon, encre et gouache rouge sur papier brun collé sur support cartonné, cote AA : HP.DES.7/1.1, /1.2 et /2.1).

Etude du croisement de deux voitures dans un virage. N.d. (3 doc., crayon et crayon de couleur sur papier gris ; cote AA : HP.DES.7/3.1 à /3.3).

Etude du dépassement de deux véhicules sur une route à une seule voie. N.d. (1 doc. ; crayon de couleur sur papier gris ; cote AA : HP.DES.7/4.1).

Perspectives aériennes de la route des Maures à deux sens de circulation indépendants. Tronçon commun à la ligne du Sud-France électrifié et doublé. N.d. (2 doc. dont 1 rehaussé au crayon et crayon de couleur et gouache rouge sur papier gris ; cote AA : HP.DES.7/5.1 à /5.2).

Profil d'une route à flanc de coteau à deux sens de circulation indépendants, signé H. Prost et n.d. (4 doc. crayon, crayon rouge sur papier gris, collé sur support cartonné, encre et crayon sur calque ; cote AA : HP.DES.7/6.1 à /6.4).

Protection du rivage par la réserve de créneaux boisés entre la route et la mer, coupe sur la route et ses alentours immédiats ; signé H. Prost. N.d. (1 doc. ; au crayon, encre, crayon rouge sur papier gris collé sur support cartonné ; cote AA : HP.DES.7/7.1).

Protection du front de mer par la création d'un chemin de piétons établi à travers bois et rochers entre les propriétés particulières et le bord de la mer. Coupe. N.d. (1 doc. ; crayon, encre, crayon de couleurs sur papier gris, collé sur support cartonné ; cote AA : HP.DES.7/8.1).

Coupe sur la voie longeant le littoral en surplomb. N.d. (1 doc. au crayon et crayon de couleurs sur papier gris ; cote AA : HP.DES.7/9.1). Perspective aérienne, étude de croisements. N.d. (1 doc. ; cote AA : HP.DES.7/10.1).

Voie à flanc de coteau. Perspective aérienne. N.d. (1 doc. ; cote AA : HP.DES.7/11.1).

Aménagement d'un virage dans un thalweg par la création d'un garage permettant aux voitures de changer de voie pour se diriger en sens opposé. Pers. aérienne. N.d. (1 doc. ; cote AA : HP.DES.7/12.1).

Objet PROST-D-28-01. Plan d'aménagement de la région parisienne et autres études sur la région parisienne. 1928-1934

AA 5/1 Documents administratifs et notes d'Henri Prost

Description Documents administratifs, textes et contrats (manuscrits et dactyl. ; cote AA : HP.ARC.2/6), concernant :

- la nomination d'Henri Prost comme architecte-urbaniste en chef du Comité supérieur de l'aménagement et de l'organisation générale de la région parisienne, 27 juil. 1932 ; renouvellement du mandat de membre du Comité, 10 sept. 1953 ;
- emploi des crédits pendant l'année 1933-1934 ;
- convention entre l'Etat et M. Henri Prost, architecte en chef des bâtiments civils et palais nationaux, 10 déc. 1934 ;
- participation à la commission concernant le projet d'éclairage du pont de Saint-Cloud, 26 déc. 1952 ;
- programme du travail de préparation, n.d. ; - matériel ESA et crédits, n.d.

AA 5/2 Documents administratifs et notes d'Henri Prost

Description Documents officiels (manuscrits et dactyl. ; cote AA : HP.ARC.2/2)

- « Programme de la commission d'aménagement », 4 juin 1928 ;
- « Compte-rendu de la séance inaugurale du comité supérieur de l'aménagement et de l'organisation générale de la région parisienne », 19 juin 1928 ;
- compte-rendu de l'entretien de M. Levy, ingénieur en chef de la voirie, 28 juil. 1928 ;
- « Election de la section permanente », 9 juil. 1931 ;
- « Projet d'aménagement de la région parisienne », prévu par la loi du 14 mai 1932 ;
- « Plans nécessaires au comité d'aménagement de la région parisienne », 9 janv. 1933 ;
- compte-rendu de la réunion du 2 mars 1933 du comité supérieur d'aménagement de la région parisienne ;
- « Note sur la préparation d'un plan d'aménagement de la région parisienne » par MM. Dautry et Prost, n.d. ;
- organigramme de la comité d'aménagement de la région parisienne, n.d. ;
- « Note au sujet des urbanistes », faite par Prost, n.d. ;
- « Divisions de l'agglomération parisienne », n.d.

AA 5/3 Documents administratifs et notes d'Henri Prost

Description Textes et communications (manuscrits et dactyl. ; cote AA : HP.ARC.2/1) :

- communication de Henri Chardon, « Extension de Paris », 2 juil. 1927 ;
- « Les espaces libres et les fortifications », projet Dausset et projet du Musée social, n.d. ;
- texte de H. Prost sur le rôle du Musée social, 1929 et le même texte recopié le 14 déc. 1958 ;
- notes copiées des ouvrages et des expositions sur Paris « L'urbanisme dans la région.

AA 5/5 Documents administratifs et notes d'Henri Prost

Description Correspondance. (Cote AA : HP.ARC.2/13) :

- lettre du directeur du service foncier à propos de la forêt de Montmorency, 6 août 1932 ;
- lettre de Robert Danis à propos du projet d'aménagement d'une route des parcs, 25 mars 1935 [voir aussi, doc. graphique en 343 AA 44/1] ;
- lettre de René J. Roussau au journaliste Léandre Vaillant sur l'amélioration d'une sortie de Paris, 3 août 1932.

AA 5/6 Documents administratifs et notes d'Henri Prost

Description Notes d'Henri Prost (cote AA : HP.ARC.2/3) :

- « Plan de Paris », programme et commentaire, n.d. (5 p. Manuscrites)
- « Proposition au sujet de l'utilisation de l'emprise de la ligne inachevée Montparnasse-Massy-Palaiseau », 4 juil. 1929 (2 p. dactyl.) ;
- Lettre de H. Prost à M. Jayot sur l'aménagement de la partie est de la région parisienne, 25 mai 1930 (1 p. dactyl.) ;
- « Paris », note sur les grandes voies existantes, les nouvelles sorties pour assurer les communications rapides ; études urgentes : voies est, sud, ouest et nord, Seine et Marne, études des vallées et zoning, 21 sept. 1933 (3 p. dactyl.) ;
- « Les servitudes sans indemnités », sur la conservation des perspectives des sites et monuments classés, les largeurs extrêmes des voies nouvelles prévues, les retraits sur alignements, la proportionnalités des surfaces construites, la limitation des hauteurs des constructions et la conservations des terrains en espaces boisés, 26 avril 1934 (2 p. dactyl. et 1 p. manuscrite).

AA 5/8 Documents administratifs et notes d'Henri Prost

Description « Le concours d'idées pour l'aménagement de l'avenue entre l'Etoile et la place de la Défense », par H. Prost. N.d. (cote AA : HP.ARC.2/7).

AA 60/4 Plan d'aménagement et études préalables

Vues d'encombrement d'une sortie de Paris, autoroute du Sud, autoroute de l'Ouest. N.d. (4 épr. NB; clichés anonymes; cote AA: HP.PHO.2/1.1 à /2.4).

Vues de premières esquisses de H. Prost pour l'aménagement de l'ouest de Paris, plan de la région parisienne, plans d'aménagement et plans parcellaires de Saint-Cloud, de Marly, du Bois de Meudon, Sceaux, la forêt de Sénart; les connexions entre les domaines nationaux, forêts, parcs et châteaux. 1928-1950 (19 épr. NB; clichés anonymes; cote AA: HP.PHO.2/3.1 et /3.2, /3.4 et sans cote AA).

AA 63 Plan d'aménagement et études préalables: Photographies

Vues aériennes, séries numérotées. 1933 et n.d. (241 épr. NB; clichés anonymes; cote AA: HP.PHO.78/1.1 à /1.241).

AA 64 Plan d'aménagement et études préalables: Photographies

Vues aériennes (avec indications à l'encre rouge), accompagnées d'une liste des localités. 1933-1934 et n.d. (148 épr. NB; clichés de la Compagnie aérienne française, Marcel Chrétien, Entreprises Photo-aériennes et anonymes; cote AA: HP.PHO.78/1.242 à /1.390).

AA 80 Plan d'aménagement et études préalables: documents graphiques

Description « Plan général », 14 mai 1934 (dossier de présentation du « plan Prost » constitué de 8 chemises 50 x 70 cm, contenant textes et documents graphiques):

- « Introduction par M. Louis Dausset, président du Comité supérieur » (cote AA: HP.DES.2/1.1);
- « Exposé général par M. H. Prost, membre de l'Institut, urbaniste en chef du Comité supérieur » (cote AA: HP.DES.2/2.1);
- « Carte générale de l'aménagement » (sans cote AA);
- « Carte du zoning » (cote AA: HP.DES.2/3.1; 2e exemplaire non coté);
- « Protection des sites »: Terrasse de Saint-Germain, Marly-le-Roi, Versailles, parc de Sceaux, Meudon, Grand axe du château de Versailles entre la grille royale et Villepreux (6 plans dont certains en 3 exemplaires, éch.: 1/10 000e ; cotes AA: HP.DES.2/5.1 à /5.6 et doubles sans cote);
- « Croquis perspectifs »: grandes sorties de Paris vers l'ouest, grandes voies de communication vers l'ouest et leurs abords..., sorties de Paris vers le sud-ouest et le sud..., autoroute du sud, accès par Montsouris-Gentilly vers Fontainebleau et la Méditerranée, grandes sorties de Paris, sortie vers le sud-ouest..., fragment de l'autoroute de l'est, fragment de l'autoroute du nord (13 tirages pliés; encre brune, rehaussés de gouache blanche; cote AA: HP.DES.2/6.1 à /6.8 et sans cote AA).

AA 203 Plan d'aménagement et études préalables: documents graphiques

Conditionnement rouleau(x) de plans

Description Etude pour le plan d'aménagement de la région parisienne, au 1/20 000. N.d. (2 morceaux, partie ouest et partie est; encre, gouache et aquarelle; cote AA: HP.DES.90/1.1).

AA 204 Plan d'aménagement et études préalables: documents graphiques

Conditionnement rouleau(x) de plans

Description Etude pour le plan d'aménagement de la région parisienne, au 1/50 000 sur fond de carte d'état major, indiquant les limites extrêmes de la région parisienne inscrite dans deux cercles au crayon bleu et crayon rouge et quadrillant la partie centrale. N.d. (1 plan entoilé, retravaillé au crayon de couleur bleu et rouge; cote AA: HP.DES.90/2.1).

AA 5/10 Documentation: abords du parc de Versailles et notes de travail

Description « Terrasse de Saint-Germain » (cote AA: HP.ARC.2/8):

- rapport de la Commission supérieure des monuments naturels et des sites, 8 juil. 1933;
- note et relevé, coupe sur l'axe de la voie triomphale, janv. 1950;
- « Note au sujet de Saint-Germain », n.d.;

- rapport du Comité supérieur d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne, n.d. (2 exemplaires);
- plan des forêts de Saint-Germain-en-Laye, Marly et des environs, n.d.;
- plan des zones de protection du panorama découvert de la terrasse de Saint-Germain-en-Laye, n.d. (2 exemplaires).

AA 5/11 Documentation et notes de travail: terrasse de Saint-Germain-en-Laye
Description «Terrasse de Saint-Germain» (cote AA: HP.ARC.2/8): - rapport de la Commission supérieure des monuments naturels et des sites, 8 juil. 1933; - note et relevé, coupe sur l'axe de la voie triomphale, janv. 1950; - «Note au sujet de Saint-Germain», n.d.; - rapport du Comité supérieur d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne, n.d. (2 exemplaires); - plan des forêts de Saint-Germain-en-Laye, Marly et des environs, n.d.;
- plan des zones de protection du panorama découvert de la terrasse de Saint-Germain-en-Laye, n.d. (2 exemplaires).

AA 5/12 Documentation et notes de travail: études d'autres architectes
Description Programme et propositions de M. Lods et E. Beaudouin de leur projet «Acropole 37» et le choix du mont Valérien, pour l'exposition internationale d'art moderne de 1937. Ils proposent: «de lier étroitement le projet, de le situer dans le cadre de l'étude du développement urbain, de l'organiser dans le cadre de l'extension et de l'aménagement... cette exposition laissera son empreinte sur la cité à venir». 1932 et n.d. (Textes dactyl; cote AA: HP.ARC.2/12).

AA 44/1 Documentation et notes de travail: études d'autres architectes
Description Projet de Robert Danis, «Route des parcs, du belvédère de Meudon à l'abreuvoir de Marly», sept. 1934 (1 tirage rehaussé aquarelle; cote AA: HP.DES.2/11.1).

AA 60/5 Documentation et notes de travail: études d'autres architectes
Vues du projet en plans, coupes et pers. aérienne, vues aériennes du mont Valérien. N.d. (7 épr. NB; clichés Entreprises photo-aériennes et anonymes; sans cote AA).

Chapitre E. Projets à Istanbul et aux environs

Objet PROST-E-01. «Les transformations d'Istanbul» (Turquie): recueils de notes d'Henri Prost. 1935-1950

AA 20/5 Ensemble de dossiers 3. Fascicule III. Plans directeurs 1937-1950: Photographies
Description:
Vues aériennes entre 1936 et 1937 sur les transformations d'Istanbul, réalisé par Güzel Sanatlar Akademisi, Istanbulun Tebeddülü, 17 Eylül 1947 (2 recueils de photos NB, 15 épr. NB dont contre-collées sur carton; cote AA: HP.PHO.27/1.8, HP.PHO.30/1.1 et /1.1bis et /3.1 à /3.9, /3.11 à /3.15).
Vues aériennes de quartiers et monuments des différents secteurs: Köprü, Halic, Süleymaniye semti, Aya Sofia, Topkapi Saray, Sultanahmet Djamii, Nuriosmaniye semti, Karaköy, Edirnekapi, Galata Kulesi, Beyazit Meydani, Harbiye okulu ve civari, Taksim Meydani. N.d. (recueil de 13 pl. avec des clichés contrecollés; cote AA: HP.PHO.30/1.2).
Fascicule III. Plans directeurs 1937-1950

AA 45/13 Ensemble de dossiers 3. Fascicule III. Plans directeurs 1937-1950 : Photographies
Description : Vues du plan directeur de la rive droite, d'un plan sur la « zone non affectée, culture et boisements et habitation et lotissements interdits, la Corne d'Or. N.d. (4 épr. NB dont 2 montages, pliés et entoîlés; clichés anonymes; cotes AA : HP.DES.30/1.1, HP.PHO.30/4.3 à /4.5 et /4.7).

AA 6/4 Fascicule IV. Bosphore 1936-1947
Description :
« Les transformations d'Istanbul. Bosphore » : notes relatives aux aménagements du Bosphore. 1936-1947 (1 doc. relié; cote AA : HP.ARC.30/1).
Textes préparatoires du fascicule IV. « Cités parcs ». N.d. (5 p. manuscrites; cote AA : HP.ARC.30/51b).

AA 9/1 Ensemble de dossiers 11. Notes numérotées non attribuées
Description : Dossier de notes, du n° 452 au n° 555. Janv. 1947-avril 1950 (2 classeurs; cote AA : HP.ARC.30/24, /25 et /37).

Objet PROST-E-33. Documents généraux, notes, documentation. 1933-1958

AA 9/2 Ensemble de dossiers 2. Notes de réflexions sur les différents secteurs d'Istanbul
Description Note n° 232 : « Maison de retraite pour la vieillesse », 12 juillet 1942; notes pour un programme de conférence sur l'urbanisme en France, le développement urbain et ses conséquences, croquis d'un tunnel flottant, d'un hôtel à Maçka, l'aménagement de Yedikule, proposition de loi, exposition universelle de 1953 à Istanbul. 1933-1942 et n.d. (textes et notes manuscrites dans un classeur cartonné noir; cote AA : HP.ARC.30/26).
« Croquis, notes Istanbul » : hôtel à Maçka, théâtre de comédie, Palais de justice sur la place Fatih, l'autoroute coté Asie, voirie, programme pour le Palais de justice, tableau des distances entre plusieurs points importants; lettre et note sur Galata Saray par M. Bergeot à l'Ambassadeur (?); lettre de Sureyya Ilmen au Gouverneur et Maire d'Istanbul; texte de M. Gabriel sur le projet de création d'un musée archéologique national. 1939-1946 et n.d. (textes manuscrits et dactyl.; cote AA : HP.ARC.30/27).

AA 8/3 Ensemble de dossiers 3. Manifestations sur la transformation d'Istanbul
Description TEXTES SUR LA TRANSFORMATION D'ISTANBUL
Communication de Henri Prost le 17 sept. 1947 à l'Institut de France sur « Les transformations d'Istanbul » avec un annexe au texte exposé à l'Institut de France pour être présenté au ministère de l'Urbanisme et de la Reconstruction. (2 textes dactyl.; cote AA : HP.ARC.30/2).
Version turque de cette communication, Fransız Enstitüsü, Güzel Sanatlar Akademisi Les transformations d'Istanbul, Istanbulun Tebeddülü. 17 Eylül 1947 (3 textes dactyl. et un relié; cote AA : HP.ARC.30/3).
« Bilan de 12 années d'urbanisme à Istanbul », 20 sept. 1948; notes manuscrites sur le travail fait pour Istanbul, 26 décembre 1950; plan d'un exposé historique sur la transformation d'Istanbul, n.d. (cote AA : HP.ARC.30/4).
Exposé fait à l'Université techniques « Réponse à des question » et publié dans le Cumhuriyet La République, juin 1950.

AA 9/3 Ensemble de dossiers 4. Documentation
Description Presse (cote AA : HP.ARC.30/52):
- extraits de journal « Istanbul », des journaux en turc et en français n.id., 1941-1956 et n.d.;
- La République (édition française du Cumhuriyet), 18 juil. 1933 (anonyme, « Le plan d'Istanbul »);
- Le Figaro, 29 août 1938 (Georges Ravon, « Un architecte français reconstruit Constantinople »).
Plan touristique d'Istanbul. N.d. (1 doc. imprimé; cote AA : HP.ARC.30/29.2).

Objet PROST-E-35-01. Repérages et reportages photographiques réalisés par H. Prost.
1935-1949

AA 20/3 Photographies

Description :

Album n° 1 : vues de secteur de Yeni Kapu et du boulevard Atatürk. 1936-1944 et n.d. (1 album de 80 épr. NB ; cote AA : HP.PHO.30/2.1).

Album n° 2 : vues vers la Corne d'Or, de Sultan Mechemet. N.d. (1 album de 50 épr. NB ; cote AA : HP.PHO.30/2.2).

Album n° 3 : vues de Sultan Ahmet, de la zone archéologique. N.d. (1 album de 43 épr. NB ; cote AA : HP.PHO.30/2.3).

Album n° 5 : vues de Sultan Validé, portique et secteur de Misir Carsi et la Corne d'or. 1944 et n.d. (1 album de 38 épr. NB ; cote AA : HP.PHO.30/2.4).

Album n° 6 : vues de Taksim, Péra, Corne d'Or, Kasim Pacha, Machka et le quartier de l'hôpital. N.d. (1 album de 88 épr. NB ; cote AA : HP.PHO.30/2.5).

AA 65/1 Photographies

5 - « PARC ARKEOLOGIQUE » Vues des anciennes rues, hammam de Sinan et Sultan Ahmet, substructure du Palais impérial et Sultan Ahmet, Sultan Ahmet et substructions diverses, vue du futur Palais de justice, hammam du Sinan vers l'entrée, hammam de Sinan façade latérale occidentale, fontaine Sultan Ahmet, voie longeant les remparts du sérail, Sultan Ahmet atrium avec la fontaine d'ablution, Sainte-Sophie avec la fontaine d'ablution, aspect du vieux murs. N.d. (1 nég. et 18 épr. NB ; clichés anonymes ; cotes AA : HP.PHO.32/2.1.18 à /2.1.28, /2.1.54, /2.1.58 à /2.1.60, HP.PHO.50/1.9 et /1.11 et sans cote).

6 - MONUMENTS ET HANS AUTOUR DE SULEIMANIYE Vues de La Suleymanié, Rustem Pacha et des hans à préserver dans le tracé de voie Eminönü- Beyazit, voie parallèle à la Corne d'Or reliant le secteur Sirkedji au pont Atatürk et Cyrup, son entourage de médrésés, vues d'un minaret de la Yeni Validé, les abords, plan d'aménagement de la rampe d'accès Eminönü-Beyazit avec indication d'un métro partiellement aérien entre la Corne d'Or et la voie n° 7 du plan directeur. N.d. (25 épr. NB ; clichés anonymes ; cotes AA : HP.PHO.29/1.3 à /1.7, /1.9 à /13, /1.15 à /1.28).

7 - SECTEUR DE TCHARCHI Vues aériennes du secteur du grand Bazar dominé à l'est par la Mosquée N. Osmanyé, voies à élargir, hans des persans, quartier des anciens hans, plan de Mustapha Pacha, tombeau voisin de Mustapha Pacha, vues panoramiques du secteur de Garchi vers la Corne d'Or et le pont Atatürk et vers le Bosphore. 1942, 1944 et n.d. (29 épr. NB ; clichés anonymes ; cotes AA : HP.PHO.35/20.4, HP.PHO.48/1.2, /1.3, /1.5, /1.10 à /1.12, /1.15 et /1.16, /1.21 à /1.25, /1.27, /1.29 à /1.31, /1.33, /1.34, /1.37 bis, /1.38 bis, /1.40 bis, /1.46, /1.48 à /1.51).

8 - CORNE D'OR (côté vieil Istanbul) Vues de Galata, des abords du pont, des nouvelles halles construites avant 1935, abords du pont Atatürk. 1941 et n.d. (8 épr. NB ; clichés anonymes ; cotes AA : HP.PHO.87/1.1, /1.3 et /1.4, /1.6 à /1.10 et HP.PHO.75/8.5).

11 - BOULEVARD ATATURK Vues aériennes du quartier riverain de la Corne d'Or et percement du boulevard Atatürk, divers aspect du boulevard, l'aqueduc de Valens (face sud), le boulevard Atatürk en cours d'exécution, Pantocrador et petite mosquée dont porche et clôture, état de la façade de la citerne, aménagements des abords de la citerne. 1942, 1944 et n.d. (49 épr. NB ; clichés anonymes ; cotes AA : HP.PHO.31/1.1 à /1.13, /1.15, /1.18 et /1.19, /1.22 à /1.31, /1.33 à /1.37, /1.39 à /1.42, /1.48, /1.49, /1.68, /1.78 et /1/79). BOULEVARD ATATURK Le quartier avec la Suleymaniye et l'Institut de biologie en cours de démolition et après la démolition. La Validé Djami à Aksaray. N.d. (10 épr. NB ; clichés anonymes ; cotes AA : HP.PHO.31/1.20, /1.21 et /1.70 à /1.77). Vue du « boulevard Atatürk côté sud, 2e partie » (ne faisant pas partie de la série constituée ci-dessus). Mai 1943 (1 épr. NB ; cote AA : HP.PHO.75/8.7).

Objet PROST-E-35-02. Aménagement de la place Taksim, Istanbul (Turquie). 1935-1959**AA 30/9** Documents graphiques

«Note au sujet de Taksim» avec esquisses. 10 déc. 1938 et n.d. (2 doc. à l'encre et crayon; cote AA: HP.DES.91/4.18 et /4.19).

AA 45/12 Photographies

Description Plan d'implantation du projet de théâtre d'Auguste Perret et vue en plan de l'aménagement en pers. de la place, dessin de Jaubert, fév. 1942. (1 doc. et 1 épr. NB; cliché anonyme; cote AA: HP.PHO.30/4.17; HP.ARC.30/29.1).

AA 65/2 Photographies

Vues du site et d'un projet d'immeuble faisant parti de l'aménagement de la place du Taksim, vues aériennes de la place et de l'esplanade, aspect de la place en 1936 avant et après les travaux, tribune des revues, défilé de la jeunesse, ensemble de la façade principale de la caserne, le parc et l'esplanade. 1935-1949 (65 épr. NB; dont clichés Foto-Sender; cotes AA: HP.PHO.27/1.1 à /1.3 et /1.3 bis, /1.4 et /1.4bis, /1.5 et /1.5 bis, /1.6, /1.7 et /1.7 bis, /1.9 et /1.10, /1.12 et /1.12 bis à /1.14, /1.16 et /1.17, /1.20, /1.22 à /1.43, /1.140 avec (le /1.23 bis /1.28 bis, le /1.42 bis et /1.143, /1.145, /1.146 double du /1.29, /1.41, /1.42, /1.49 bis), /1.64 (2 fois) /1.66, /1.68, /1.69, /1.74, /1.80 à /1.91; HP.PHO.28/1.70 et /1.71 et sans cote AA).

Objet PROST-E-36-01. Aménagement du parc archéologique, Istanbul (Turquie). 1936-1950**AA 9/6** Ecrits

Description Extrait du plan d'urbanisme. N.d. (1 tirage; cote AA: HP.DES.32/1.1).
«Arkeolojik Parc», vue aérienne avec légendes manuscrites. 1947 (1 doc. et retouché et rehaussé à l'encre et à la gouache; cote AA: HP.DES.32/2.1).

AA 20/4 Photographies

Description Vue aérienne du parc archéologique exécutée en 1937. [1947] (2 épr. reliées en 2 exemplaires; cote AA: HP.PHO.32/1.1 et /1.1bis).

Objet PROST-E-36-03. Aménagement de Florya, Istanbul (Turquie). 1936-1949**AA 45/4** Photographies

Description Vue d'un plan d'aménagement du «Park-Sehri», dessin daté 1947. N.d. (2 épr. NB; clichés anonymes; cote AA: HP.PHO.30/4.10 et sans cote AA). [Voir aussi l'objet: PROST-F-35-02 Repérages et reportages photographiques réalisés par H. Prost].

Objet PROST-E-36-04. Aménagement de la place Eminönü et de la traversée de la Corne d'Or, Istanbul (Turquie). 1936-1957**AA 304** Document graphique

Description «Place Eminönü. Essai d'aménagement dans l'hypothèse de la traversée de la Corne d'Or par une ligne de chemin de fer métropolitain à l'aide d'un viaduc latéral au futur pont de Galata, signé H. Prost, déc. 1943-janv. 1944 (1 doc.; crayon de couleur et encre noire sur calque; cote AA: HP.DES.28/1.1).

AA 45/10 Photographies

Description Vue d'une étude d'aménagement de la place Eminönü, 10 juin 1943, signé Jaubert. N.d. (2 épr. NB; cliché Foto-Sender; cote AA : HP.PHO.30/4.19).

Objet PROST-E-37-01. Nouvelle place Fatih et nouvel hôtel de ville, Istanbul (Turquie). 1937-1942

AA 311 Document graphique

Description Axonométrie, première esquisse (au centre de la place s'élève un motif vertical consacré à un glorieux souvenir, colonne ou obélisque), signé H. Prost. 15 oct. 1937 (1 doc.; encre et crayon et crayon de couleur sur calque; cote AA : HP.DES.51/1.1).

Objet PROST-E-38. Aménagement du parc n° 2, Istanbul (Turquie). 1938-1942

AA 141 Document graphique

Description « Parc n° 2. Beyo#lu-Ciheti. Plan d'aménagement, dispositif général en vue de la commémoration du passage de la flotte du Conquérant du Bosphore dans la Corne d'Or », signé H. Prost. Avril 1938 (1 tirage rehaussé à l'encre et crayon de couleur; cote AA : HP.DES.70/2.1).

Objet PROST-E-39. Aménagement du quartier Pera-Beyoglu, Istanbul (Turquie). 1939-1943

AA 30/11 Documents graphiques

Esquisses sur Pera coté Nord vers Kasim Pacha, diverses solutions. N.d. (7 doc. à l'encre de couleurs; cote AA : HP.DES.91/4.6 à /4.12).

AA 67/2 Photographies

Vues du panorama de la côte européenne. Le vieux port. Le pont d'Istanbul. Vues de Sishane et des services municipaux; vues de la terrasse dégageant la vue panoramique du Bosphore et des îles; vues générales: le Cihangir inférieur, le grand axe de Taksim et la rampe de Bahildin; le tunnel Tekke de Pera; vues diverses: la rue des Banques à Pera, le complexe Nuzrhetiye à Tophane, la Corne d'Or vue des hauteurs de Pera, la mosquée Kilic Ali Pacha, le port de Cihangir, le passage Sishane-Kasim Pacha, la mosquée d'Ortaköy, pont de Patria, la place de Sishane et l'ancien jardin des Petits-Champs avant et après l'ouverture de la rue vers le Pera- Palace; vue aérienne du quartier des ambassades; vues de la voie Harbiye-Sisli et le Harbiye: état ancien et vue après les démolitions; vues de Pancaldi dans son état ancien, Osmanköy au début des travaux et après la démolition de bâtiments. 1939, 1941 et n.d. (45 épr. NB; Foto Ist. Belediyesi, Hakki Mahfuxdu et anonymes; cotes AA : HP.PHO.30/3.52 à /3.55, HP.PHO.82/1.1 à /1.28, /1.30, /1.32, /1.35, /1.36, /1.39, /1.50, /1.72, /1.73; HP.PHO.87/1.1, /1.2, /1.40, /1.52 et /1.93).

Objet PROST-E-41-01. Aménagement de la zone portuaire de Sirkeci-Sarahayburnu, Istanbul (Turquie). 1941

AA 47/6 Documents graphiques

Description Vue panoramique de la Pointe du Sérail et des aménagements portuaires avec une simulation du viaduc en surplomb des quais. N.d. (1 épr. NB; retouchée à la gouache et à l'encre; cliché Sender; cote AA : HP.DES.47/1.1).

Objet PROST-E-42-03. Aménagement du quartier Mahmut Pasa-Büyük Carsi, Istanbul (Turquie). 1942-1944

AA 45/11 Photographies

Description Vue du plan d'aménagement n° 281, signé Jaubert, 12 juin 1942. N.d. (1 épr. NB; cliché anonyme; cote AA : HP.PHO.30/4.9).

Objet PROST-E-42-04. Aménagement du boulevard Atatürk, Istanbul (Turquie). 1942-1959

AA 30/10 Documents graphiques

Croquis et esquisses des solutions sur le boulevard et la place Ataturk. Juin 1942 et n.d. (3 doc. à l'encre; cote AA : HP.DES.91/4.2 à /4.4).

AA 45/16 Photographies

Description Vues des études annotées, signé H. Prost. 3 juin 1942 (4 épr. NB; clichés anonymes; cote AA : HP.PHO.30/4.14 à /4.17).

Objet PROST-E-43-03. Aménagement de zone entre Kurtulus et Taksim (viaduc, garage...), Istanbul (Turquie). 1943

AA 30/18 Documents graphiques

Etudes d'implantation du garage. 2 sept. 1943 et n.d. (4 doc.; encre et crayon sur calque; cote AA : HP.DES.26/10.1 à /10.4).

Objet PROST-E-43-06. Plan d'aménagement du secteur Eminönü-Mahmut - Pacha-Divan Yolu, Istanbul (Turquie). 1943-1944

PAA 45/5 Photographies

Description Vue du plan d'aménagement du secteur Eminönü-Mahmut Pacha-Divan Yolu n° 343. N.d. (2 doc.; cotes AA : HP.DES.29/1.1 et HP.PHO.30/4.8).

Objet PROST-E-43-08. Tunnel du métropolitain, entre Taksim et Galata, Istanbul (Turquie). 1943

AA 45/15 Photographies

Description Vues du tracé entre Taksim et Galata, en plans, coupes et détail, dessins signés par H. Prost et Jaubert. 1943-1945 (6 épr. NB; clichés de Foto-Sender et anonymes; cotes AA : HP.PHO.29/4.31 à /4.34, HP.PHO.30/4.29 et /4.30).

Chapitre F. Autres projets

Objet PROST-F-10. Aménagement et extension d'Anvers (Belgique): concours. 1910-1921

AA 3/7 Ecrits

Description «Mémorandum du concours pour l'aménagement des terrains devenant disponibles par suite de démantèlement de l'enceinte fortifiée d'Anvers» par le Ministère de l'Agriculture et des Travaux publics, Commission d'études pour l'aménagement de l'agglomération anversoise. 1911 (Texte dactyl. ; cote AA : HP.ARC.4/1).

Rapport de Henri Prost sur son projet «Anneau d'or», premier prix et rapport du jury, n.d. (textes dactyl. et imprimé; cote AA : HP.ARC.4/1.1 [2 exemplaires]).

Van Bogaert (Clément). «Note sur les habitations provisoires à établir sur la rive gauche de l'Escaut». Anvers : V. Van Dieren & Cie. N.d. (cote AA : HP.ARC.4/2).

Coupures de presse française et belge. 1910-1911 (18 doc. ; cote AA : HP.ARC.4/3).

Correspondance et télégrammes, notamment de J. Schobben, J.-M. Auburtin, R.-H. Expert, de Georges Risler, Ch. Eggimann et J. Alfred. 1910-1921 (18 doc.; cotes AA : HP.ARC.4/4 et HP.ARC.8/12; HP.ARC.10/5).

AA 44/2 Documents graphiques

Description Clocher de l'église, esquisses. N.d. (1 doc., encre et crayon de couleur bleu sur papier; cote AA : HP.DES.4/7.1).

Eglise de Berchem, pers. N.d. (5 doc., crayon et fusain sur calque et papier contrecollé, crayon, lavis et rehaussés de gouache blanche; cote AA : HP.DES.4/8.1 et /8.2, /9.1 à 9.3).

Légende du plan de la ville d'Anvers. N.d. (1 tirage; cote AA : HP.DES.4/10.1).

AA 200/2 Documents graphiques

Description «Vue panoramique de la terrasse Belvédère dominant les quais de l'Escaut et les nouveaux quartiers projetés par l'aménagement du saillant de Kiel», pers. aérienne signé H. Prost. Sept. 1910 (1 tirage rehaussé à l'encre et aquarelle; cote AA : HP.DES.4/5.1).

Objet PROST-F-30. Plan régional d'Alger (Algérie). 1930-1936

AA 5/15 Ecrits

Description «Aménagement des parties hautes d'Alger en fonction du plan régional», notes manuscrites. N.d. (cote AA : HP.ARC.69/3).

Deux contrats signés par tous les protagonistes du projet. Prost et Rotival. Mai et oct. 1935 (cote AA : HP.ARC.74/2).

AA 30/5 Documents graphiques

Etudes pour la place du gouvernement général, plan d'ensemble et pers. aériennes. 3 nov. 1933 (2 doc. encre sur calque; cote AA : HP.DES.1/8.1 à /8.2).

AA 44/3 Documents graphiques

Description «Aménagement des hauts d'Alger», plan directeur, présentation du programme. Nov. 1935 (album de 10 pl.; cote AA : HP.DES.1/7.1 et le /7.2, plan plié dans l'album)

AA 100 Documents graphiques

Description :

Quartier de la Préfecture. Aménagement basé sur le déplacement de la Chambre de commerce. Croquis schématique en plan, signé H. Prost, Paris, 6 déc. 1932 et une variante n° 3 et n° 4, signés H. Prost, mars 1933 (3 doc., encre sur calque; cote AA : HP.DES.1/1.1 à /1.3).

Tagarins. Parc. Emplacement réservé pour édifices publics. Plan et coupe dans l'axe du boulevard Laferrière, signé H. Prost, 16 fév. 1934 (2 doc., encre sur calque; cote AA : HP.DES.1/2.1 à /2.2).

Parc des Tagarins. Tunnel hélicoïdal. Accès à la grande terrasse formant motif dans l'axe de la perspective du boulevard Laferrière. Coupe transversale et élévation sur l'axe du boulevard du Telemly. Février 1934 (1 doc., encre brune sur calque; cote AA : HP.DES.1/3.2).

Quartier de la Marine. Emplacements proposés pour les édifices publics. 25 avril 1936 (2 doc., encre sur calque et contre-calque; cote AA : HP.DES.1/5.1 à /5.2).

Elévations d'un édifice public construit en front de mer. N.d. (5 doc. crayon sur calque; cote AA : HP.DES.1/6.1 à /6.5).

AA 45/6 Photographies

Description Vues aériennes du quartier de la Marine. Aménagement du quartier, nouveau réseau viaire projeté sur fond de photo aérienne en mai 1932 (2 épr. NB dont une rehaussée de crayon de couleur; clichés de la Compagnie aérienne française; cote AA : HPPHO.1/1.1 et /1.2).

Objet PROST-F-38. Aménagement de la ville de Brousse (Turquie). 1938-1944**AA 45/7** Photographies

Description Photographie aérienne. N.d. (deux exemplaires d'un cliché tiré en 2 parties remontées ensemble ; clichés anonymes; sans cote AA). [Ces documents étaient classés par l'Académie dans une rubrique intitulée «Documents divers». L'ensemble de photographies aériennes, dont on les a extrait, était coté HP.PHO.91/7.1 à /7.21 sans que les cotes elles-mêmes aient été reportées sur les documents].

Sources photographiques Fonds Prost, AA/CAPA/AA XX^eFonds Prost
PHOTOGRAPHIES

Ville / Objet	Dossier	en pied	Aérienne	TOTAL	Observations			
	343 AA --	5 084	1 114	6 198	Total photos identifiées			
		82%	18%	6 950	Total général			
Doc et notes de voyages								
				sous total	en pied	Aérienne	TOTAL	
	21/1	17		17 Rome + Espagne	241	238	3	241
	50/2	16		16 Algérie		99%	1%	
	--	35		35 Egypte				
	--	33		33 Espagne				
	--	53		53 Italie				
	--	34		34 France				
	--	5		5 Anvers				
	--		3	3 Canada				
	--	14		14 Turquie				
	--	31		31 Divers				
Maroc, doc généraux								
	57	310	4	314	sous total	en pied	Aérienne	TOTAL
					314	310	4	314
						99%	1%	
Casablanca								
	111		1	1 aéro verticale	sous total	en pied	Aérienne	TOTAL
	21/2	21	17	38 mixte	430	106	114	220
	40/2		22	22		48%	52%	Vérfiées
	40/3		29	29 à dépouiller				
	40/5 & 40/6	4	21	25 à dépouiller				
	53			211 à dépouiller				
	22/5	24		24 Place admin + Port				
	74/1	57	24	81 bâtiments construits : Laprade, Laforgue, Marrast, Boyer, Tournon				
RABAT								
	21/5	16		16	sous total	en pied	Aérienne	TOTAL
Résidence générale	21/6	13		13	1064	339	184	523
	22/1	11	9	20 à dépouiller	405	65%	35%	Vérfiées
	25/7	96		96				
à dépouiller	41/4	33	4	37 mixte, vert Rés Gle				
	41/5	17		17 Le figuier				
	41/6		11	11 mixte, vert Rés Gle				
	55	5		197 à dépouiller				
	56	54	2	405 à dépouiller				
Plan d'aménagement	21/4		10	10	252			
	40/5	2		2				
	41/3	22		22 avant-après				
	54	70	148	218 aéro avec tracés				
VAR								
	43/1	24		24	sous total	en pied	Aérienne	TOTAL
album	43/2	176		176 road book	767	388	379	767
	61		185	185 aéro verticale		51%	49%	
	62	173	170	343 Prost en voiture, paysage				
	108	15		15 Solia				
	138		24	24				
REGION PARISIENNE								
	60/4	4		4	sous total	en pied	Aérienne	TOTAL
	63		241	241 aéro verticale	407	18	389	407
	64		148	148 aéro verticale ?		4%	96%	
	60/6	14		14				
ALGER								
Plan Directeur	44/3			Album 10 pl	sous total	en pied	Aérienne	TOTAL
	45/6		2	2 aéro vert. Q Marine	98	96	2	98
	60/8	95		95		98%	2%	
	24/4	1		1				

ISTANBUL					sous total	en pied	Aérienne	TOTAL
	20/5	15	15	30 à dépouiller	3 311	3 276	35	3 311
	7/2	70		70		99%	1%	
	45/8	1	17	18 aéro verticale				
PROST-E-35-01.	9/4	Liste des photos		Repérages et reportages photographiques réalisés par H. Prost 1935-1949				
Albums 1	20/3	80		80		total Albums et classeurs		
Albums 2	--	50		50		2409		
Albums 3	--	43		43				
Albums 5	--	38		38				
Albums 6	--	88		88				
	47/10	40		40				
Classeur 5	65/1	18		18 parc archéo				
Classeur 6	--	25		25 Suleimaniye				
Classeur 7	--	29		29 Tcharchi				
Classeur 8	--	8		8 Corne d'Or				
Classeur 11	--	49		49 à dépouiller	verticales en partie			
	--	10		10				
Albums / Classeurs	68	344		344				
Albums / Classeurs	69	340		340				
Albums / Classeurs	70	317		317				
Albums / Classeurs	71	462		462				
Albums / Classeurs	72	468		468				
	73/1	279		279				
Taksim	45/12	65		65 à dépouiller	verticales en partie			
Parc archéo	47/3		1	1				
	20/4		2	2				
Eminonu / Corne d'Or	67/1	72		72				
Fener Bahçe	9/8	1		1				
Autoroute LDN - IST	67/7	2		2 à vérifier				
Pera-Beyoglu	67/2	45		45				
Port Sirkeci	47/6	1		1				
	67/5	26		26				
Place Karakoy	73/3	6		6				
Yedikule-Yenikapi-Fatih	73/2	43		43				
				0				
Voirie Istanbul	66/1	32		32				
	66/2	3		3				
	66/3	1		1				
	66/4	8		8				
	66/5	8		8				
	66/6	6		6				
	66/7	34		34				
	66/8	18		18				
	66/9	31		31				
	66/10	18		18				
	66/12	5		5				
	67/6	2		2				
Port Galata	67/3	2		2				
Turquie : Parc thermal Yalova	60/10	73		73				
BROUSSE (Bursa) Turquie					sous total	en pied	Aérienne	TOTAL
	45/7		4	4	317	313	4	317
	60/11	313		313		99%	1%	

Liste sélective des concours à l'EBA, 1846 - 1907

Les sujets des concours à l'EBA, Grand Prix de Rome 1855-1910 et Labarre 1881-1906, la notion de terrain et le site des projets

Extrait des programmes de concours pour le Grand Prix de Rome (période 1846-1907)

Pour les situations en ville :

1855, **Un conservatoire de musique et de déclamation** : "Cet édifice serait isolé, avec une façade sur une place publique"

1859, **Un palais pour la cour de cassation** : "Cet édifice sera précédé d'une place publique ombragée [...]"

1867, **Un palais pour l'exposition des Beaux-Arts** : "Le monument occuperait une superficie de 40.000 mètres et serait isolé mais pourrait se rattacher à un terrain d'une grande étendue destiné à des expositions industrielles temporaires."

1871, **Un palais pour les représentants du peuple** : "Ce monument serait isolé dans un vaste ensemble"

1874, **Un palais des facultés de théologie, des lettres, et des sciences** : "Le terrain formera un îlot limité par quatre voies [...]"

1879, **Un conservatoire de musique et de déclamation pour une grande ville** : "Ce conservatoire pouvant être entouré par des plantations sera limité à droite et à gauche par deux larges avenues; devant et derrière par deux grandes places, sur lesquelles s'élèveront les façades principales."

1882, **Un palais pour le Conseil d'état** : "L'édifice aura sa façade principale sur une place publique, des rues l'encadreront sur les autres cotés."

1886, **Un palais pour la cour des comptes** : "L'édifice qui aura sa façade principale sur une place publique, sera entouré de rues sur ses trois cotés."

1888, **Un palais pour le parlement** : "Les bâtiments seront accompagnés de cours ou de jardins. Le terrain sera limité par une grande place publique et de larges avenues."

1891, **Une gare centrale de chemin de fer avec un vaste hôtel** : "Le vaste ensemble serait groupé autour d'une place publique [...] la gare occupe le fond [...]"

Pour les situations hors la ville :

1846, **Un muséum d'histoire naturelle avec jardin botanique et ménagerie, pour une capitale** : "L'emplacement sur un terrain en pente près d'une rivière, au midi et isolé."

1851, **Un hospice sur l'une des hautes montagnes des Alpes** : "Les élèves pourront à leur choix, placer l'Hospice sur un plateau ou sur la déclivité [...]"

1854, **Un édifice consacré à la sépulture des souverains d'un grand empire** : "Cet édifice serait situé sur une grande éminence ou sur un coteau."

1856, **Un palais pour l'ambassade de France à Constantinople** : "Élevé sur les rives du Bosphore, il devra offrir le moyen de jouir des aspects variés de ces beaux lieux."

1858, **Un Hôtel impérial des invalides de la marine** : "Cet édifice sera élevé sur un plateau, sera accessible de côté de la mer à l'aide de pentes douces."

1861, **Etablissement de bain dans une ville d'eaux minérales** : "Cet établissement sera élevé au pied de collines boisées et s'étendra jusqu'à une petite rivière s'alimentant de l'eau des sources [...] le terrain est à volonté"

1862, **Palais pour le gouverneur d'Algérie** : "Cet édifice sera isolé et précédé d'une place avec talus et gradins [...] une autre cour en terrasse, entourée de portiques à un ou deux étages et pour abriter du soleil, avec des ouvertures pour la vue des sites [...] Le but est de montrer à l'imaginaire des algériens

le haut degré de perfection de notre industrie et de notre art"

1868, **Un calvaire**: "Sur le montant d'un coteau dominant une grande ville, une riche communauté élève un édifice religieux [...] les déclivités du mamelon ne sont pas fixées, le périmètre est laissé à la volonté des concurrents."

1873, **Un château d'eau**: "Le château d'eau offrirait la perspective d'une grande décoration monumentale, à l'extrémité de la principale promenade d'une grande ville et sur un point élevé d'un coteau; il masquerait les réservoirs alimentés par un aqueduc. Cet aqueduc apporterait les eaux de trois sources différentes [...] Les réservoirs seraient établis dans des conditions diverses dues aux accidents de terrain du coteau [...]"

1880, **Un Hospice pour les enfants infirmes ou malades**: "Cet hospice situé sur le littoral de la Méditerranée sera placé à proximité d'une plage [...] le terrain est indéterminé"

1883, **Une Nécropole**: "L'édifice principal sera élevé sur une plate forme dominant le reste de l'enceinte et à laquelle on arrivera par des pentes ou escaliers conçu d'une façon monumentale."

1884, **Un établissement thermal d'eaux minérales**: "Cet édifice, placé dans une très grande vallée située dans l'une des parties pittoresques des Pyrénées, à proximité d'une ville importante de la région océanique [...]"

1887, **Un Gymnase**: "cet établissement à proximité d'une grande ville et d'un parc, [...] les diverses divisions seraient accompagnées de plantations et parterres et seraient reliés au parc."

1890, **Un monument à Jeanne d'Arc**: "Non loin de la ville de Rouen, une colline aux pentes rapides forme un théâtre naturel, dont la vue s'étend à grande distance. Les eaux du fleuve roulent au bord, de larges avenues plantées d'arbres séculaires y conduisent. c'est sur cette colline que s'étend le pèlerinage à Jeanne d'Arc."

Une succession de terrasses, de portiques, un monument commémoratif, un sanctuaire religieux, enfin un magnifique escalier s'élevant jusqu'au sommet, un ensemble de plantation, un pont reliant les deux rives du fleuve, font de ce point un lieu de promenade, les avenues basses restent seules accessibles aux voitures. du sol des avenues, l'escalier s'élèvera jusqu'à une hauteur de 50 à 60 mètres au-dessus du niveau du fleuve [...] l'escalier dont les révolutions pittoresques seront interrompues par de larges paliers [...]"

1892, **Un Musée d'artillerie**: "Cet édifice, élevé dans une capitale d'un grand état [...] serait situé sur le quai d'un large fleuve, précédé d'un bassin dans lequel pourraient stationner en plein air des engins de guerre maritime [...] une porte monumentale servira d'entrée à une esplanade [...]"

1896, **Une Ecole supérieure de marine**: "Cette Ecole spéciale des hautes études maritimes serait construite dans le voisinage d'un grand port de guerre, situé au bord de la mer sur un plateau élevé à l'extrémité d'un Cap; [...] l'école serait reliée à la ville par une grande avenue plantée d'arbres, longeant en cet endroit une terrasse dominant la rade."

1898, **Un Palais pour les hôtes de la France**: "Sur le terrain planté, si bien exposé au sud-est, en déclivité entre Passy et les bords de Seine, on suppose qu'un ensemble d'habitations somptueuses sera édifié [...] Une large voie, à mi-côte, desservira par la façade postérieure cet ensemble exceptionnel d'édifices, et une succession de jardins en terrasses [...] d'où émergera la vue de la rivière et de la rive gauche comme premier plan à la perspective de la ville, développant ses dômes et ses clochers à gauche, et à droite les coteaux de Meudon"

1900, **Un Etablissement d'eau thermale et casino**: "Cet édifice serait situé au bord d'un dernier contrefort d'une montagne et tout près d'un lac à l'endroit où surgiraient trois sources.[...] la largeur du terrain limité par une place en avant et deux boulevards latéraux ne dépassera pas 300 mètres."

1905, **Un Château d'eau**: "La capitale d'un grand état, dans le but de distribuer abondamment l'eau sur les places publiques, dans les squares, les jardins et les promenades, tant pour l'arrosage que pour la production des effets décoratifs, rafraîchir l'air et alimenter les services de la ville, aurait capté des sources importantes."

Les réservoir destinés à recueillir les eaux canalisées dans un aqueduc seraient disposés sur une hauteur boisée dont les pentes formeraient une vaste promenade.

La fonction du mur faisant face à la ville comporterait une majestueuse décoration architecturale [...]"

A flanc de coteau, à mi-hauteur entre le sommet de la colline et la partie inférieure de la promenade, une vaste terrasse d'où l'on découvrirait le panorama de la cité, serait la grande partie la plus fréquentée par les promeneurs. Convenablement groupé on disposerait : une salle de concert, un petit musée pour des expositions temporaires, des restaurants, et aussi, dans des salles de verdure et des bosquets, des café-concerts, des chevaux de bois, jeux de boules, jeux de tennis, jeux de croquet, etc.

Au dessus de la terrasse les eaux descendraient vers la ville et se répandraient par de multiples canalisations sur les places et dans les fontaines.

De larges routes ombragées accèderaient à la ?? permattant sur leurs bas-coté l'établissement de lignes métropolitaines à l'usage des promeneurs."

1907, **Un Observatoire et une Station scientifique**: "Un riche citoyen d'une ville méditerranéenne a conçu le projet d'élever un observatoire et une station scientifique sur un promontoire voisin de la ville.

[...] Il désire aussi que ces constructions, par leur vaste ensemble et la beauté de leurs lignes, fassent un décor imposant à l'entrée maritime de la Cité.

[...] La composition se développerait, en partie à fleur de coteau et en partie sur le plateau ; elle s'étendrait depuis la route qui suit le bord de la mer jusqu'à la dernière plate-forme de la colline formant promontoire.

L'entrée principale, encadrée par des concierges et des gardes, serait située au niveau de la route. De grandes allées permettraient aux voitures d'arriver jusqu'à la partie supérieure où s'élèverait l'observatoire.

Le terrain sur lequel s'élèverait l'ensemble des constructions serait du côté de la mer, bordé par une route et clos sur les trois autres côtés.

[...] un petit port, situé de l'autre côté de la route, servirait d'abri à quelques bateaux et à un yacht outillé pour les recherches scientifiques."

Extrait des programmes pour le concours Labarre 1881-1906

Les situations en ville :

1882, **Un Hôtel de ville avec ses abords dans une ville de première ordre**: "ce monument sera projeté dans une situation particulière résultant de la configuration de la ville à laquelle il est destiné [...] le sol de la ville haute sera élevé de 10 à 12 mètres au-dessus d'une place monumentale existante dans la ville basse."

1890, **Le Siège d'un grand commandement militaire**: "Situé dans une grande ville."

1891, **Une Gare maritime**: "Cet ensemble comprendrait une gare de chemin de fer et une gare d'embarquement [...]"

1896, **Un Jardin d'acclimatation**: "Le terrain peut être supposée légèrement en pente de façon à obtenir des terrasses et des effets de cascades".

1901, **Un Palais du peuple**: "Le terrain de forme rectangulaire est isolé de toute part [...]"

1903, **Un Faculté de science pour une ville de premier ordre**: "[...] à édifier dans une grande ville [...] le terrain isolé de toute part et sensiblement de niveau, sera circonscrit par trois voies importantes et une place."

1905, **Un Caserne de gendarmerie**, "Des avenues et boulevards circonscrivent trois côtés de l'espace rectangulaire attribué à cet ensemble d'édifices ; le quatrième côté est bordé par une rivière."

Les situations hors la ville :

1888, **Une maison de santé pour les aliénés des deux sexes**: "Cet établissement serait situé dans les environs de Paris, à la campagne, sur un terrain en pente douce."

1889, **Une résidence d'été du président de la république**: "La résidence à projeter serait située près de Paris, dans un site accidenté, à l'entrée d'un parc se prolongeant par une forêt."

1897, **Un Lazaret**: "Ce Lazaret sera établi dans une presqu'île reliée à la terre ferme par une étroite falaise élevée, à l'extrémité de laquelle est l'entrée, puis le terrain s'abaisse en pente assez prononcée jusqu'au port."

1899, **Un Hôpital**: "[...] construit à proximité d'une ville, sur un coteau exposé au midi [...]"

1900, **Un Palais du gouverneur de l'Algérie**: "La palais sera édifié sur un vaste emplacement, isolé par de grandes voies, sur l'une desquelles est l'entrée principale. De cette voie à la voie opposée, le terrain se présente avec deux pentes [...], qui forment deux plans inclinés séparés par une ligne faîtière [ligne de crête] vers le tiers de la prolongation du terrain. L'un de ces plans incliné part de la voie d'accès, l'autre aboutit à une terrasse qui domine la voie postérieure, au delà de laquelle la vue s'étend sur la mer et le littoral."

Textes

Textes d'Henri Prost

Henri Prost, « Anneau d'Or¹ », 1910.

Texte pour le concours d'Anvers – 1910

[P. 109]

RAPPORT DE MONSIEUR HENRI PROST

(Projet « Anneau d'Or ») Premier Prix.

Le programme de ce concours n'envisageant pas la question financière, imposant un maximum de surface pour les terrains à bâtir et pas de minimum, nous avons cru pouvoir approprier une large part de terrain à la création de grands espaces découverts, de parcs, de squares, formant ainsi un grand réservoir d'air entre la ville ancienne et la future ville moderne.

Une particularité des fortifications d'Anvers a spécialement attiré notre attention, c'est la présence du large fossé d'eau qui contourne la ville actuelle. Par endroits, il donne à tout le paysage qui l'entoure une jolie couleur et nous avons cru pouvoir le conserver sur presque tout son parcours.

Le large boulevard circulaire qui est l'objet de ce concours suivrait les sinuosités de ce canal qui, bordé de villas, de jardins et de monuments divers, donnerait ces beaux effets qu'on admire dans les villes du Nord. Au lieu d'un boulevard monotone compris entre deux rangées de maisons, nous obtiendrions des vues pittoresques et imprévues qu'un boulevard seul ne saurait donner. Nous avons respecté la plupart des constructions militaires qui se trouvaient le long des fortifications (l'arsenal, portes, casernes, etc.) et dont la conservation possible nous était demandée. Ce seraient pour les générations futures, des spécimens intéressants de l'art militaire de notre époque qu'il importait de garder.

Des objections pourraient être faites contre la conservation de ce canal des anciennes fortifications au point de vue de l'hygiène et au point de vue financier. Bien que cette dernière question ne nous soit pas soumise, nous devons en parler car elle est intimement liée à la première. Nous allons les examiner successivement.

HYGIENE

D'après les renseignements officiels qui nous ont été fournis par les autorités militaires, le voisinage de l'eau des fortifications n'est pas nuisible à la santé et à l'hygiène; aucune maladie ni épidémie ne s'est jamais déclarée de ce fait dans les casernes bordant les fossés, leur eau se renouvelant par l'Escaut, le Schyn et le canal de la Meuse.

FINANCE

A première vue, la conservation des fossés prive la ville d'une surface de terrain dont la vente produirait certainement une somme importante, *mais ceci n'est qu'apparent*. En effet, nous avons aux environs des portes du Schyn et de Turnhout d'une part, et aux Polders du Kiel de l'autre, des terrains dont nous avons à étudier l'aménagement et dont la cote est au-dessous du niveau des hautes marées (4. m).

[P. 110]

D'après les renseignements qui nous ont été communiqués par le Secrétariat de la Commission, il est

1 PROST Henri, « Anneau d'Or », in *Memorandum du concours pour l'aménagement des terrains devenant disponibles par suite du démantèlement de l'enceinte fortifiée d'Anvers*, Anvers, Ministère de l'Agriculture et des travaux Publics, Commission d'études pour l'aménagement de l'agglomération anversoise, 1911, p. 109-116.

interdit sur ces terrains de construire au-dessous de la cote 5 m. La Commission aurait décidé d'exproprier et de remblayer ces régions dangereuses à la santé publique à la cote 6 m afin de les rendre habitables.

Pour exécuter ce travail, il faudrait chercher des terres très loin, le coût du transport en serait élevé, tandis qu'en ne comblant pas le fossé des fortifications, la terre des talus serait déjà un appoint considérable tout trouvé et facile à transporter.

Cela permettrait ainsi de bâtir immédiatement des quartiers dont le voisinage dans leur état d'insalubrité serait une gêne pour le développement de la nouvelle ville, et un retard considérable aux embellissements projetés.

Il est important de remarquer que la surface du terrain remblayé dans ces régions insalubres sera supérieure à celle des fossés comblés et cela pour la raison suivante :

Le volume des terres des talus est égal à celui de la capacité des fossés, le fond de ceux-ci est toujours à une cote inférieure à celle des parties les plus basses des terrains à remblayer (2,50 m pour les Polders du Kiel et 2 m près de la porte de Turnhout) ; il en résulte donc que, à surface égale, il faudra beaucoup plus de terre pour combler les fossés que pour assainir les terrains susvisés.

Ce sont ces questions d'hygiène et de santé publique qui, jointes à la beauté de la future ville nous ont décidé à conserver le cours d'eau constitué par les fossés des fortifications.

Sur presque toute l'étendue de l'enceinte, sauf dans des parties que nous signalons plus loin, le talus des fortifications serait abattu et les terres transportées sur les terrains insalubres.

Le fossé actuel prendrait alors l'aspect d'un canal dont il faudrait décorer les rives par des plantations. Il ne saurait être question ici de créer une fausse rivière ; on conserverait à ce canal sa configuration actuelle dont on chercherait à tirer le meilleur effet.

Il ne s'agirait pas non plus d'en faire un élément de navigation commerciale tout à fait inutile dans cette partie d'Anvers.

Le passage des routes sur le canal pourrait donc se faire à très peu de frais, cependant il serait bon de réserver sous ces passages des petits ponts pour le canotage possible.

Sur la plus grande partie de son parcours le boulevard côtoyant une des rives du canal, soit directement sur le bord, ou par instants séparé de lui par des plantations, l'on pourrait disposer des bancs, des exèdres, etc., permettant de se reposer en regardant de beaux points de vue.

La rive opposée serait occupée par des habitations (villas ou autres) dont les terrains seraient directement en bordure des eaux du canal, de façon que leurs façades ou leurs jardins s'y reflètent directement.

En des endroits spécialement choisis, en tenant compte de la configuration du canal, nous avons placé quelques-uns des monuments demandés de façon que leur silhouette architecturale (clocher, tour, beffroi, etc.) dominant cet ensemble pittoresque de boulevard, jardins, villas, habitations, etc. soit doublée par le reflet des eaux.

QUARTIERS ARISTOCRATIQUES

LE NOUVEAU PARC ET L'AVENUE DE LA PÉPINIÈRE

La population aristocratique et riche de la ville actuelle occupe les quartiers situés entre le Parc et la Pépinière. L'avenue Charlotte et le boulevard Léopold qui relient ces deux squares sont parmi les plus beaux d'Anvers.

La Ville ayant acquis des terrains pour créer un nouveau Parc aux environs de Dikke-Mee, il nous a paru nécessaire de transformer la rue de la Pépinière en une large et belle avenue qui, faisant suite au Boulevard Léopold, relie la Pépinière au nouveau Parc autour duquel se développerait la partie aristocratique des nouveaux quartiers.

Cette avenue serait pour Anvers ce qu'est l'avenue du Bois de Boulogne pour Paris. C'est à sa rencontre avec le boulevard circulaire que nous avons cherché à créer un ensemble architectural pouvant contribuer à la beauté de la ville future.

C'est en cet endroit que, disposés au milieu de parterres, squares et jardins créés pour offrir de belles perspectives, nous plaçons des édifices comme le Palais des Expositions, la salle de concerts de Berchem, des hôtels pour des cercles divers (commerciaux, maritimes, militaires, aéronautiques, etc.) le tout à proximité du champ de courses et d'aviation établi sur le terrain des manœuvres actuel.

QUARTIERS POPULAIRES

Les nouveaux quartiers ouvriers semblent devoir [P.111] se développer dans les parties voisines de la porte de Turnhout.

Nous créons près de cette porte un Parc destiné à être entouré par des quartiers ouvriers. M. Buls, dans sa remarquable étude sur l'esthétique des villes, fait ressortir la nécessité de bien trancher les quartiers d'une ville. Il est bien évident que le nouveau Parc de Dikke-Mee ne saurait suffire à une ville aussi étendue et présentant des éléments aussi différents que ceux d'une riche ville commerciale comme Anvers. Il nous paraît impossible de songer à n'avoir qu'un seul parc commun aux éléments aristocratiques et populaires. La région voisine de la porte de Turnhout nous a paru être la plus proche de l'élément travailleur occupé aux bassins. Les communications en seraient faciles surtout en augmentant la largeur des voies qui accèdent aux portes du Schyn et de Turnhout.

Pour ce parc des quartiers populaires, nous avons choisi pour emplacement la partie de terrains située entre les deux bras du Schyn dont le niveau est trop bas pour être habité et est livré actuellement à la culture. Il pourrait être remblayé partiellement à la périphérie et occupé par une ceinture d'habitations.

Tous les terrains disponibles de l'enceinte compris entre les portes du Schyn et de Turnhout et ceux de cette région que la ville serait obligée d'exproprier, et de remblayer à la cote 6 m, seraient affectés à la construction de maisons à bon marché avec des emplacements pour jardins d'enfants, écoles, clubs ouvriers, bibliothèques populaires, bains publics et bassin de natation.

Nous avons groupé ces différents éléments à proximité du parc du Schyn et du canal où il se déverse, essayant de donner à cette partie le plus de bien-être possible dans un agréable cadre de verdure. Le beau clocher de l'Eglise Saint-Jean qui domine cette partie de la ville formerait point de vue de la perspective de certaines rues. Un autre groupement disposé en forme de cité-jardin correspondant à la population actuelle des quartiers voisins de la Gare du Sud, serait établi à proximité du Belvédère sur les Polders du Kiel, remblayés à la cote 6 m. A cause du voisinage du Port, il est probable qu'une partie de cette cité-jardin serait affectée à des habitations plus modestes pour la population ouvrière de cette région.

En bordure du quai seraient les locaux pour maisons de commerce.

Entre les emplacements des quartiers aristocratiques et populaires seraient disposés des quartiers affectés à la population bourgeoise, c'est-à-dire dans la partie desservie par le boulevard circulaire entre la porte de Borgerhout et la porte de Berchem d'une part, et entre la partie du même boulevard comprise entre le boulevard Jean van Ryswyck et le Belvédère.

QUARTIER DES ÉCOLES D'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR

Les terrains de l'enceinte situés à l'extérieur de la porte du Kiel pourraient être affectés à un groupement d'édifices destinés à l'enseignement supérieur (collèges, lycées, écoles normales, laboratoires, formant une sorte de parc des études inspiré de ceux qui existent en Amérique et en Angleterre, etc.). A cet endroit nous plaçons en bordure, l'Académie des Beaux-Arts et le Conservatoire de Musique formant ainsi le premier élément de ce qui peut-être, dans l'avenir, pourrait devenir la future université flamande.

Nous allons examiner successivement les différents édifices qui nous sont imposés par le programme :

BELVÉDÈRE.

Nous avons conçu le Belvédère demandé à l'extrémité du boulevard comme une grande plate-forme dominant l'Escaut et permettant le libre passage du quai de la Station, sans interrompre le trafic du Port.

La balustrade de la plate-forme approche le plus près possible les navires qui sont à quai. Le trafic maritime amuse la foule qui aime à voir de près ces prodigieuses merveilles de l'industrie navale. Nous avons donné à cette plate-forme un très grand développement. Ce Belvédère aurait pour Anvers l'importance du Pincio à Rome. Il est accompagné de jardins qui sont nécessaires pour atténuer l'uniformité des quais de la Station.

Le boulevard, après être passé sous le pont du chemin de fer du Sud monte en pente douce à cette plate-forme passant derrière l'Arsenal. Il est séparé en deux par un parterre de verdure – allée montante - allée descendante.

A droite et à gauche de la plate-forme, deux rampes permettent d'accéder au quai de la Station.

La plate-forme serait à la hauteur des tourelles de l'Arsenal.

Rien ne serait modifié à l'ensemble de ce bâtiment ; la tourelle de droite serait modifiée partiellement par l'arrivée d'une des rampes montant du quai de la Station.

[P.112]

Pour la construction de notre Belvédère, nous proposons le ciment armé ; cette matière permet de grandes portées, des encorbellements de toutes dimensions, donne une simplicité de ligne qui serait en harmonie avec les immenses navires qui s'amarrent aux quais d'Anvers.

Six piliers d'une forme spécialement étudiée d'après l'expérience fournie par les constructions les plus récentes, sont placés dans la partie du quai affectée au trafic du port ; leur très grand espacement fait qu'ils n'entraveraient en rien la circulation.

Ils supportent une grande plate-forme où la foule, les voitures, les autos, pourraient circuler très largement.

Le grand abri formé par cette plate-forme faciliterait beaucoup le trafic maritime. Il pourrait être utilisé pour le départ des lignes de voyageurs de Harwich et autres, formant ainsi une gare maritime où l'embarquement et le débarquement des trains se feraient à couvert.

Par sa forme, chaque pilier se tient en équilibre de lui-même.

Nous avons donné au Belvédère le maximum de longueur qu'il était possible ; cette longueur nous est déterminée par le bâtiment de l'arsenal que nous désirons conserver sans nuire à l'aspect de sa façade principale et former avec lui un tout harmonieux.

Si la Commission trouvait notre Belvédère trop développé en longueur, on pourrait n'exécuter que quatre piliers au lieu de six.

Au centre de la plate-forme, six ouvertures facilitent l'éclairage et l'aération du quai. Des plantations de fleurs et gazon décorent l'espace compris entre ces ouvertures.

ÉGLISE DE LA PORTE SAINT-MICHEL.

Cette Église est placée sur le bord de l'étang formé par le fossé des fortifications ; elle est au centre de la cité-jardin projetée sur l'emplacement des Polders du Kiel remblayés à la cote 6 m. Derrière l'Église pourraient être les écoles et, au croisement de deux rues, serait la place du Marché.

Du boulevard, les rues donneraient des perspectives variées sur le marché et l'église.

GARE DU SUD.

Nous prévoyons à proximité de cette gare deux grandes places pour le stationnement des voitures, disposées de façon que celles-ci ne gênent pas la circulation générale; des hôtels pour voyageurs seraient construits dans les blocs à bâtir situés en bordure de ces places.

Nous croyons que cette nouvelle gare ne devrait pas avoir des halls trop élevés afin de ne pas nuire à la perspective que forme la jolie tour de la gare actuelle, à l'extrémité de l'Avenue du Sud.

ACADÉMIE DES BEAUX-ARTS

CONSERVATOIRE DE MUSIQUE - EGLISE

Les deux premiers édifices seraient avec jardins où les ateliers et classes pourraient être dissimulés.

Les parties principales de ces édifices seraient en bordure d'un square. De nouvelles rues, créées ou prolongées, venant de l'intérieur de la ville, aboutiraient à ce square.

Une artère centrale partant de l'axe de ce square forme perspective entre les blocs à bâtir sur l'église demandée aux environs de la rue du Coin de Fer.

Dans la planche 2 reproduisant ce quartier déjà indiqué à la planche n° 1, nous indiquons la possibilité de composer un bel ensemble en groupant les établissements d'enseignement supérieur, collèges, lycées, laboratoires d'étude etc., peut-être l'Université flamande, si celle-ci était créée à Anvers.

La végétation qui existe déjà dans ces parties permettrait la création facile de parcs.

Les ateliers de l'Académie et les classes du Conservatoire isolés dans la verdure, se reflétant dans l'eau du canal, formeraient certainement un beau décor tout le long du boulevard.

PALAIS DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE.

Un édifice de ce genre doit satisfaire à des exigences assez complexes et varier avec la nature des expositions.

Celui que nous concevons selon une solution analogue au Grand Palais de Paris serait, comme le Cristal-Palace de Londres, au milieu de jardins, à proximité d'un grand espace découvert.

Cette grande plaine que nous avons faite la plus vaste possible servirait, comme le champ de manœuvres actuel, de champ de courses, expériences d'aviation, d'aéronautique, d'automobilisme et, dans certains cas, partiellement à des expositions qui n'auraient pas trouvé place dans le Palais.

[P. 113]

Notre Palais fait le fond de la perspective de l'avenue de la Pépinière. De chaque côté de cette avenue, en façade sur la Grande Place, nous plaçons deux édifices non prévus au programme, mais dont l'architecture doit être en harmonie avec celle de la place.

Ils pourraient être affectés à de grands cercles ou à des hôtels, comme cela a été fait à Rome, Piazza Termini.

Le terrain où serait élevé le Palais est à un niveau plus élevé que celui du square de la Pépinière, ce qui avantagerait beaucoup l'effet de cette perspective.

Le terrain du Dikke-Mee est à la cote 13,40 m, et le niveau du square de la Pépinière est à 10,40 m.

A proximité du champ d'aviation, il serait nécessaire de réserver un emplacement pour un hôtel destiné aux voyageurs arrivant à Anvers par la voie des airs; il faudrait aussi une sorte de phare pour l'aviation, avec poste de télégraphie sans fil.

Cette tour pourrait donner le sujet d'un très bel édifice, contribuant beaucoup au pittoresque du boulevard. Son image donnerait un grand intérêt aux reflets des eaux du canal qui aboutit à son pied. Pour que le champ de courses et d'aviation ait une dimension suffisante et pour faciliter ses dégagements, nous avons réuni au champ de manœuvres actuel, les terres qui sont comprises entre les terrains militaires et la nouvelle route de Bruxelles; il n'y a actuellement aucune construction sur ces terrains.

De même au sud du champ de manœuvres, nous proposons une légère emprise sur les terrains avoisinants pour régulariser la forme de l'espace libre.

Aux terrains achetés par la Ville pour le nouveau Parc, nous avons ajouté une petite partie des terrains militaires afin de conserver, encadrée de verdure, la mare créée dans le fossé des fortifications.

Nous croyons que ce bosquet avec restaurant, kiosque à musique, etc., ferait un endroit charmant.

Pour la création de notre Grande Place, et pour régulariser le boulevard, quelques expropriations seront nécessaires dans les parties actuellement en bordure des fortifications.

SALLE DE CONCERTS DE BERCHEM.

Cette salle ferait fond à la perspective formée par le square projeté depuis la Grande Place jusqu'à cette salle.

Nous lui avons adjoint une galerie en amphithéâtre qui pourrait servir de Musée de Sculpture.

Il est à remarquer que l'on peut supprimer cette galerie ; il faudrait alors encadrer la salle de verdure masquant les maisons qui sont en arrière, dont l'architecture pourrait nuire à celle de la salle.

Au milieu du square qui est devant la salle de concerts, nous transformons le fossé actuel en un canal qui produirait, pour bien peu de frais, l'effet de ces beaux miroirs d'eau qui, à Versailles, donnent de si jolis effets.

Le niveau des eaux dans cette partie se trouvant à une cote inférieure de plusieurs mètres à celle du boulevard, nous disposons notre square en cuvette, suivant le profil indiqué aux détails, afin de faire que le niveau des parterres soit à peine plus élevé que celui des eaux.

Il est à remarquer qu'on produirait cet effet à peu de frais. Nous croyons que, vu du boulevard qui dominerait les parterres, l'effet pourrait être joli.

Le square vu de la Salle de concerts a une perspective un peu oblique sur la Grande Place, mais directe sur la grande tour aux signaux dont la silhouette intéresserait beaucoup cette partie de paysage.

MAISON COMMUNALE DE BERCHEM.

Elle serait placée dans l'axe du bastion dans l'enceinte formée par le fossé actuel, les talus étant arasés. Cette ceinture d'eau serait un élément important pour l'architecture de cet édifice qui pourrait présenter un aspect fort original et pittoresque.

En avant, le bastion se prête admirablement à la création d'un très beau jardin.

Un grand espace découvert formant le centre de ce square serait réservé spécialement aux jeux.

Cet espace pour les jeux nous a paru nécessaire ; il ne fait pas double emploi avec la plaine spécialement réservée aux concours hippiques et à l'aviation, cette dernière serait trop dangereuse pour que les joueurs de tennis, football, etc. puissent s'y aventurer.

De chaque côté des pelouses, dans des jardins, pourraient se grouper les écoles primaires.

Ces écoles n'occupant probablement qu'une partie de ces jardins, on pourrait y élever des villas.

Au fond, le fossé des fortifications, sans aucuns frais, donnerait un superbe miroir d'eau qu'une végétation appropriée mettrait en valeur.

Sur ce miroir ou dans l'axe au fond, il serait possible de créer une sorte de nymphée dont l'effet [P. 114] contribuerait à embellir le fond de ce square. (Voir coupe de la variante de ce square).

A cause de la forme saillante du fossé qui sépare la Maison Communale du boulevard, nous sommes obligés de donner au boulevard une forme légèrement courbe qui, croyons-nous, ne gênerait en rien la circulation.

Nous avons donné une variante de la composition de ce square en supprimant les fossés entourant la Maison Communale. Le boulevard peut alors se poursuivre en ligne droite sans dévier en passant devant.

La perspective que nous donnons de cette variante n'a pas l'intention de montrer autre chose que la forme générale du square en lui-même. Il y a, en effet, un manque de concordance entre les rues indiquées dans cette perspective et notre plan général. Elles sont tracées d'après un projet auquel nous avons renoncé, mais cela ne change en rien le square lui-même.

Nous nous excusons de présenter ainsi une planche incomplète, le temps matériel nous a manqué pour recommencer ces dessins.

BERCHEM - ÉGLISE DE LA PORTE DE BORSBEEK

La situation serait analogue à celle de la Maison Communale, mais pourrait s'arranger suivant la disposition très différente que nous indiquons.

Elle serait placée au centre de l'espace formé par une partie du bastion, des fossés limiteraient le parvis en avant sur le boulevard.

Les maisons entourant la place devraient former un cadre architectural en rapport avec l'Église. Le clocher de l'Église est dans le prolongement de l'avenue Cogels.

La porte de Borsbeek, qui est dans l'axe de cette avenue, pourrait être conservée comme vestige de l'architecture militaire de notre époque. La masse de l'Église et la silhouette de son clocher se dessineraient sur le ciel au-dessus de cette porte dans la perspective de l'avenue Cogels.

Dans l'axe du clocher, au-delà du boulevard, une voie conduit à une place qui pourrait être réservée à un marché aux fleurs. Des édifices d'utilité publique: caisse d'épargne, poste, banque, pourraient y être groupés.

Nous donnons deux croquis de l'aspect d'ensemble de cette Église, mais certains détails de premier plan correspondent à une variante de l'arrangement de notre plan général en cet endroit.

Ce serait certainement très pittoresque, mais moins bon au point de vue circulation sur le boulevard que notre plan général. L'Église et la place qui l'entourent sont identiques dans les deux cas. Le parvis serait un peu moins allongé, la saillie des fossés étant réduite dans notre plan d'ensemble pour permettre le boulevard en ligne droite.

EGLISE DE LA PORTE LEOPOLD ET STATION DE BORGERHOUT.

Une gare étant toujours un centre de mouvement important, nous établissons au croisement de l'avenue Plantin et du boulevard, une place d'où l'on aurait de jolies perspectives sur les canaux.,

L'Église est dans l'axe vis-à-vis de la gare, son clocher se silhouetterait dans la perspective de l'avenue Plantin.

Entre la gare et la voie du chemin de fer serait réservé un passage pour la ligne de tram venant de la station vicinale de Zurenborg.

Nous donnons un détail de cette place à 0,002 m.

PALAIS DES FÊTES.

Il serait installé près d'une grande place où se grouperaient les édifices communs à des quartiers ouvriers: bibliothèque, écoles professionnelles, cours du soir, maison du peuple, coopératives, etc.

Une de ses façades précédée de parterres et plantations décorerait l'un des côtés de la place.

La façade opposée au Palais formerait fond à la perspective formée par le canal.

Ce Palais des Fêtes forme le centre du Grand Parc destiné aux populations ouvrières.

Les talus des fortifications seraient conservés et des plantations y seraient faites; nous sommes convaincus que l'on pourrait en tirer un très bel effet et l'on conserverait encore ici des vestiges d'architecture militaire de notre époque. Ces talus masqueraient le viaduc du chemin de fer.

Dans une partie du canal en forme de V que nous conservons, serait installé le bassin de natation.

ÉGLISE A PLACER AUX ENVIRONS DE DIKKE-MEE.

Par suite de la disposition de notre plan, la région de Dikke-Mee ne forme pas un centre habité. Nous avons donc, par conséquent, été amené à placer cette Église au milieu du nouveau quartier qui se [P. 115] développe du côté Est du Parc, à peu de distance de Dikke-Mee.

GARE DES 1.000 WAGONS.

Nous agrandissons la gare d'une surface supérieure à celle de la gare de Borgerhout qui doit être transportée ici.

Pour faciliter le parcours du boulevard, nous prenons une petite partie du terrain de la gare actuelle dont l'angle saillant nous gênait.

Le triangle emprunté et la gare de Borgerhout ont une surface de $12.000 + 20.000 = 32.000$ m²; nous augmentons la surface de 51.795 m², ce qui, on le voit, est très largement suffisant. Si on trouvait

que la gare ainsi transformée n'est cependant pas assez grande, on pourrait supprimer une partie des habitations ouvrières et n'en conserver que le rang formant bordure sur le boulevard.

Un trait ponctué indique sur nos plans la possibilité de cet agrandissement.

CITES OUVRIERES.

La partie que nous réservons aux habitations à bon marché est supposée remblayée à la cote 6.

Le canal où se jette le Schyn est conservé. Le petit bastion qu'il entoure formerait une île de verdure au milieu du canal. Nous avons donné un petit croquis très insuffisant de cet endroit qui serait certainement aussi agréable à habiter qu'à regarder.

Sur le bord du canal, vis-à-vis de l'île, serait un square avec édifices d'utilité publique pour ce quartier. Les écoles seraient dans un jardin au fond du square. La place du Marché près des écoles donnant sur le square.

Les groupements de maisons nous ont été inspirés par les récentes constructions anglaises d'Hampstead et autres.

Les conclusions du prochain Congrès de Londres (octobre 1910) nous permettraient certainement de perfectionner beaucoup les dispositions indiquées dans notre projet.

MAISONS EN BORDURE DU CANAL.

(entre la Maison Communale de Berchem et la Place de la Gare).

Les terrains qui sont placés en bordure du canal, entre la porte de Malines et celle de Borgerhout, pourraient être réservés à des villas au milieu de jardins ou bien à des maisons bourgeoises ayant leur façade à l'aplomb de la berge du canal. Cette dernière solution qui a donné de si beaux résultats dans les villes du Nord, ou à Venise, ou à Florence, serait certainement la plus pittoresque et permettrait de composer de beaux morceaux d'architecture donnant de superbes reflets dans les eaux du canal. Mais la solution des villas avec jardins présente cet avantage de fournir un cadre de verdure toujours joli, masquant en partie les façades de ces villas, elles auraient un aspect toujours agréable, même si leur composition laisse à désirer, et l'aspect d'ensemble vu du boulevard risquerait moins d'en souffrir.

HOPITAL. SUR LE TERRITOIRE D'ANVERS.

Nous avons établi l'hôpital demandé sur le territoire d'Anvers en dehors des terrains de l'enceinte. Il est placé dans une partie bien aérée, en face du terrain de courses et d'aviation, qui se prêterait à une bonne orientation nord-sud des bâtiments. La dimension du terrain affecté à cet usage serait suffisante pour la disposition d'un hôpital en boxes pour 250 malades, avec jardins pour les convalescents. La disposition en boxes demande plus de place que la disposition en dortoirs, mais elle est tellement plus humaine, que d'ici très peu d'années, on trouvera nos hôpitaux à dortoirs des restes d'une époque barbare, où les malades se voyaient mutuellement agoniser.

La disposition générale de cet hôpital n'est indiquée que sur le plan n° 2.

HOPITAL DE BORGERHOUT.

Nous avons établi cet hôpital sur les terrains situés à proximité de la Grande Place de la Gare dont l'emplacement et l'altitude nous paraissent convenir aux conditions d'hygiène et de salubrité. Nous aurions voulu placer cet édifice le plus à proximité du Parc des quartiers ouvriers de Borgerhout, mais les terrains de cette région sont trop humides, étant à une cote peu élevée au-dessus du niveau normal des eaux.

SCHYN.

Le Schyn sur son parcours dans les nouveaux [P. 116] quartiers passerait au milieu d'une large avenue, ses deux rives étant bordées de plantations.

Le bras du Schyn qui pénètre dans la ville près de la porte de Borgerhout, est longé sur son parcours par une rue dont il limite les propriétés sur un côté; les propriétés en bordure de ce petit cours d'eau auraient une servitude obligatoire de jardins en avant de leur maison.

PRISON.

Nous avons placé cet édifice à une certaine distance du boulevard, le voisinage trop immédiat de ce vaste édifice serait une cause de tristesse pour l'aspect du quartier populaire et ses grandes dimensions gêneraient la circulation dans cette partie de la ville.

BATIMENTS MILITAIRES.

Notre disposition permet de les conserver presque tous, tout au moins les principaux.

La conservation de l'Arsenal a été indiquée dans l'étude du Belvédère.

Le bâtiment des portes Saint-Michel et Saint-Bernard serait conservé ainsi que celui de la caserne des pontonniers, mais il serait nécessaire de leur créer une façade sur le boulevard ou tout au moins un cadre de verdure; cela dépend beaucoup de la destination qui leur sera donnée.

La plupart des petits bâtiments dont la conservation était demandée sont compris dans des terrains à bâtir.

La caserne près de la Porte de Turnhout, où est établie la télégraphie sans fil, est intacte et comprise dans les constructions qui donnent sur la Place du Peuple. Nous supposons qu'on lui a fait les adjonctions nécessaires pour qu'elle ait un aspect architectural sur cette place; à titre de simple indication, nous l'avons supposée transformée en maison du Peuple.

VOIRIE.

Nous avons choisi pour notre boulevard circulaire un profil analogue à celui de l'avenue du Sud à Anvers même, c'est-à-dire, composé d'une partie centrale réservée aux voitures, autos, tramways et de deux circulations latérales desservant les habitations (en y ajoutant une servitude de jardins devant celles-ci).

Entre la partie centrale et les voies latérales sont deux trottoirs bordés d'arbres ou circulent d'un côté les cavaliers et cyclistes, l'autre étant réservé aux piétons. Dans les parties où le boulevard longe le Canal, nous avons supprimé une des voies latérales qui devenait inutile.

Toutes les principales voies de la ville sont prolongées au-delà du boulevard et traversent les nouveaux quartiers; une route circulaire entourant toute la nouvelle ville, réunit tous ces quartiers à leur périphérie.

Les places que nous avons conçues à la rencontre du boulevard et des principales avenues seraient établies selon le système des places à circulation giratoire préconisé par M. Hénard.

Dans toutes les rues nouvelles, les maisons d'angle auront un pan coupé d'au moins six mètres afin de permettre aux conducteurs de véhicules d'augmenter leur champ de vision et de diminuer ainsi les chances de collision aux angles des rues.

Dans le tracé des rues, nous avons cherché autant que possible à éviter de trop longues lignes droites dans une direction nord-sud, cette orientation étant aussi désagréable l'été que l'hiver.

P.S. Dans ce rapport nous désignons par :

plan 1 - Celui qui comprend les nouveaux quartiers voisins de la Gare du Sud.

plan 2 - Le nouveau Parc et l'avenue de la Pépinière.

plan 3 - La: Maison Communale de Berchem, l'Eglise et la place de la Gare.

plan 4. - La. Région du Schyn et la porte de Turnhout.

Dans les croquis ou perspectives que nous avons donnés, l'architecture, sauf pour le Belvédère, n'est indiquée que pour faire comprendre les dispositions des emplacements choisis pour les principaux édifices.

Henri Prost, « Le Plan d'Aménagement et la mise en valeur de la Côte d'Azur Varoise² », 1923.

[P. 5]

Le plan d'aménagement et la mise en valeur de la Côte d'Azur Varoise

Par M. HENRI PHOST,

Architecte-Urbaniste (S.F.U.)

Il s'agit de coordonner les efforts de 25 communes vers un but unique. Sans chercher à résoudre à fond les questions si délicates des plans d'aménagement de chacune de ces communes, nous devons en établir les données essentielles pour le littoral de chacune d'elles leur laissant le soin d'en préciser les détails.

Certaines de ces communes ont déjà commencé leurs plans d'aménagement et d'extension, conformément aux prescriptions de la loi. Toulon et Saint-Raphaël ont déjà presque achevé leurs études. Notre Confrère Dervaux mettait récemment la dernière main à son plan de Toulon et MM. Abella et Danger ont présenté celui de Saint-Raphaël.

La division de notre territoire en communes, créant de si nombreuses cloisons étanches est presque toujours un écueil paralysant et annihilant tout effort pour réaliser l'aménagement d'un territoire dont les divisions administratives n'ont bien souvent aucun rapport avec la configuration géographique.

La belle initiative de M. le Préfet du Var permet de réduire ces barrières.

Notre plan d'aménagement doit donc être avant tout une œuvre de conciliation, ayant pour objet de préparer, avec chaque commune, la réalisation des éléments juxtaposés d'un ensemble dont l'intérêt régional et même national, n'échappe à personne.

Le programme de M. le Préfet, qui a servi de base à la constitution du Syndicat, a trois objectifs principaux :

1° Protection de la Côte ;

2° Large possibilité d'élargissement des voies publiques ;

8° Mise en valeur du pays : c'est-à-dire la possibilité pour chacun d'acquérir un terrain avec la certitude de savoir ce terrain en bordure d'une voie publique, dont la réalisation [P. 6] plus ou moins lointaine est cependant absolument assurée.

D'énormes travaux sont à faire pour mettre ce département en valeur, tant du point de vue des routes et chemin de fer, qu'alimentation en eau. Ce dernier point surtout est capital. De grands projets très étudiés, prêts à exécuter, seraient d'autant mieux favorisés, dans leur réalisation, si l'Etat pouvait se rendre compte que les régions devant bénéficier de cette adduction, sont destinées à se couvrir de constructions et à recevoir de nombreux habitants.

Car, pour réaliser ce programme, il faut des habitants en beaucoup plus grand nombre qu'il n'y en a actuellement, il faut fixer et retenir ceux qui viennent simplement en touristes dans ce pays si pittoresque où il y a tant de place libre que l'on peut occuper sans en altérer l'aspect.

L'installation de nouveaux habitants ne peut se faire sans de nombreux lotissements, et pour provoquer ceux-ci, il faut vertébrer l'ossature du réseau de voies de communications de notre littoral dont le tracé permettra d'une part aux Touristes de découvrir les plus beaux points de vue et d'autre part, de créer sur ces artères essentielles tout un réseau de voies secondaires où chacun trouvera le lot de terrain bien orienté, étant assuré d'avoir eau, égouts et électricité.

2 PROST Henri, « Le plan d'aménagement et la mise en valeur de la Côte d'Azur Varoise », in *Où en est l'urbanisme en France et à l'étranger*, Congrès de Strasbourg, Syndicat des Communes du littoral varois, SFU, Eyrolles, 1923, p. 5-15.

En résumé, le programme de M. le Préfet adopté par le Syndicat, est pratiquement de déterminer ces vertèbres de l'ossature générale sur lesquelles chaque commune tracera son plan d'aménagement en bordure du littoral qui l'intéresse.

Pour chacune de ces agglomérations, nous avons recherché partout l'application des données essentielles exposées, dans les nombreuses circulaires adressées aux Maires des communes, sur l'inspiration de la Commission Supérieure des plans d'aménagement ; en les modelant, les adaptant à la nature du sol et au profil accidenté de cette côte, parfois encore si joliment sauvage.

En général, pour chaque commune, trois directives sont à considérer :

1° Le bord de la mer ;

2° La voie d'évitement ;

3° La liaison directe des agglomérations actuelles et futur entre elle et avec la station la plus proche.

Les bords de mer si variés d'aspect peuvent se classer en trois catégories :

a) Ils sont constitués par des plages ; [P. 7]

b) Ils sont rocheux, mais de profils peu accidentés, et des voies à pente normale peuvent en suivre les contours ;

c) Ils sont trop accidentés pour que des voies puissent être réalisées sans importants travaux qui en dénatureraient complètement l'aspect.

A ces trois caractéristiques, correspondent trois aménagements typiques.

En arrière des plages, une voie d'évitement permettra aux lotissements de venir en bordure, promenade front de plage, la circulation intérieure étant réalisée à l'aide de voies secondaires en jonction avec la voie d'évitement. La promenade front de plage étant largement accessible aux piétons, mais les voitures légères n'étant admises, qu'en dehors des heures de bain ainsi que cela existe sur la plupart des plages de Belgique qui occupent toute la côte, d'Ostende à la frontière française.

Sur les rochers aux profils peu tourmentés, les voies et promenades pourront être réalisées monumentales ou pittoresques selon la région et la nature du pays environnant.

Sur les rochers mouvementés, aucune voie de grande circulation, mais des sentiers pittoresques à travers des massifs boisés largement réservés, la grande circulation étant rejetée en arrière avec des lotissements appropriés pour desservir les villas dont les jardins pourront venir en bordure du sentier pittoresque, quand toutefois ces villas ne compromettent pas la beauté du site.

Certes il ne peut être question de réaliser partout, uniformément et également, en tous points, une circulation en bordure de mer. Il y a des situations acquises qu'il serait imprudent de toucher, sans que l'ensemble de la collectivité en tire le moindre avantage ; mais partout où nous le pourrons, nous chercherons dans chaque commune, à créer des excursions circulaires, de longueurs différentes, pour promeneurs de tous genres, piétons, cyclistes, cavaliers ou automobilistes en ayant soin d'éviter les parcours monotones ; et lorsqu'une voie ne pourra être réalisée complètement en bordure de mer, de larges et fréquents créneaux, entre les propriétés privées, permettront aux touristes de jouir des points de vue les plus variés.

Partout, ou presque partout, les constructions devront être édifiées avec un minimum de surface de jardin, la végétation existante est trop précieuse pour que nous ne prenions pas des mesures énergiques en vue de sa protection.

Quant aux constructions elles-mêmes, nous ferons appel [P. 8] à tous nos confrères afin d'empêcher l'édification de toute construction dont le caractère ne serait pas en rapport avec l'harmonie du paysage. Terrasses et couvertures à faible pente doivent être de rigueur, les imitations de chalets Normands ou Hollandais et toutes les pâtisseries d'architectures cosmopolites sont à bannir d'une région où nous voudrions voir tous les constructeurs s'inspirer de la vieille architecture provençale appliquée sur des plans correspondant bien à nos besoins modernes.

Comment seront ces voies et promenades futures dont nous venons d'exposer les principes généraux du tracé ? D'abord il faut définir la forme des agglomérations qui vont se créer.

L'auto a changé radicalement la formation même des cités. La minuscule auto 5 chevaux si souple et si rapide, que ces dernières années ont vu naître, permet pour des prix qui iront en décroissance d'avoir un moyen de transport donnant à quiconque la faculté de choisir l'emplacement de son « home » à des distances éloignées de tout centre de ravitaillement, chose que, il y a seulement quelques années

il eut été impossible à envisager.

Les maisons d'alimentation, les magasins de nouveauté ont développé de leurs côtés leurs moyens de livraison ; on peut dire qu'actuellement, partout où il y a une route, on n'est jamais isolé, surtout depuis que le médecin de campagne a commencé à remplacer son légendaire cabriolet pour une auto du dernier modèle populaire.

On peut donc prévoir que, si la population des agglomérations existantes augmente immédiatement autour du noyau central, partout, tout le long de cette côte nous devons nous attendre à voir des habitations s'élever un peu au hasard des acquisitions de terrain, nul doute qu'une énorme circulation automobile en résultera, nombre de voitures seront conduites par leur propre propriétaire et très souvent ce conducteur sera une femme, un vieillard ou un enfant.

Les grands cars de touristes seront de plus en plus nombreux et n'oublions pas que les transports au moment des vendanges se font au moyen de camions et de remorques déjà très encombrants aujourd'hui.

Il va falloir canaliser avec méthode ces véhicules de tous genres pour réduire au minimum les chances de catastrophe et enfin aussi il faudra que le modeste piéton puisse se promener sans se trouver au milieu de nos routes comme sur une piste d'autodrome.

[P. 9]

La route large peut donner la solution dans bien des cas, mais elle n'est pas applicable dans toutes les régions sans défigurer le paysage que nous voulons conserver.

Que désirons-nous ?

Permettre à des villas de toutes catégories de se disséminer sans gâter en rien l'aspect si caractéristique de nos côtes.

On voudrait voir à flanc de coteau d'étroites routes à travers bois presque invisible dans le paysage.

Comment concilier ce désir avec les nécessités de la circulation ?

Une solution semble possible, mais avant de la préconiser, il faudrait qu'une expérience on justifie l'efficacité. Le vrai parti serait de créer des routes à deux sens de circulation nettement divisés, ces voies pourraient être très étroites pour chaque sens, la largeur du passage d'une voiture suffirait avec des garages permettant le dépassement facile tous les deux ou trois cents mètres. Ces deux branches de la route parcourraient les flancs de coteaux à travers bois et rochers sans être forcément voisines l'une de l'autre, au contraire s'éloignant, se rapprochant, suivant les accidents du terrain et toujours à des niveaux différents et se réunissant de temps à autre quand ces mêmes accidents le permettraient. Des bretelles fréquentes faciliteraient partout ailleurs cette liaison.

Les dépenses résultant de cette disposition seraient certainement plus élevées qu'avec le tracé d'une voie ordinaire. Les emprises de terrain nécessaires sont évidemment beaucoup plus importantes, les ouvrages d'art sont plus nombreux, mais plus petits et les remblais et déblais sont moins importants. Si nous étions assurés d'une sécurité certaine pour la circulation automobile, il semble que la dépense serait avantageusement compensée par les facilités de circulation et la diminution du nombre des accidents ; bien entendu cette disposition, ce système de voies ne peut être envisagé que pour les artères essentielles de grands trafics, mais l'expérience seule pourrait démontrer les avantages et inconvénients d'un système dont la mise au point demanderait à être particulièrement étudiée.

L'élargissement des routes existantes est actuellement commencé, mais ce qui importe surtout c'est d'améliorer la visibilité sur ces voies dont les sinuosités sont si fréquentes.

Les alignements délimitant l'emprise d'une voie n'ont nulle nécessité d'être scrupuleusement parallèles. Cette conception, compatible avec l'ancienne circulation hippomobile [P. 10] a vécu ; les alignements doivent être en fonction de la visibilité des conducteurs d'autos ; c'est le seul moyen de réduire les chances d'accident et de faire taire aussi les horribles cris du klaxon qui rendent absolument inhabitable les abords de toute route accidentée.

En effet, à chaque tournant, le conducteur plonge dans l'inconnu ; le klaxon est sa seule sauvegarde c'est sa seule défense contre l'invisible fou qui de l'autre côté fonce peut-être sur lui à toute allure ; mais quelle plaie pour l'habitant ! Il faut donc augmenter la visibilité, rectifier les tournants, établir de larges pans coupés, plus de haies ni de murs masquant la vue dans les parties à courbure trop prononcée. C'est une règle générale qu'il faut adopter si nous voulons que cette côte soit habitable.

Plan d'aménagement.

Le Bureau du Syndicat des Communes a, dès sa formation, demandé à chaque Municipalité de faire connaître ses ressources en eau d'alimentation et d'irrigation, le mode d'éclairage, les monuments et vestiges historiques de son territoire, et aussi quels étaient ses désirs au point de vue de l'aménagement projeté.

C'est sur les bases fournies par les réponses à ce questionnaire complété « par la bonne volonté des Syndicats d'initiative et de nombreuses personnalités de la région que fut élaboré le plan directeur.

Plan directeur établi à l'échelle de 1/10.000e en communauté complète d'idées avec M. l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du département du Var et de ses bienveillants collaborateurs.

L'Assemblée générale du Syndicat des Communes a approuvé le 17 mars 1928 les lignes essentielles de ce plan, dont voici un rapide exposé.

La région Toulonnaise.

Le littoral Varois est composé de régions d'aspects et d'attraits bien différents.

La région Toulonnaise, les Maures et l'Estérel, forment les grandes divisions de cet ensemble de côte dont la longueur atteint près de 140 kilomètres.

La région Toulonnaise s'étend depuis la commune de [P. 11] Saint-Cyr, en bordure de la baie de la Ciotat, jusqu'à Hyères et La Londe. Elle comprend des agglomérations de formes très diverses dont Toulon est le principal noyau de circulation.

Toulon est une grande ville bâtie dans une situation splendide, mais il est impossible de s'en douter, tant les faubourgs se sont développés au hasard, sans plan directeur, depuis le moment où les premiers habitants de ces faubourgs ont franchi l'enceinte fortifiée. Impossible, à travers ces agglomérations et derrière ces longues voies bordées de longs murs, de soupçonner qu'il y a là, en arrière un paysage admirable tant sur la campagne que sur la côte.

Peu de touristes se doutent de la beauté des panoramas incomparables que l'on découvre du haut de ces grands rochers comme le Coudon, le Farou, le gros Cerveau, le cap Sicié, la Colle Noire et Six-Fours, qui dominent tout ce découpage de côte s'étendant à perte de vue depuis Marseille jusqu'à l'Estérel, et cela parce que ces points de vue sont à peu près inaccessibles, faute de quelques jonctions et aménagements des voies existantes.

Le jour où le touriste partant de Paris, le soir et débarquant à Toulon le lendemain matin, pourra du centre de la ville ou d'une commune voisine gagner un de ces sommets sans difficulté, le contraste entre l'atmosphère brumeuse qu'il aura quittée quelques heures auparavant et le paysage ensoleillé qu'il découvrira le paiera amplement de la fatigue du voyage.

Les relations entre les Communes sont très insuffisantes, le réseau projeté relie toutes ces communes entre elles soit par des voies touristiques, soit par des voies directes et par des liaisons nouvelles avec les gares.

Les voies directes sont dans plusieurs cas d'anciens chemins négligés à la suite de la création des chemins de fer, mais à qui l'automobile rend aujourd'hui leur raison d'être.

La commune de Saint-Cyr à la limite ouest du département, forme la porte d'entrée d'où partira la voie touristique front de mer qui est l'organe essentiel de tout l'aménagement que nous projetons. Passant devant les ruines de Taurentum, ancienne cité romaine, dont le périmètre intérieur doit être protégé par des servitudes non aedificandi, la voie touristique avec ses méandres annexes, sentiers et voies secondaires, rejoindra Bandol et Sanary pour gagner les hauteurs du cap Sicié par le Bruscat et les forêts communales de Six-Fours et de la Seyne.

[P. 12]

L'anse de Fabrégas et la presqu'île de Saint-Mandrier seront les principaux attraits de la continuation de cette voie par Tamaris pour arriver à Toulon.

Les points d'attraction de toute cette région ouest de Toulon sont nombreux en dehors des points de vue déjà signalés. Les plages de Saint-Cyr, de Bandol, de Sanary, le Bruscat, et les anses voisines et surtout la merveilleuse situation de la plage des Sablettes, où une promenade d'aspect unique peut être réalisée, forment des attractions dont les communications avec tous les centres seront aussi complètes que possible.

A l'est de Toulon, en accord avec le plan l'aménagement de la ville, de nombreux sites seront classés depuis le Mourillon jusqu'à Sainte-Marguerite en passant par le cap Brun. L'admirable végétation qui caractérise ces rives en font un décor trop précieux pour que toutes les mesures nécessaires ne soient prises. Nous devons conserver intacte cette côte si caractéristique, non seulement pour l'agrément de l'habitant de la région mais aussi à l'admiration des touristes dont elle sera toujours un des points d'attraction essentiel. Ce sont les éléments d'une richesse nationale.

Ces mesures de protection sont projetées de même en de nombreux endroits de la côte ; partout où la végétation forme un élément du décor dont la suppression enlèverait le charme essentiel,

Hyères, la ville d'hivernage, possède un développement côtier extrêmement étendu dont l'aménagement, des plus importants à réaliser, offrira de nombreuses promenades à ses touristes. Les améliorations réalisées sur les communes voisines, la création de voies nouvelles et la remise en service d'anciens chemins permettront à l'hivernant des excursions en circuit, soit à Carqueiranne, au Pradet ou à la Garde et au sommet de la Colle-Noire par le prolongement de la classique promenade du Mont-des-Oiseaux. Prolongement à exécuter à flanc de coteau, d'où l'on découvre de merveilleuses vues soit vers La Londe et Bormes par les nouvelles voies projetées dans les Maures par Léoube-Brégançon, le Cap Blanc et Le Lavandou, soit enfin vers Giens et la plage d'Hyères.

La plage d'Hyères avec sa végétation si caractéristique dont le pin parasol forme l'élément principal pourrait, être le siège d'un centre de villégiature d'été fort intéressant à disposer en ayant soin de bien protéger ce magnifique boisement.

[P. 13]

Le village de Giens d'où l'on découvre tout le panorama de la côte est à aménager en conséquence.

A La Londe commence la région si caractéristique constituée par la côte des Maures.

Cet ensemble de collines boisées qui s'étend jusqu'à Fréjus est à traiter depuis la commune si pittoresque de Bormes jusqu'à Saint-Aygulf à l'aide d'une route dite Corniche supérieure reliée à la route actuelle du bord de mer par de nombreuses jonctions principalement aux abords des gares. Ces routes offriraient de nombreuses promenades accédant à de merveilleux points de vue et permettraient de disséminer de nombreuses villas sur un territoire extrêmement étendu.

Cette directive générale prend différentes formes par des aménagements appropriés à la topographie du terrain.

Le premier tronçon de cette Corniche supérieure partirait de Bormes pour aboutir à la Croix de Cavalaire, se rencontrant avec la Corniche inférieure au Cap Nègre et à la pointe de la Chappe. Les plages du Lavandou, de Saint-Clair, de Prasmousquier, de la Fossette, du Canadel (littoral de la commune de La Mole) et de Cavalaire (littoral de la commune de Gassin) seraient ainsi pourvues d'un réseau de communications permettant de débloquer le bord de mer où les constructions ont déjà une tendance à barrer complètement l'accès du rivage.

Bormes est un centre de points de départ d'excursions dans la célèbre forêt du Don, notamment vers la Chartreuse de la Verne, monument classé et encore aujourd'hui difficilement accessible.

Les excursions dans la presqu'île de Saint-Tropez se feront à l'aide d'un réseau de routes tracées pour accéder aux plages et découvrir les vastes panoramas qui s'étendent depuis les îles d'Hyères jusqu'à la frontière italienne. Gassin, Ramatuelle et les hauteurs de la Bastide Blanche rendus accessibles seront des points de vue des plus caractéristiques.

C'est dans cette région des Maures, surtout aux abords de la baie de Cavalaire et dans la presqu'île de Saint-Tropez qu'il importe de veiller à ne pas détruire le pittoresque, souvent sauvage et sévère qui en est l'attrait si caractéristique.

Les différents tronçons qui constitueront la suite de la Corniche supérieure, sont en réalité beaucoup plus des voies d'extension intercommunales destinées aux promenades des habitants et à la mise en valeur de leur territoire plutôt qu'au grand tourisme qui se fera toujours dans cette région [P.14] par la route Front de mer. Il importe de protéger le plus possible tous les délaissés compris entre les rives de la mer et cette route, afin de conserver aux touristes et promeneurs l'admirable vue qui s'étend au-delà de l'Estérel. Les voies d'évitement, les jonctions avec les gares sont les mêmes éléments, déjà énoncés précédemment, qui formeront les artères essentielles de tout cet aménagement s'étendant sur les territoires de Cogolin, Grimaud, Saint-Maxim, Roquebrune, Fréjus et auxquels sont intéressés les

territoires limitrophes de La Garde-Freinet, Plan-de-la-Tour et Pujet-sur-Argens.

Toute cette côte depuis Toulon jusqu'à Fréjus est sans communication directe avec la grande ligne de chemin de fer P.-L.-M. Une ligne d'intérêt local dont le tracé sera à reprendre entièrement au moment de son électrification est le seul moyen de transport. Le territoire de Fréjus est à la jonction du P.-L.-M. et de cette voie secondaire. Cette jonction sera d'une importance capitale quand la région des Maures sera mise en valeur ; de vastes emplacements sont à réserver à cet effet immédiatement. Fréjus, l'ancien Forum Julii des Romains est à la transition des Maures et de l'Estérel. Ses antiques ruines sont un attrait touristique important.

La plage de Fréjus, à la transition entre les Maures et l'Estérel, va donner lieu à un aménagement pouvant offrir un grand attrait pendant la période estivale, attrait dont bénéficiera pour une part importante la commune de Saint-Raphaël.

Cette dernière commune dont le développement de côte est de plus de 27 kilomètres comprend la plus belle partie de l'Estérel, c'est la porte d'entrée du département pour le touriste venant de Nice ou de Cannes.

La très belle route de l'Estérel réalisée grâce au Touring Club est un des exemples caractéristiques démontrant la nécessité impérieuse des servitudes d'un plan d'aménagement.

Si cette route, dès son origine avait été accompagnée de « zones *non aedificandi* » frappant les terrains limitrophes, nous n'aurions pas aujourd'hui dans Saint-Raphaël une voie étroite bordée directement d'immeubles où deux voitures peuvent à peine se croiser, où la vue dans les tournants brusques est complètement barrée et où le piéton, chassé de toutes parts par les autos lancées en trombe, ne sait où se réfugier.

Cette situation périlleuse n'a pas échappé à la vigilance [P.15] de la Municipalité de Saint-Raphaël et récemment sur l'initiative du Préfet et des Ingénieurs des Ponts et Chaussées du département, il était décidé de créer une promenade front de mer par emprise sur les rochers et le domaine maritime afin de dévier la circulation et de remplacer un tronçon essentiel de la route du Touring-Club dont l'élargissement ultérieur n'a pu être réservé il y a vingt ans, faute de l'existence de la loi sur les plans d'aménagement.

L'amélioration et le développement des routes dans l'Estérel est à l'étude dans le plan d'extension de Saint-Raphaël, mais sur les parties Domaniales le service des Ponts et Chaussées a déjà réalisé de nombreuses améliorations qui seront à poursuivre méthodiquement A l'aide du plan d'aménagement dans les lotissements du Trayas, d'Anthéor, d'Agay, du Dramont, etc., en liaison avec les mesures que nous proposons pour conserver les principaux sites, réserves boisées, accès aux plages, voies d'évitement qui sont la base de notre programme.

Ce programme du Syndicat des Communes du Littoral Varois qui vient d'être exposé, un peu trop longuement sans doute, est une lourde et longue tâche toute de persévérance, de prévoyance et de ténacité. Son utilité est incontestable.

Nul doute que dans un avenir peu éloigné, toutes les rives de la Méditerranée depuis Gênes jusqu'à Marseille ne formeront qu'une suite ininterrompue d'agglomérations et d'habitations dispersées et cela par la force des choses avec ou sans plan d'aménagement. L'attrait du climat, l'exode des habitants du Nord vers une vie plus facile, la beauté du paysage font que ces rives se peupleront rapidement.

Il importe donc dès maintenant que l'élaboration des plans de chaque commune du littoral du département du Var, soit activement poursuivie, que de vastes réserves boisées et paysagères soient constituées, que la beauté des sites soit protégée et qu'enfin tout le réseau de voies à très larges mailles devant former l'ossature de cette dispersion d'habitations soit arrêté *ne varietur*. Et cela conformément aux indications du Syndicat des Communes exprimées par son plan directeur, dont les artères essentielles seront pendant la saison hivernale, une partie bien caractérisée de ces grands boulevards de l'Europe constitués par nos belles voies touristiques de la Côte d'Azur.

**Henri Prost, « Commune de Six fours.
Notice descriptive de l'aménagement projeté³ », 1923.**

Le territoire très étendu de SIX-FOURS est composé de 86 hameaux ; il est desservi par les gares de SANARY et de la SEYNE.

REYNIER, le principal de ces hameaux est au pied d'une éminence dont le sommet est occupé par le fort de SIX-FOURS sur l'emplacement d'une partie des ruines d'une ancienne cité moyenâgeuse ; une église romaine, monument historique, du plus haut intérêt, est la seule construction intacte de ces ruines.

[P. 2]

Cette église, et le panorama que l'on découvre des abords du fort, forment une attraction touristique de tout premier ordre.

Le littoral présente depuis SANARY une constitution géologique donnant au paysage des aspects imprévus. – à l'Ouest, une grande plage, puis des terrains peu consistants en voie de désagrégation, forment le rivage entre SANARY et le BRUSQ. A la Pointe du GAOU, la nature du terrain change brusquement, des rochers s'élèvent à plus de 300 m. de hauteur ; formant une grande falaise, à pic sur la mer, en pente douce et boisée vers l'intérieur des terres.

Au sommet de cette falaise, la chapelle Notre Dame de Bonne Garde est à la limite du territoire Communal de la SEYNE.

La configuration géographique de la presqu'île entièrement occupée par les territoires de SIX-FOURS et de [P. 3] la SEYNE oblige à prendre des dispositions d'ensemble qui leur sont communes.

Les communications entre SANARY et TOULON se font dans les plus mauvaises conditions. La route actuelle oblige tout le trafic à passer par l'agglomération de la SEYNE, dans un dédale de voies dont l'aspect éloigne à tout jamais le touriste qui s'y est fourvoyé ; c'est aussi un détour très préjudiciable à la rapidité des communications.

L'aménagement du territoire de SIX-FOURS doit répondre à trois conditions :

1- permettre un circuit touristique faisant connaître les beautés des Forêts de SIX-FOURS et de la SEYNE, l'anse de FAUBREGAS, les SABLETTES, TAMARIS, St MANDRIER, tous points d'attraction admirables

2- réaliser une voie directe SANARY à TOULON

3- Relier les voies actuelles et futures, directement vers les gares de SANARY et de la SEYNE

[P. 4]

VOIE TOURISTIQUE - La route actuelle au départ de SANARY longe de trop près la grande Plage qui, de ce fait est à peu près inutilisable ; on ne peut la déplacer. Le tracé de cette voie ne peut être poursuivi sur le front de mer ; la grande tuilerie de la CONDOURIERE qui extrait, dans les terrains voisins une partie de l'argile nécessaire à son fonctionnement, oblige à un important détour.

Au-delà de cette large emprise, il faut éviter de passer sur les terrains contigus, qui presque jusqu'au BRUSQ, sont la voie d'éboulements continuels constituant un bord de mer d'aspect ingrat.

3 PROST Henri, « COMMUNE DE SIX-FOURS, NOTICE DESCRIPTIVE DE L'AMENAGEMENT PROJETE », in *Syndicat des communes du littoral varois. Notices descriptives de l'aménagement projeté par communes*, Syndicat des communes du littoral varois, 1923, Les mêmes textes sont assemblés dans un volume « Syndicat des communes du littoral pour la protection, l'aménagement et la mise en valeur de la Côte varoise », Congrès de Strasbourg ; notices descriptives des projets d'aménagement des communes de Saint-Cyr à Saint-Raphaël, 17 mars 1923, document dactylographié, relié, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/6., pp. 1-7.

La voie touristique emprunterait donc d'abord la route SANARY SIX-FOURS entre le SAUVIOU et le point 25, puis le tracé d'une voie partant de la gare de SANARY, passant au point 25, - se dirigeant vers le BRUSQ et permettant de gagner les hauteurs de la chapelle de Bonne Garde à pic sur la crête de ce massif rocheux.

La traversée du bois communal P.R. serait à conserver dans ses dispositions actuelles, c'est-à-dire [P.5] en respectant le sentier de piétons; la voie automobile étant nettement distincte. Cette voie de tourisme ne passerait pas sur la plage de BRUSQ, ce serait une dérivation qui permettrait d'accéder aux deux extrémités du petit port d'où la vue sur la baie de la CIOTAT est merveilleuse.

Des points V.V.V. la vue vers cette baie est admirablement encadrée par des groupes de pins de toute beauté. Il est nécessaire de la réserver par la création d'un espace libre déterminé suivant les indications du plan. Les immeubles compris entre cet espace libre et la mer devront être d'une hauteur limitée par une servitude.

VOIE DIRECTE SANARY-TOULON - Cette voie est à constituer presque entièrement par le chemin, en mauvais état, reliant la gare de la SEYNE au SAUVIOU, dont une branche, tout à fait négligée, se relierait facilement à la voie projetée accédant à la gare de SANARY.

Ce chemin, de la gare de la SEYNE au SAUVIOU par les plages offre un très beau débouché sur la mer, dans la [P.6] direction de la CIOTAT. - Il importe d'en tenir compte dans le tracé définitif de cette voie.

VOIES DU PLAN D'AMENAGEMENT - Le chemin 37. 38. 39. 41, est à transformer en grande voie pour accéder directement aux SABLETTES et à FABREGAS, où elle se relierait avec la grande voie touristique descendant de la Chapelle de Bonne Garde, une voie E. E. E. est à déterminer au Nord du village de REYNIER.

L'aménagement du sommet de SIX-FOURS devrait être complété par l'accès au public de la plate-forme de la Batterie de CLAFFARD, d'où la vue est particulièrement remarquable et dont les pentes devraient être classées, si elles ne sont pas soumises à une servitude militaire.

Un promenoir le long de la petite plage d, d, est à aménager en jonction avec le quai du BRUSQ, c'est un tracé [P. 7] à prévoir sur le plan d'extension, s'il n'est pas réalisable immédiatement.

Le chemin en bordure de mer, qui présenterait un intérêt considérable entre la baie du BRUSQ et l'ancienne Batterie de la LAUVE est en grande partie supprimé.

De récents travaux exécutés par des propriétaires riverains, empêchent le promeneur de dépasser la pointe située en face du GAOU, l'accès en est même difficile.

Il est indispensable que cet accès soit respecté et qu'une plate-forme de repos soit rustiquement réalisée à cette pointe. - Le Panorama y est splendide en tous sens.

Henri Prost, « L'Urbanisme au Maroc »⁴, 1923.

NOTICE POUR LE CONGRES DE STRASBOURG - JUIN 1923

L'URBANISME AU MAROC

[P. 1]

En 1912, Mr Risler, aujourd'hui Président du Musée Social, attirait l'attention du nouveau Protectorat de la France au Maroc, sur la nécessité qu'il y aurait d'organiser les villes Nouvelles qui n'allaient pas manquer de se créer, en les faisant bénéficier de tous les aménagements et dispositions modernes, que depuis bien des années le Musée Social s'efforçait de faire pénétrer en France.

J.C.N. Forestier, un des adeptes de la première heure du Musée Social et des plus fervents, dont l'activité a beaucoup contribué à la diffusion de l'Urbanisme, faisait un voyage d'étude au Maroc à la fin de 1913.

Il venait se documenter sur les Jardins Arabes, complétant ses travaux bien connus sur les Jardins Andalous.

Il fut frappé par l'activité Européenne qui partout à la fois se manifestait. L'organisation du Protectorat était alors toute militaire et des essais de Villes Nouvelles se faisaient en divers endroits ; réaliser vite était le mot d'ordre, c'était des officiers, Capitaines ou Colonels, qui s'essayaient à faire de l'Urbanisme avec la meilleure volonté du monde.

On réalisait donc, mais sans se douter peut être des conséquences que pouvaient avoir ces réalisations ultérieurement.

[P. 2]

Les origines de la Ville de Rabat seront curieuses comme étude à ce sujet.

Marrakech, une Ville toute rayonnante d'une géométrie toute militaire, était déjà tracée.

On réalisait certes beaucoup et vite, l'attention de J.C.N. Forestier, fut vivement attiré par cette activité qui engageait l'avenir des villes nouvelles dans une voie où il serait fort probablement extrêmement difficile de les faire sortir pour les guider et leur donner une forme leur permettant une organisation sociale, correspondant aux nécessités modernes.

J.C.N. Forestier, fit connaître au Résident Général qu'en France il existait quelques techniciens qui s'étaient voués à l'étude très spéciale des questions urbaines.

Il fit même un exposé de quelques dispositions à préconiser, pour les Villes Nouvelles du Maroc, au cours du très rapide voyage qu'il venait d'accomplir.

En Mars 1914, Je débarquais au Maroc, avec Mr de Tarde, alors Auditeur au conseil d'Etat, chargé d'étudier et de mettre au point l'arsenal des Lois nécessaires à l'administration du Protectorat et spécialement celles concernant les Plans de villes ; ces dernières déjà préparées sur bien des points par des études et toute une documentation réunies par la section d'hygiène Rurale et [P. 3] Urbaine dont Mr Risler, Forestier et moi-même faisons partie depuis longtemps.

La création des Villes Nouvelles repose sur un principe qui les différencie des Villes de nos colonies et de nos Protectorat. Le Résident Général, a voulu avant tout, que l'œuvre du Protectorat du Maroc, fut une association d'Européens et d'indigènes dont rien ne puisse troubler la bonne harmonie des relations.

A chacune de ces races, si différentes, il faut des Villes d'organisation différentes. Aussi la base essentielle de la conception de nos Villes Nouvelles a-t-elle été la séparation complète des agglomérations

4 PROST Henri, *L'urbanisme au Maroc, Notice pour le congrès de Strasbourg*, Fonds Prost, loc. cit., 343 AA 3/3, Juin 1923, note dactylographiée, 6 pages.

Européennes et Indigènes.

En effet la vie musulmane ne peut s'accommoder du voisinage immédiat de l'Européen et nos habitudes ne peuvent s'adapter aux obligations Musulmanes.

Les femmes Musulmanes n'ont que les patios et les terrasses de leurs habitations pour se dévoiler et vivre à la lumière, il en résulte une obligation formelle : toute fenêtre ayant vue sur les terrasses ou cours est interdite.

On comprend facilement combien une telle règle est inapplicable aux Villes Européennes, c'est une des raisons morales de la condition imposée.

[P. 4]

Les voies des Villes Indigènes n'ont aucun rapport avec la nécessité du trafic moderne, il aurait fallu exproprier, très difficilement sans doute, des quartiers entiers et encore pour ne disposer que de terrains très morcelés ayant des formes peu compatibles avec l'habitation qui nous est nécessaire.

L'adduction d'eau, les égouts Indigènes, étaient inutilisables pour nous et au bout de quelque temps, la Ville Européenne, trop à l'étroit dans l'enceinte indigène, eut été obligée d'aller chercher ailleurs, son extension, après avoir saccagé la cité Musulmane.

De plus la situation sanitaire des Villes Indigènes est bien souvent défectueuse, malgré les efforts des Services d'Hygiène pour lutter contre les pratiques d'une population qui n'accepte pas toujours favorablement les conseils de la science moderne.

Il y avait aussi un autre motif : le désir de conserver l'esthétique, si particulière des Cités indigènes d'un pays parvenu au XXème siècle, sans avoir été influencé par la civilisation moderne.

En France, la protection des paysages et des monuments a fait l'objet de Lois dont l'application n'est malheureusement venue qu'après de véritables désastres en démontrant la nécessité.

[P. 5]

Au Maroc, des mesures énergiques furent prises pour la protection des monuments, et des zones « non aedificandi » furent créées, autour des vieilles cités Magrébines, interdisant tout contact avec les agglomérations nouvelles.

C'est par cette séparation nettement tranchée, que l'on put préserver l'aspect de villes Indigènes, les monuments historiques ou religieux, les vieilles murailles pittoresques, maintenir enfin dans son cadre une civilisation intacte depuis des siècles ; patrimoine formant un incomparable sujet d'étude et un capital touristique dont l'importance économique est considérable.

Cette autonomie des villes Indigènes permettra à celles-ci de conserver les physionomies si caractéristiques de leurs merveilleux aspects panoramiques et ce sont de superbes points de vue pour les principales perspectives de nos Villes Modernes.

L'application de ce programme a pu se faire à Fez, à Meknès et dans certaines conditions à Rabat.

Ce ne fit pas sans difficulté ; les premiers Européens venus au Maroc, en même temps que les troupes, avaient été obligés de s'installer, tant bien que mal, sous la protection et à l'intérieur de l'enceinte des Villes Indigènes, encore isolées dans des régions incomplètement pacifiées.

[P. 6]

C'étaient, outre les officiers et les fonctionnaires, des commerçants, ayant généralement l'expérience de l'Algérie ou de la Tunisie. Leur installation s'est improvisée très rapidement formant un noyau actif qui a rendu les plus grands services à l'organisation économique du pays mais en même temps, qui a constitué un danger pour la réalisation de notre programme ; il a fallu de puissantes attractions extérieures pour en contre balancer le développement, d'où nécessité de ménager à la ville moderne, des voies et des moyens de communications rapides et faciles avec le centre Indigène, dont elle fut au début plus ou moins parasite.

En conclusion créer, une cité moderne, on dehors la cité musulmane, mais les rattacher l'une à l'autre dans leur intérêt réciproque, par de grandes artères.

Tel fut le problème à réaliser.

Un tel programme ne pouvait s'appliquer intégralement à chaque Ville, il eut fallu partout tailler dans du drap neuf.

A Fez et Meknès, les conditions étaient favorables. A Marrakech et à Rabat, assez compromises.

A Casablanca inextricables.

Le choix de l'emplacement des Villes nouvelles de Meknès, de Fez, de Marrakech a été guidé par la protection [P. 7] des camps établis dans une situation dominant la Ville Indigène. Ce sont de merveilleux terrains dont les formes variées, font que chacun des plans d'aménagement projetés a une physionomie particulière et a permis d'éviter l'application de tout principe rigide et monotone.

Pour chacune de ces Villes, l'attraction des camps, et la clientèle qui en résulte, fut la raison d'être des premiers habitants. Le chemin de fer militaire accessible à la clientèle Civile, dont les gares furent un des noyaux attractifs des quartiers nouveaux, leur donna rapidement une activité commerciale importante, qui actuellement commence à être fixée définitivement par la mise en service des lignes de chemin de fer à voies normales, dont les nouvelles gares apportent un des éléments décisifs de l'assiette définitive de nos Villes Nouvelles.

Les camps dont l'importance fut considérable aux premières heures de l'occupation, ont une tendance à se réduire. Les nécessités de leurs positions stratégiques sont de beaucoup diminuées et ils s'organisent en vue d'une transformation définitive de casernements de temps de paix, formant de véritables quartiers militaires à la périphérie de la Ville, avec leurs champs de manœuvres et terrain d'aviation, disposés pour ne gêner en rien le développement des villes naissantes.

La Ville Nouvelle de Rabat est le siège des Services centraux de l'Administration du Protectorat de la France au Maroc.

[P. 8]

Aucune idée de protection militaire n'en a dirigé la conception, c'est une des Villes Impériales ; toute l'agglomération nouvelle est répartie entre la Ville Indigène et le Palais du sultan, autour duquel, quoique séparés par de vastes espaces libres, se groupent les différentes Administrations Civiles et Militaires du Protectorat, et un ensemble d'établissements d'enseignement qui sont la base d'une future Université.

Les Services Administratifs Centraux sont tous disposés sur une artère essentielle de la Ville.

Sur cette artère se trouvent la Gare et l'Hôtel des Postes. A proximité de ces différents éléments ce sont groupés les Banques et les principales Maisons de commerce.

Cette voie si caractéristique, partant de la Ville Indigène aboutit à la Résidence générale du Protectorat, et prolongée hors la Ville, elle aboutit à la Gare d'Aviation Toulouse-Maroc.

Cette réunion de tous les organismes centraux d'un pays a été conçue dans le but d'éviter les incalculables pertes de temps résultant des allées et venues, toujours si fastidieuses que cause dans toute Ville la dispersion des divers services.

Services Militaires et services civils clairement disposés permettent à toute personne, officiers, colons, commerçants ou Hommes d'affaires d'obtenir les renseignements qui lui sont nécessaires dans le minimum de temps avec le minimum au déplacement. C'est un véritable quartier Administratif qui a été la base et la raison [P. 9] d'être de la ville nouvelle de Rabat.

Les constructions de la future Université Musulmane, se disposent on bordure d'un Parc, en voie de formation, au centre duquel un terrain de sport est déjà aménagé.

Un collège Musulman, une école supérieure Arabo-Berbère, une Bibliothèque centrale, la Direction générale de l'enseignement sont les premiers éléments déjà réalisés, un Institut scientifique, actuellement dans des locaux provisoires complétera bientôt cet ensemble.

Toutes les Villes Nouvelles du Maroc, sont divisées en quartiers de destination rendue distincte par des servitudes qui les réglementent. C'est ainsi que dans certains quartiers, tous les genres de commerce et d'industries sont autorisés ; pour d'autres, les industries nuisibles et dangereuses sont interdites. Une seconde sélection est ensuite faite en prohibant les industries bruyantes et répandant des fumées ; enfin des quartiers sont uniquement réservés à l'habitation ; en dernier lieu nous avons des quartiers uniquement consacrés à l'édification de Villas avec servitudes de Jardins et même d'isolement selon la situation et l'orientation.

Bien entendu, il ne faut pas voir là l'intention comme certain on put le croire, de n'avoir que des quartiers uniquement bâtis d'usines ou uniquement bâtis de maisons de rapport. La réglementation mise en vigueur, n'empêche nullement quiconque veut construire une Villa, ou une maison à louer

dans un secteur industriel.

[P. 10]

Mais par contre, nous avons voulu que tout propriétaire d'une maison à loyer ou d'une Villa soit assuré, que jamais le voisinage d'une usine ne pourra venir troubler la quiétude de ses occupants et qu'enfin, celui qui édifie une villa, dans un quartier réservé à cet effet, est absolument assuré qu'aucune usine et aucune maison à loyer ne pourra par son voisinage détruire la tranquillité dont il jouit, ou barrer la vue du panorama qui a été la raison d'être du choix du terrain sur lequel il a bâti.

Ces principes généraux qui ont été la base de la création des Villes nouvelles de Rabat, Meknès, Fez, et Marrakech, ce sont heurtés à des difficultés de réalisations inextricables à Casablanca.

Il est impossible d'exposer la genèse du Plan de cette Ville, sans en faire un très court historique.

Au commencement de 1914 je débarquais à Casablanca, la petite ville indigène, sans aucun caractère historique ou pittoresque, était noyée au milieu d'un extraordinaire mélange de Fondouks et d'habitations de tous genres, simples cabanes en planches, villas ou immeubles à 5 étages, s'éparpillant à plusieurs kilomètres des remparts.

A première vue, c'était un chaos invraisemblable, sans voirie possible, tellement le développement avait été rapide partout à la fois et dans tous les sens.

De tous côtés de grands lotissements s'étaient créés, chacun indiquant un centre possible à la Ville Nouvelle, et cela en un nombre considérable d'endroits très [p. 11] différents les uns des autres.

Une spéculation invraisemblable, développée soudainement, gênait beaucoup le vrai commerce actif et constructeur, celui auquel nous devons le Casablanca d'aujourd'hui.

Les prix des terrains montaient à un point tel, que les petites bourses étaient obligées de se disperser à plusieurs kilomètres du centre pour acquérir de quoi construire.

En présence de ces efforts aussi méritoires que désordonnés, il était bien difficile de définir quelle Ville pouvait former la réunion de tant d'intérêts divergents.

Cette situation était angoissante, le port, admirable de conception, mais à peine commencé, s'annonçait comme devant coûter un nombre considérable de millions et toute cette agglomération confuse, avait pour unique point d'attraction le vague quai de débarquement sur lequel toutes nos troupes et tous ceux qui sont venus au Maroc sont passés.

Tout ce groupement confus correspondait à des besoins immédiats, il fallait faire accomplir à tout cet ensemble de commerce, d'industrie et d'appétit divers, plus féroce que raisonnés, un rétablissement général orientant la ville nouvelle vers ses attractions futures: la Gare et le Port.

Il ne fallait pas songer évidemment à vouloir réaliser intégralement une ville moderne, bénéficiant de tout ce que l'urbanisme a su trouver et préconiser pour [p. 12] l'aménagement idéal des cités. Il n'était possible que de concevoir que de très grandes lignes et cela qu'on veuille bien ne pas l'oublier, sans gêner le fonctionnement des innombrables Industriels et Maisons de commerce qui étaient la raison d'être de Casablanca et dont dépendait le ravitaillement de tous Les Européens établis à l'intérieur du pays, tant à Marrakech, qu'à Meknès, à Fez ou à Rabat.

Casablanca était donc composée en 1914, presque entièrement de terrains lotis au hasard ou embouteillée avec des lots très petits et des rues trop exigües.

Il n'existait aucun plan, aucun croquis de l'état actuel.

Tailler dans une matière aussi morcelée, et de grosse valeur, en pleine activité commerciale et de construction pour la diriger vers son port et sa gare future, était une opération qui ne pouvait être résolue facilement par les lois calquées sur les Lois Françaises.

A cette situation spéciale, il a fallu des Lois spéciales, que nous avons aussi employées à Rabat, mais qui étaient inutiles à Fez, Meknès, et Marrakech, où nous travaillons sur des terrains domaniaux.

En France, en 1914, la servitude d'alignement et d'expropriation des emprises de la voirie étaient les seules instruments de réalisation.

Quand on trace des routes à travers des Propriétés peu morcelées, ces instruments sont maniables; ils permettent en bordure des voies ainsi réalisée, d'établir des lotissements sur lesquels les constructions peuvent [p. 13] être édifiées dans de bonnes conditions d'hygiène, mais dans des milieux urbains très morcelés, les résultats sont infiniment moins satisfaisants.

Les Villes Françaises par cette servitude d'alignement et ce système d'expropriation ont obtenus de

magnifiques avenues, mais sans pouvoir se soucier des conditions d'hygiène, dans lesquelles seraient établis les immeubles élevés en bordure. Combien de terrain coupés en sifflet par une belle voie, ont été peu utilisables. Malgré les efforts des constructeurs, les immeubles sont défectueux; les cours intérieures informes, manquent de lumière, se ventilent mal et font d'un immeuble moderne un foyer favorable où la tuberculose, terrible fléau de nos agglomérations actuelles. Alors qu'une rectification d'une limite de propriété eut permis d'agréables maisons bien distribuées, bien aérées et largement éclairées pour le plus grand bonheur de ceux qui les habitent.

A Casablanca, les résultats de la servitude d'alignement eussent été nuls parce que d'un effet trop lointain pour une ville qu'il fallait à tout prix modeler rapidement.

Quant à l'expropriation à travers ces parcelles aiguës souvent trop petites, elle n'aurait donné, en bordure des voies ainsi réalisées, que des lots à bâtir informes, impropres à des constructions modernes, établies dans les bonnes conditions de salubrité exigées à notre époque; elles n'auraient rien changé à l'embouteillage de bien des propriétés.

[P. 14]

L'expropriation par zone, employée à l'étranger, est un excellent instrument Juridique, il permet d'obtenir une large voirie et de récupérer les dépenses engagées par la vente des terrains qui ont bénéficié du travail exécuté.

C'est une excellente méthode pour une riche cité, mais le Protectorat ne disposait pas de l'énorme avance financière nécessaire, nos crédits étaient nuls. C'est en présence de cette situation inextricable que s'inspirant du paragraphe 7 de la Loi Française de 1865, sur les associations Syndicales pour réaliser deux point: le prolongement, l'élargissement des voies publiques, que furent introduites dans la législation chérifienne, les dispositions suivantes: (Elles vous seront détaillées par ailleurs dans une notice spéciale, préparée pour ce congrès par l'Administration du Protectorat).

Dans un périmètre déterminé, les propriétaires sont invités à se grouper en association syndicale, dans le but de réaliser les dispositions du Plan d'alignement compris dans ce périmètre. Si la Majorité est consentante, l'association est formée; aussitôt une commission syndicale, élue par les intéressés, procède à un travail de redistribution des terrains syndiqués qui consiste en quelque sorte à les mettre en commun et à les replacer le long des voies prévues après déduction des superficies cédées à la voirie.

Ainsi chacun cède à l'Etat une part à peu près proportionnellement égale et de plus, l'opération faite, les voies se trouvent bordées de parcelles immédiatement propres [P. 15] à la construction et c'est dans l'application de cette loi que notre travail d'architecte et d'urbaniste, intervient avec insistance, pour la création de lots à bâtir, bien appropriés aux constructions qui doivent s'y élever, ils sont la base de l'hygiène et l'agrément de l'habitation et par la même de toute l'agglomération.

L'habitation est la cellule vivante de l'agglomération, il lui faut un terrain de surface suffisante, de forme déterminée et autant que possible d'orientation favorable.

C'est le lot de terrain à bâtir qui est la clef de la salubrité de l'habitation. Il est le module devant servir de base à la composition du bloc à bâtir. C'est le facteur essentiel pour déterminer l'emplacement de la plupart des voies publiques d'intérêt secondaire et cela bien entendu sans nuire à l'ossature générale de la cité, résultant des attractions économiques qui en dirige l'essor.

Aussi avons-nous été très intransigeants, au sujet des lotissements dans toutes nos Villes nouvelles, ils ont été l'objet d'une préoccupation continuelle, dans le tracé des voies de bien des quartiers.

En effet, au Maroc, il faut dans toutes les régions se garantir du froid pendant l'hiver et du soleil pendant l'été.

J'emprunte à Mr. Imbeaux, la citation suivante: [p.16]

« Socrate disait que la commodité d'une maison en constitue la véritable beauté; quand les maisons regardent le midi, le soleil pénètre l'hiver dans les appartements et en été passant au-dessus de nos têtes, il donne de l'ombre. »

Ceci est vrai pour le Maroc, la face sud d'une habitation, est la plus agréable à habiter l'hiver comme l'été, car l'hiver les rayons au soleil très inclinés encore à l'heure de midi, pénètrent profondément

par les fenêtres. L'été au contraire, le soleil à midi passe très au-dessus des immeubles, les rayons très ardents sont presque verticaux.

Une galerie peu saillante ou un auvent suffit à s'en préserver mais il est indispensable de pouvoir faire un courant d'air avec les ouvertures percées dans une face exposée au nord pour laisser pénétrer la brise de mer.

On comprend qu'il est nettement impossible de tracer des rues de manière à ce que toutes les maisons aient leurs façades principales Nord-Sud, aussi est-il indispensable que toutes les habitations individuelles soient le plus possible isolées sur toutes leurs faces avec assez d'espace libre pour pouvoir s'orienter et [ne pas] se gêner mutuellement.

C'est dans ce but que les lotissements destinés à la construction des Villas, comportent toujours une zone « non aedificandi » sur toutes leurs faces, afin de permettre un ensoleillement de toutes les pièces d'habitations, laissant à chacun la liberté de disposer son intérieur suivant [p.17] ses goûts et les exigences du climat.

En outre des règlements particuliers à chaque quartier, un règlement général de voirie fixe les conditions dans lesquelles s'exerce le contrôle des constructions privées.

Il est caractérisé par trois objectifs essentiels

- 1° - Limitation de la hauteur des Immeubles pour forcer les Villes à s'étendre et n'avoir qu'une faible densité.
- 2° - Silhouettes animées des immeubles par une très grande liberté architecturale.
- 3° - Hygiène et dimensions des cours intérieures.

Le premier objectif a été atteint en imposant aux immeubles un maximum de hauteur ne dépassant pas la largeur des rues.

Cette condition a eu une influence considérable sur les lotisseurs de terrain, il fut rapidement admis qu'aucune voie ne pourrait avoir une largeur telle que la distance entre les façades d'immeubles soit inférieure à 12 mètres.

Le second objectif a été réalisé en autorisant une surélévation partielle d'un étage au-dessus de la hauteur déterminée par la largeur de la rue.

[p. 18]

Cette surélévation est admise sur le tiers de la longueur de la façade en bordure des voies de moins de 12 mètres, sur la moitié pour les rues de 12 à 18 mètres, sur les deux tiers sur les rues de plus de 18 mètres.

Il n'y a aucun règlement restrictif à l'égard des motifs décoratifs, corniches, loggias belvédères, sont admis sans aucune restriction que des objections qui pourraient être préconisées pour des raisons d'esthétique.

Cette liberté, jointe à la surélévation partielle autorisée, a donné, à Casablanca notamment, une très grande variété dans le couronnement des maisons, aussi l'ensemble des rues s'annoncent-ils comme devant présenter des silhouettes animées en contraste avec les lignes rigides qui caractérisent bien des villes modernes.

La surface des cours intérieures et le minimum de vue pour les pièces habitables aérées par elles, sont fixés par un barème.

Ce barème avait été établi conformément aux prescriptions les plus modernes, avec des dimensions analogues, à celles fixées dans les quartiers nouveaux des grandes Villes d'Europe. Le règlement de Rome, notamment avait servi de base à ce sujet.

Mais la spéculation a faussé complètement le cours des terrains, causée en grande partie par l'excès des capitaux venus au Maroc pour fuir les inquisitions fiscales de France ; elle a eu pour résultat d'amener l'acquéreur à acheter pour des prix fabuleux, des lots de plus en plus [p.19] petits et en couvrir le maximum de surface pour en tirer le maximum de revenu.

La nécessité d'avoir des logements à n'importe quel prix a conduit les pouvoirs publics à être plus tolérant sur les dimensions des cours intérieures.

Il faut bien dire que dans cette lutte pour l'hygiène des habitations, nous avons été bien peu soutenus

par nos confrères Architectes, qui ont souvent trop laissé voir l'intérêt pécunier qu'ils avaient à couvrir toute la surface des terrains de leurs clients, avec le plus grand nombre d'étages possible.

Les édifices publics ont tous été conçus et disposés sur des terrains en permettant une large extension. Les services publics de toutes les Villes nouvelles ont été réunis, pour chacune d'elles dans un même quartier, soit autour d'une place, soit le long d'une Avenue ou dans un Jardin et cela pour les mêmes raisons d'économies de temps énoncées précédemment qui ont présidé à l'élaboration du Plan général des services centraux de la Résidence générale de Rabat.

A Rabat les services de la municipalité sont groupés dans un Jardin. A Casablanca, ils font l'objet d'une Place Administrative, où sont déjà construits le Palais de Justice, l'Hôtel du commandement de la Subdivision militaire, le cercle militaire, l'Hôtel central des Postes et l'Hôtel des services Administratifs Militaires. L'Hôtel de Ville sera prochainement édifié.

[p. 20]

Ce serait alourdir cette trop longue notice que de parler de toutes les écoles, lycées et Hôpitaux qui depuis dix ans se sont élevés dans nos Villes Nouvelles.

Leurs emplacements ont été déterminés avec soin et nos confrères ont su réaliser partout des œuvres charmantes dont l'aspect aimable serait à souhaiter à bien des villes de France.

J'insisterai peu sur les espaces libres, partout nous avons cherché à réaliser le maximum. Toutes nos villes sont bien pourvues sous ce rapport, exception faite pour Casablanca où le prix élevé des terrains et l'aridité du sol nous ont conduit à concentrer tous nos efforts sur un vaste parc prenant naissance au ventre de la Ville à proximité de la Place Administrative ; sur cet emplacement la Municipalité doit s'efforcer de réaliser un grand espace verdoyant et ombragé abondamment pourvu d'eau si rare dans ce pays, qui est la base indispensable à toute végétation.

Les profils des différentes voies publiques ont été étudiés en rapport avec le caractère de leur destination. Plantations ou Portiques sont la base de ces aménagements pour nos voies principales, mais il a fallu bien souvent se montrer conciliant dans la réalisation et atténuer bien des servitudes qui nuisaient au développement de voies sur lesquelles il y avait un intérêt majeur à voir le commerce s'établir rapidement.

[p. 21]

Il n'est pas jusqu'aux plantations que par des excès de zèle intempestifs les Municipalités réalisent sans se soucier guère des dispositifs indiqués sur nos profils et qu'il leur faudra modifier quand ces voies complètement, bordées d'immeubles, auront leur aspect définitif.

Mais ces excès de zèle ont leur excuse dans le besoin que nous ressentons tous d'avoir des ombrages masquant l'aridité de nos voies nouvelles.

L'exposé sans doute trop complaisant, qui vient d'être fait de nos travaux et des principes ayant servi de base, porte sur une œuvre qui s'est effectuée d'Avril 1914 jusqu'à ces jours.

C'est pendant cette période que les plans Directeurs de nos Villes ont été dressés avec les Plans d'alignements assurant leurs extensions pour de longues années

Le nombre d'immeubles, élevés en bordure des nouveaux tracés est considérable, leur construction a été si rapide en tous sens, partout à la fois, que les travaux de voirie n'ont pu souvent être exécutés. A Casablanca et à Rabat, bien des Immeubles sont édifiés sans qu'aucune trace de rue ne soit visible. Cependant, tous sont à l'endroit précis, prévu et lorsque de nouvelles constructions viendront combler les vides la rue sera constituée ainsi qu'elle a été projetée.

[p. 22]

Chaque fois que les Administrations Municipales ont fait appel à notre concours, nous sommes intervenus, mais avec une certaine réserve, estimant que dans le développement si soudain d'un pays, il fallait maintenir les directives d'ensemble sans s'attacher trop aux petits détails, qui si souvent font le charme d'une Ville ancienne.

Les habitants de la première heure étaient venus surtout pour faire fortune rapidement. Ceux qui

arrivèrent ensuite, ont eu déjà à charge de réparer les erreurs du début ; tel immeuble affreux, édifié à la hâte pour rapporter la forte somme, a déjà disparu, et sur des directives nouvelles les Architectes sont venus exercer leurs talents pour améliorer l'aspect parfois hétéroclite de nos Cités trop hâtivement bâties.

Aujourd'hui les bâtiments des Services Administratifs centraux du Protectorat s'achèvent à Rabat. La place Administrative de Casablanca se garnit de ses principaux édifices. Partout, les plantations sont activement préparées.

Dans tous ces travaux, nous avons mes collaborateurs et moi, mis toute notre foi et toute notre pensée, pour réaliser une œuvre qui espérons-le ne sera pas trop indigne de notre vieille école française.

Henri Prost, « Dimension et profils des voies publiques⁵ », 1923 environ.

DIMENSIONS ET PROFILS DES VOIES PUBLIQUES

[p. 1]

En bordure des voies du présent projet, une Zone « non aedificandi » sera réservée sur toute les propriétés riveraines. - Cette Zone sera-déterminée par une ligne tracé parallèlement à l'axe de la route et à une distance variant avec la nature de ces voies. -

Cette distance sera précisée sur les Plans d'aménagement de chaque commune, elle sera fixée en principe à 21m pour la tracé de la Voie Touristique Front du Mer, dans les parties peu accidentées et à 15m pour les autres voies.

[p. 2]

Ces dimensions n'ont rien d'absolu, elles sont variables avec la configuration des terrains et les situations particulières pouvant exister dans la traversée de certaines Communes.

Ces dispositions sont prises pour permettre d'adapter progressivement les Voies actuelles et futures au développement Urbain du Littoral.

Ces routes doivent pouvoir être transformées sans difficultés matérielles en rues, Avenues ou Boulevard en des endroits que nous ne pouvons prévoir avec certitude.

Une route est composée d'une chaussée et d'accotements avec ou sans plantations.

Une rue comprend une chaussée et des trottoirs avec ou sans plantations.

[p. 3]

L'Avenue et le Boulevard sont des agrandissements de la rue avec de larges trottoirs plantés.

Les Zones « non aedificandi » prévues permettront d'exécuter ces diverses transformations et toute l'extension nécessaire leur est réservé autant qu'il nous est possible de la prévoir.

Il semble donc, à première vue, qu'en réalisant une première emprise de voie publique permettant l'établissement d'une Chaussée et d'accotement répondant strictement aux conditions actuelles de la circulation moderne, on aurait résolu le problème.

Théoriquement c'est juste, pratiquement interviennent des facteurs importants de la beauté de notre pays.

Ce sont les arbres ombrageant nos routes. Ces plantations ne peuvent être déplacées avec la même facilité qu'un mur de clôture.

Faut-il se contenter dès le début d'emprises de voirie strictement suffisantes à la circulation et ne [p. 4] réaliser les plantations qu'à mesure des extensions successives ?

Ce serait une grande lacune de notre projet. - Il faut un demi-siècle pour avoir de beaux arbres – plus rapidement nous les planterons, mieux nous aurons contribué à l'embellissement de notre littoral.

Il en résultera sans doute un peu plus de difficulté pour réaliser les emprises nécessaires ; - mais, il y a lieu de remarquer que cette grande largeur n'est pas utile partout ; certaines routes comme la voie Touristique de Front de Mer, ne pourront pas avoir partout le même profil – celui-ci devra en toutes circonstances s'adapter à la configuration du sol quel qu'il soit et ces routes ne pourront être plantées uniformément sur toute leur longueur.

En conclusion, je propose de ne pas adopter un profil uniforme pour nos voies, mais que dans toutes les parties peu accidentées, on réalise une emprise suffisante pour planter immédiatement les arbres

5 PROST Henri, *Dimension et profils des voies publiques*, n. d., estimé 1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/6, notice dactylographiée pour le Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, 6 pages.

qui ultérieurement ombrageront les rues et avenues des agglomérations du littoral.

La voie Touristique Front de Mer en grande partie composée avec le profil proposé par Mr. L'Ingénieur en Chef du Département [p. 5] est une voie analogue à la nouvelle corniche entre Nice et Monte-Carlo dont la chaussée est de 7,50 à 8 m.

Une chaussée de 7m50 à 8m est suffisante sur les voies de tourisme, mais lors de la transformation de ces routes en rues ou avenues, il y a lieu de tenir compte des dernières prescriptions du code de la route qui autorisent une largeur maximum de 2m40 pour le gabarit des voitures.

Ce maximum a été immédiatement adopté par les grands cars des agences de Cannes et de Nice et par tous les camions.

Ce sont les dimensions de ces futures Chaussées qui fixeront la position des arbres que nous voudrions planter immédiatement.

Les profils ci-joints montrent les modifications successives que vont subir nos routes pour se transformer en voirie urbaine aux hasards de l'éclosion [P.6] des agglomérations, et comment elles doivent être disposées pour recevoir éventuellement des voies de tramways sans qu'il en résulte des difficultés dans leurs aménagements.

Henri Prost, « Programme de la Société d'études de la Côte varoise⁶ », 1927.

[p. 72]

Programme de la Société d'Etudes de la Côte Varoise

par M. Henri PROST,

Grand Prix de Rome, Architecte en chef des Bâtiments civils du Gouvernement.

En 1922, le préfet du Var, M. Barnier, eut l'heureuse initiative de constituer en un syndicat toutes les communes du littoral du département, dans le but de mettre en valeur une des plus belles parties de la côte de la Méditerranée, encore peu connue.

La Côte des Maures est l'élément le plus caractéristique de ce vaste front de mer, qui atteint près de 200 kilomètres.

Que faut-il pour mettre en valeur la Côte des Maures?

Créer des voies d'accès, amener l'eau en abondance, tailler de grands parcs en plein bois, offrant aux habitants privilégiés de cette côte les plus belles promenades que l'on puisse rêver. Enfin, protéger les sites et le front de mer, qui sont les éléments essentiels de beauté et de la valorisation de cette magnifique région.

Tout ceci était et est toujours dans le « programme du Syndicat des communes du littoral varois ».

Ce programme fut exposé dans un projet qui reçut l'approbation du ministre de l'Intérieur ; il devait se réaliser en dix ans, avec le concours escompté de l'Etat pour créer immédiatement les réserves boisées et la protection du front de mer, ainsi que les voies essentielles à la grande circulation.

La situation financière de la France n'a pas encore permis à l'Etat d'apporter sa contribution à cette œuvre nationale et la spéculation s'est déchainée de toutes parts, morcelant des sites qui auraient dû rester vierges d'habitations, barrant le front de mer, en de nombreux points, dévalorisant ainsi l'ensemble d'une région, pour le profil des spéculateurs et la jouissance de quelques égoïstes.

Cependant, la région est vaste et si quelques points, heureusement encore rares, sont déjà compromis, l'ensemble du projet est toujours réalisable ; mais l'expérience des dernières années montre qu'il ne faut compter ni sur le secours de l'Etat, ni sur celui du département, malgré toute la bienveillance que le Conseil Général apporte à seconder les efforts du Syndicat des communes, dont le Conseil d'administration s'efforce dans chaque lotissement, d'imposer les réserves que les lois autorisent, pour sauvegarder les lignes essentielles du plan général de l'aménagement de la région.

Mais il ne faut pas se faire d'illusion : la mise en valeur de la côte varoise ne peut se réaliser à l'aide de tous ces morcellements épars qui ne sont que des œuvres de spéculation et non d'aménagement.

En suivant cette méthode, le massacre de la côte est certain, aucun parc ne sera créé, aucune plage ne sera protégée, et ce sera, dans peu d'années, pour tous les acquéreurs, une désillusion profonde de se trouver bloqués dans des lotissements, sans voies de promenade, et avec une mer inaccessible, dans un pays qui fut merveilleux.

Et la dévalorisation des terrains sera alors considérable.

Mais ce que ni l'Etat, ni le département ne peuvent faire, l'initiative privée peut le réaliser.

Les lois nouvelles permettent de confier à l'initiative privée la réalisation d'aménagement de ville, rationnellement établis, lorsque ceux-ci ont reçu l'approbation des municipalités et qu'ils sont consacrés par une déclaration d'utilité publique, rendue en Conseil d'Etat.

La région des Maures est très accidentée ; on ne peut y tracer de voies nouvelles au hasard ; de fortes déclivités s'y opposent, et, pour établir la grande « Ville-Parc », dont les divers éléments doivent

6 PROST Henri, « Programme de la Société d'Etudes de la Côte Varoise », *L'illustration économique et financière*, n° 3, juin 1927, pp. 72-73.

s'échelonner sur plus de quarante kilomètres de littoral, il faut, au préalable, un important travail de topographie, permettant de déterminer avec précision la position des voies nouvelles par rapport aux reliefs du sol, qui en imposent le tracé et par rapport aux propriétés qu'elles morcellent.

Cette « Ville-Parc » à flanc de coteau doit être caractérisée par de grandes artères, sensiblement horizontales [p. 73], de largeur variable, recoupées de fréquents points d'arrêt, aux endroits des plus belles vues, tantôt à l'ombre, tantôt en plein midi.

Ces voies sont surtout destinées aux promeneurs, rendant les déplacements peu pénibles, comme il convient dans un pays où l'on vient surtout pour se reposer. Et cela, en dehors des voies de circulation rapide, aux pentes variables et accentuées, permettant d'escalader les collines et d'atteindre les points les plus élevés.

La région des Maures est la seule partie du bassin de la Méditerranée, où il soit encore possible de réaliser un ensemble d'agglomérations de plaisance, en plein soleil, face à la pleine mer, avec de grands espaces boisés et avec un climat aussi agréable l'été que l'hiver, grâce à de magnifiques plages.

Ces plages auxquelles leur parure de verdure fait, un cadre ombragé si caractéristique de leur beauté, sont d'un attrait croissant chaque année ; tout permet de croire que, si on les protège en conservant ce cadre de belle végétation et qu'à proximité on élève des hôtels et habitations ne déshonorant pas le paysage, on peut être assuré qu'elles seront aussi fréquentées que la plage du Lido, sur l'Adriatique. Mais cela, les lotisseurs, même les mieux intentionnés, ne peuvent le réaliser isolément, sur leurs propres terrains ; l'urbaniste, seul, peut le créer, en traitant l'aménagement dans son ensemble.

Un pareil travail, tant de relevés topographiques et parcellaires que l'élude de routes, nécessite une dépense qui excède les ressources dont peut disposer actuellement le Syndicat des communes du littoral.

C'est ce programme que M. Pfeiffer s'est proposé de réaliser, en fondant la Société d'études de la côte varoise, programme qui se résume ainsi :

1° Relevé parcellaire de la région ;

2° Mise au point « ne varietur » de l'aménagement urbain complet, suivant les directives du plan général du Syndicat des communes du littoral, comprenant : routes, aménagement des plages, parcs, promenades, terrains de jeux et golfs, voies secondaires, emplacements réservés aux : hôtels, casinos, édifices publics, servitudes d'esthétique des constructions.

Et cela, en vue de la déclaration d'utilité publique, dans le but d'obtenir la réalisation de cet aménagement, à l'aide de l'expropriation par zone ou à l'aide de syndicats de propriétaires suivant les dispositions de la législation récemment créée.

Henri Prost, « Rabat. A l'étude⁷ », 1932.

R A B A T

A L'ETUDE

- 1 - Nouveaux emplacements pour les terrains de Jeux
- 2 - Extension de Rabat au Sud de la Porte des Zaers
- 3 - Quartier général de la Résidence (escorte)
- 4 - L'accès de Rabat par la Porte des Zaers
Entourage de Chellah
- 5 - Pont sur l'Oued
- 6 - L'accès au Cimetière
- 7 - L'entretien des Bâtiments de la Résidence générale et la construction des extensions de chaque Service.
- 8 - L'Avenue du Dar Maghzen à la rencontre de la Mosquée.
Terrain des Chemins de fer
Place de la Mosquée
- 9 - Révision du tracé des trottoirs
- 10 - Le terrain face à la Gare rue du Dar Maghzen.
- 11 - Triangle de vue et futurs Services Municipaux.
- 12 - Terrain de l'Ancienne cour d'Appel, affecté à une Salle de Spectacle, avec Magasins - Boutiques etc...
- 13 - Angle des Rues Capitaine Petit Jean et de la République.
- 14 - Entourage de la Tour Hassan
- 15 - Entourage de Bab Ronan
- 16 - Modification à la croisée de la Cathédrale.

[P.1]

TERRAINS DE JEUX

L'Aguedal est trop en pente pour offrir les espaces libres nécessaires à de nombreux terrains de Jeux. Les Boisements merveilleusement réalisés par le service des Forêts, le Bois de Boulogne de Rabat. Ceux qui ont connu le bled dénudé de Rabat, sont stupéfaits de la transformation réalisée en si peu d'années.

Ces Boisements sont à conserver jalousement de toute tentative, pouvant porter atteinte à leur intégrité.

Il est impossible de créer, à l'Aguedal, les nombreux terrains de Jeux, nécessaires à la population de Rabat.

Leur création, pourrait être envisagée commodément, (et constituant, un réel embellissement) sur les terrains situés hors la Porte des Zaers, entre les remparts et le terrain d'Aviation.

Séparés, par de quadruples rangées d'arbres et accompagnés de Quinconces pour les Jeux de Boules, il y a là, un bel emplacement pour de nombreux terrains d'entraînement.

L'éloignement du centre Européen de Rabat, ne saurait être une objection, depuis le grand développement que prennent les nouveaux Quartiers au Sud de la Porte des Zaers.

[p. 2]

7 PROST Henri, *Rabat à l'étude*, Protectorat du Maroc, Avril 1932 (HP ARC 15/2), Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/1.

ACCES DE RABAT PAR LA PORTE DES ZAERS

Cette entrée est restée fort négligée.

Aucun aménagement n'a été tenté

Cependant, c'est l'accès de Rabat, pour les Voyageurs arrivant par Avion et dont le nombre ira en croissant; de plus, c'est le lien entre les services de la Résidence générale et le Palais du Sultan.

Il y aurait lieu de réaliser, un aménagement à la Porte des Zaers, qui soit en rapport avec cette situation exceptionnelle. - C'est en outre le point de passage obligé des Touristes allant à Chellah.

Cet Aménagement, présente une difficulté provenant de la présence du Quartier général de l'escorte, dont les projets de Casernements gonflés à l'excès par des prévisions complexes, n'ont jamais pu être réalisés.

Or les Services Civils de la Résidence, auront besoin de cette réserve pour leur extension. - Ne pourrait-on transférer ces casernements, hors la Porte des Zaers - à proximité des terrains de Jeux, précédemment envisagés. Ils pourraient être facilement dissimulés dans la verdure et contribuer au décor urbain, qu'il va falloir concevoir autour des ruines de Chellah.

Vu de la Résidence et de la Porte des Zaers, il apparaît bien qu'un nouveau « Bidon Ville » progresse entre Chellah et les Lotissements voisins de l'Aviation.

Ce beau panorama, si simple par la sobriété de ses lignes est en voie de devenir un des plus vulgaires et des plus banlieusard.

Il est nécessaire de créer, un puissant écran, entre Chellah et ces nouveaux Quartiers.- Un Boisement, s'impose, pour séparer Chellah et son Cimetière de la nouvelle Agglomération. Un rideau d'Eucalyptus, des Pins parasols et de puissants bouquets de Caroubiers ou de ficus magnolias aux feuillages sombres pourraient réaliser un nouveau cadre au beau paysage des Ruines de Chellah que nous étions habitués à contempler dans un paysage dénudé à jamais disparu.

[p. 3]

Toutefois, que tous les efforts soient faits, pour que cet écran de verdure s'élève le plus près possible des Quartiers nouveaux, pour laisser le maximum d'espace libre entre le rideau d'arbres et Chellah.

PONT SUR LOUED

Il s'imposera à bref délai - Dans le paysage, l'obstacle est l'accès du côté de salé - talus en soutènement sont à redouter - N'ai pas eu connaissance des projets proposés.

CIMETIERE

Il avait été prévu sur le trottoir Nord de la route de Casablanca, une double rangée d'arbres avec une Chaussée spéciale pour les enterrements.

Double but:

abriter du soleil ceux qui accompagnent un enterrement.

libérer la circulation automobile sur la route de Casa.

[p. 4]

ENTRETIEN DES BATIMENTS DE LA RESIDENCE GENERALE ET CONSTRUCTION DES EXTENSIONS DE CHAQUE SERVICE

Chaque Service est considéré comme autonome. Chaque Service a son Architecte.

Tout a très bien marché jusqu'à ce Jour, grâce à Mr. Laforgue et à Marchisio, qui se sont acharnés à conserver l'esprit initial des constructions et à les disposer en conformité avec les directives générales du Plan d'Aménagement.

Cependant d'autres constructions édifiées en dehors de Mr. Laforgue et Marchisio, ne sont pas sans inspirer quelques inquiétudes, sur les conséquences, qui pourraient résulter de l'indépendance, qu'ont les Services de s'adresser à n'importe quel architecte, pour leurs extensions.

Une direction générale à ces projets s'impose.

AVENUE DU DAR MAGHZEN ET PLACE DE LA MOSQUE

Puisque la Direction générale des Postes est construite, il faut l'accepter, mais il y aurait lieu de s'en

tenir à cet unique exemplaire de construction, trop élevée sur ce plateau, ou brusquement l'harmonie générale de Rabat est rompue.

La Direction générale des Chemins de fer peut rétablir l'équilibre, en étant exécutée sur son emprise actuelle, c.à.d. en conservant l'aménagement de la rue du Dar el Maghzen, s'ouvrant sur la Mosquée, mais avec la préoccupation de ne pas monter sensiblement plus haut, que les Phosphates, sur la partie en bordure de la Place de la Mosquée.

Et cela sur la moitié du terrain environ. Sur l'autre partie, c.à.d. jusqu'à l'alignement de la rue bordant le terrain au Nord, monter à la même hauteur que la Direction des Postes.

[p. 5]

Cette graduation des constructions pourrait palier à la sécheresse brutale des constructions de l'Avenue du Dar el Maghzen, dont le voisinage est trop immédiat, d'un Quartier composé, très heureusement de Villas et de Bâtiments Administratifs, en rapport avec l'échelle de la Mosquée à laquelle, aucune atteinte, ne saurait être portée.

Un volume pourrait être écrit sur les avantages et inconvénients, qui résulteraient de l'achèvement de la rue du Dar el Maghzen, en alignements parallèles braqués sur la Mosquée dont la modeste architecture, ne saurait être à l'échelle du créneau formé par l'encadrement de deux hauts bâtiments symétriques (hauteur de la Direction des Postes.).

Actuellement, rien ne détonne, il y aurait mauvaise grâce à ne pas reconnaître le grand effort réalisé, pour donner, un aspect monumental et digne d'une Capitale, qui a été réalisé rue du Dar el Maghzen. C'est très bien, mais un peu de modération, s'impose à la jonction de cette Avenue, qui risquerait de monter, un peu rapidement, à l'assaut des Quartiers résidentiels.

Mr. Durand, est d'avis, que le monument au Maréchal Lyautey, serait bien placé sur la terrasse dominant le triangle de vue, à côté de son ancienne habitation - devant le paysage qu'il a si longtemps contemplé.

Je me relie à cette solution, sont la pensée délicate honorerait mieux le Maréchal, qu'un prétentieux monument au bout de la rue du Dar el Maghzen. J'ai peine à croire, que le Maréchal Lyautey apprécierait beaucoup cet hommage pompeux et banal - semblable à ce que nous trouvons de si nombreux exemplaires sur toutes nos Places publiques de France et dont chaque jour on souhaite la disparition. Une œuvre d'art est un souvenir nécessitant un cadre approprié et recueilli - Un carrefour où tournoient des Autos, n'est pas favorable à la méditation et ne convient guère à l'expression plastique d'une pensée.

C'est pourquoi, je souhaite, la réalisation de la proposition de Mr. Durand et que la Mosquée soit conservée, comme motif unique ce l'aboutissement de la rue du Dar el Maghzen.

[p. 6]

TROTTOIRS

Souvent tracés sans tenir compte des courants de circulation.

Place de la Gare

Place du Marché

et en de nombreux croisements

En général trop de macadam, pas assez de facilités pour la circulation des piétons.

Ancienne cour d'appel

Les constructions du Palais de Justice, du Trésor, de différentes Banques, menacent de frapper de paralysie, la partie de Rabat, qui aurait dû être la plus vivante.

Entre la Gare et la Poste, on pouvait prévoir, que l'initiative privée aurait trouvé là une extension de nouveaux Magasins, Cafés, Salles de Spectacles, plus importants que ceux réalisés dès la première heure, entre la Poste et la Ville Indigène.

L'intérêt monumental, ayant primé l'intérêt commercial, il en résulte, que cette grande Avenue risque fort d'être déserte le soir, dès la fermeture des bureaux des différents Services Administratifs.

La disparition de l'ancienne Cour d'Appel, pourrait être l'occasion d'affecter ce terrain à des usages

où l'initiative privée puisse donner un peu d'animation à cette partie de la rue du Dar el Maghzen.

On a proposé d'affecter ce terrain à un Théâtre.

Un Théâtre est un édifice mort pendant tout le Jour – il n'a aucune existence, sauf à l'arrivée des Spectateurs.

Mais le terrain de l'ancienne cour d'Appel est plus vaste qu'il ne convient, même pour un très grand Théâtre. Cet édifice pourrait être, accompagné de Magasins et de Boutiques capables d'entraîner rue du Dar el Maghzen et rue du Capitaine petit Jean, une activité susceptible de contre balancer l'influence réfrigérante de la Banque d'Etat, et aussi de constituer un ensemble de façades, dont les masses symétriques à celles de la Poste, équilibreraient l'architecture de cet Edifice.

[p. 7]

La masse architecturale formée par la salle de spectacle, en partie, masquée par cet écran de premier plan, pourrait ainsi, affecter toutes les formes nécessaires à son fonctionnement, sans que l'harmonie générale du décor de L'avenue du Dar el Maghzen, soit troublée.

Des élargissements de voies publiques seraient à prévoir pour le Garage des voitures, pendant les représentations, tant à la limite Nord, qu'à l'Est du terrain.- Le croisement de la rue du Capitaine Petit Jean et de la rue de la République, pourrait, ainsi, être très amélioré.

TOUR HASSAN

L'aspect actuel est pénible pour ceux qui ont connu l'ancienne ruine.

Pourrait-on arriver à supprimer toute construction, entre l'Oued et les ruines ? Il y a encore peu de choses.

Il semble que le seul moyen de relier le décor urbain, qui s'est édifié à l'Ouest et au Sud de l'emprise des ruines, avec ces ruines, elles-mêmes, serait de constituer un boisement intense, entre les Villas et la Mosquée. - Chênes verts et Pins parasols, auraient mes préférences pour constituer le décor sombre et puissant d'où devraient émerger les murs fauves.

Le chêne vert, n'est parait-il pas possible (?), qu'on le remplace par des ficus dont les formes parfois étranges, quand on les laisse se développer en liberté pourraient parfaitement s'allier aux ruines.

Quant aux Pins parasols, la réussite de ceux de la Résidence prouve, le parti, que l'on pourrait tirer de ces merveilleux arbres.

[p. 8]

PORTE DE L'AGUEDAL

La belle Porte de l'Aguedal est définitivement débarrassée des poteaux et autres fils (et rails) qui la dénaturaient.

Mais la Jonction entre cette merveille d'architecture et la Direction de l'enseignement reste à faire. Il semble qu'un jardin intime ou une sorte de parvis ceinturé de murs bas, devraient précéder la Direction, dont l'architecture est trop délicate pour s'accommoder du voisinage rude des remparts et des mouvements de terrains, sur laquelle elle parait mal reposer. (Voir Mr. Laforgue).

CATHEDRALE

Sans toucher à l'ossature de la construction de la croisée, il est possible de modifier la toiture. La Cathédrale et la silhouette de Rabat, y gagneraient considérablement. (Voir Mr. Laforgue).

TRIANGLE VUE

Le triangle de vue n'est pas une fantaisie pour satisfaire uniquement un désir du Maréchal. Il a été conçu, pour que le public, puisse bénéficier de la vue, que l'on découvre de la Ville Indigène, aux environs de l'ancienne Résidence.

Ce projet a eu pour base, l'aménagement d'une terrasse, accessible au public, lors de la construction du futur Hôtel de Ville.

Le triangle de vue est réalisé et aménagé, mais il semble qu'on ait perdu de vue, l'aménagement de cette terrasse publique [P. 9] qui devait être la condition fondamentale du programme du futur Hôtel de ville.

Que l'on conserve, ou que l'on transforme l'ancienne habitation du Maréchal, le futur Hôtel de Ville, devrait avoir, comme élément essentiel de sa composition, une cour ouverte au Nord et au sud, occupant à peu près l'emplacement de la Salle à manger, dont la conservation, n'offre aucun intérêt (construction en bois).

Cette cour serait accessible au Sud par la Place latérale de la Cathédrale, elle serait au niveau du trottoir. Elle se terminerait au Nord par une terrasse et des escaliers accédant aux Jardins.

Cette terrasse, formant Belvédère, serait disposée aux environs de la façade Nord de l'ancienne Résidence.

Un portique à jour, pourrait éventuellement clôturer la cour du côté de la Cathédrale.

La Cour rectangulaire ainsi réalisée permettrait un accès facile entre les différents éléments de l'édifice.

La terrasse belvédère pourrait éventuellement présenter des dispositions, permettant de parer aux courants d'air Nord Sud, très fréquents à Rabat.

Henri Prost, « Méthode de travail », extrait du texte « Le développement de l'urbanisme dans le protectorat du Maroc, de 1914 à 1923⁸ », 1932.

[p. 61]

Méthode de travail

Plans directeurs. Les difficultés pratiques furent considérables ; les plans directeurs, esquissés sur des cartes au 1/5.000^e et au 1/10.000^e, indiquèrent le parti adopté pour la ville ; ils contenaient l'indication des lignes générales, mais ne permettaient pas de passer à la pratique, à l'implantation des voies publiques, à la délivrance des alignements aux particuliers et surtout aux négociations nécessaires.

Levés topographiques. Il a fallu, par des levés topographiques de précision, établir des plans parcellaires au 1/1.000^e et, sur quelques points, au 1/500^e, puis y reporter les tracés de l'esquisse interprétée pour s'adapter aux besoins, surtout à Casablanca, où il fallait éviter les immeubles existants, par manque de fonds pour les exproprier, ne pas entraver le commerce si actif, ni priver la population de locaux déjà trop rares.

Casse-tête parfois insoluble.

Plans d'alignement. Ces plans d'exécution établis progressivement, quartier par quartier, furent soumis à l'enquête, puis approuvés et déclarés d'utilité publique par Dahir.

A chaque plan partiel est joint un règlement de quartier approuvé par le même dahir, fixant la largeur des rues et instituant les servitudes spéciales à chaque rue ou groupe de terrains.

Servitude d'arcade, servitude de retrait sur l'alignement avec jardin en façade, servitude de villas (interdiction de bâtir plus d'un tiers, du quart, de la surface d'un lot), limitation spéciale du nombre d'étages et de la hauteur des maisons, et, sur certains points, sujétions particulières relatives à l'aspect de la construction.

Négociations. Ces plans approuvés, les négociations, pour la libération de l'emprise des voies publiques par l'application de cette législation nouvelle, ont nécessité l'éducation d'un personnel apte à traiter les évaluations de terrains et les causes de leurs variations, les formes de lotissements et les dispositions les plus favorables aux immeubles.

Le recrutement et la formation de ces agents, d'une technicité très spéciale, est une des difficultés qui ont beaucoup retardé les négociations des plans d'aménagement.

Règlement de voirie. En outre des règlements particuliers à chaque quartier, un règlement général de voirie fixe les conditions dans lesquelles s'exerce le contrôle des constructions privées.

Prescriptions relatives à la solidité des constructions, aux précautions contre les dangers d'incendie, aux saillies, aux installations sanitaires, etc.

[p. 62]

La hauteur des façades doit être au plus égale à la largeur de la rue ou à la largeur entre les constructions, si la rue comporte des servitudes de jardins en façade ; toutefois, une surélévation d'un étage, au plus, peut être admise sur le tiers de la façade, en bordure des rues de moins de 12 mètres, sur la moitié pour des rues de 12 à 18 mètres, sur les deux tiers pour des rues de plus de 18 mètres.

La surface des cours intérieures et le minimum de vue directe pour les pièces habitables aérées par elles sont fixés par un barème. De plus, dans un îlot d'immeubles, à partir de 30 mètres de l'alignement, tout corps de bâtiment doit être aéré par des cours ayant comme plus petite dimension les deux tiers de la hauteur du bâtiment, ou au moins 8 mètres.

8 PROST Henri, extrait de « Le développement de l'urbanisme dans le protectorat du Maroc, de 1914 à 1923 », in *L'urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux.*, Edition Urbanisme, La Charité-sur-Loire, Delayance, 1932, p. 59-80.

Enfin, au point de vue de l'exercice des industries incommodes ou dangereuses, les villes sont divisées en zones avec des réglementations respectives.

[p. 63]

Plans directeurs des villes nouvelles

L'élaboration des plans directeurs a été préparée, pour chaque ville, à la suite de véritables conseils politiques et techniques, réunis sous la présidence du Résident Général, comprenant les représentants des Services militaires, des Services civils locaux et centraux, des ingénieurs, architectes et médecins, et toute personne pouvant éclairer de ses connaissances personnelles les multiples questions à traiter. La détermination des emplacements affectés aux divers bâtiments publics n'a pas été la partie du programme la moins délicate. Il est incontestable, en effet, que les services publics ou Administratifs ont une tendance toute naturelle à placer leurs bâtiments à leur guise et dans le lieu qui leur paraît immédiatement le plus propre au but qu'ils se proposent : les gares, à la porte des villes indigènes ; les bâtiments des postes au centre même de ces villes, etc.

[p. 64]

Il a fallu un sérieux effort et souvent l'intervention du résident pour faire entendre, au début, que ces divers bâtiments, qui sont les plus puissants foyers d'attraction d'une ville à créer, doivent être placés non pas au centre des intérêts actuels, mais des intérêts futurs qu'ils ont à desservir.

L'application d'une telle doctrine demande, d'ailleurs, beaucoup de doigté, et des solutions transitoires ont dû être adoptées ménageant le présent et préparant l'avenir.

[...]

[p.77]

Emplacement et programme des édifices publics

Les emplacements de tout bâtiment public ont été déterminés en vue d'un programme qui a pour base essentielle la prévision d'une extension largement assurée.

Tout édifice a été conçu sur des plans permettant de réaliser une « tête » immuable et définitive, en arrière de laquelle une étendue de terrain est réservée pour des besoins ultérieurs.

La physionomie de l'entrée, sur la voie publique, est ainsi définitive, alors qu'en arrière ce peuvent être de simples baraquements, si les crédits sont insuffisants, [p. 78] ou si le programme définitif de l'édifice n'est pas absolument arrêté ou est susceptible de modifications selon les circonstances imprévues, inévitables dans un pays en voie d'organisation.

C'est ainsi que le Palais de Justice de Casablanca a été commencé sur un programme d'une organisation judiciaire non encore expérimenté.

Ce n'est qu'après plusieurs années qu'on pourra en établir le programme précis, et cependant il a fallu faire une façade qui, moralement, était nécessaire, d'autant plus que cet important édifice occupe le fond de la place administrative.

Aussi avons-nous édifié une façade, composée d'éléments qui n'ont aucune raison d'être modifiés : vestibules, galeries, archives et bureaux sans destination spéciales. En arrière de ce paravent se groupent des bureaux qui seront en constant remaniement, jusqu'au jour où le Service de la Justice, ayant bien [p. 79] mis au point l'importance respective de chacune de ses divisions intérieures, il sera possible de créer une « usine de travail » pratique, qui n'aura pas à subir la tyrannie des lignes d'architecture.

Ecoles

Des groupes scolaires comprenant, écoles maternelles, écoles de filles et écoles de garçons, sont répartis dans les villes de telle façon que les enfants aient un parcours de 800 mètres au maximum pour s'y rendre.

Elles n'ont généralement qu'un rez-de-chaussée, entourant de grandes cours de récréation ; un étage peut les surélever, et chaque fois que nous l'avons pu réaliser, un jardin permet aux mères d'attendre leurs enfants.

Un stade spécialement affecté aux enfants, a été créé en 1915 à Casablanca, dans la partie du futur parc en voie de réalisation.

Hôpitaux

Les hôpitaux du Maroc sont destinés à trois clientèles distinctes: civile, militaire et indigène. Ils nécessitent trois formes d'administration très différentes; aussi n'a-t-on pu hospitaliser ces trois catégories de malades dans un même établissement.

La formule adoptée est la suivante:

Chaque fois qu'on le pourra, ces trois formations seront groupées avec une charnière commune comprenant: les laboratoires d'études et de spécialistes, les appareils de mécanothérapie ou d'électricité, etc., afin de permettre à ces trois formations de bénéficier des bienfaits de spécialistes éminents et d'un outillage très perfectionné que, chacun de ces hôpitaux ne pourrait avoir.

[p. 80]

Il en résulte, pour ces agglomérations sanitaires, un programme réellement nouveau en voie de réalisation à Casablanca.

Les services généraux, blanchisserie, désinfection, lingerie, sont communs; les cuisines, seules, restent indépendantes.

Plantations

Problème important, rendu très difficile pour deux raisons: le manque d'eau d'irrigation et le manque d'arbres.

Le manque d'eau à Casablanca, Rabat et Meknès fait qu'on ne peut planter qu'au fur et à mesure de l'augmentation des ressources hydrauliques. A Marrakech et Fez, le problème ne se pose pas, l'eau est très abondante, aussi les résultats sont-ils merveilleux.

Le manque d'arbres dans le pays nous oblige d'aller en chercher, à grand frais, en Algérie, Tunisie, France, Espagne, Portugal, etc., mais la guerre a causé une grosse gêne, car les pépinières de ces pays ont peu produit depuis 5 ans et nous avons acquis presque toute leur production.

Pendant cette période, il nous a été impossible de créer des pépinières pouvant donner des arbres qui nous font défaut; aussi, depuis 1922, réunissons-nous toutes les bonnes volontés des Services d'Agriculture, des Forêts, des Travaux publics, pour multiplier les arbres qui, en cinq ou six ans, auront acquis une hauteur suffisante pour garnir nos places et voies publiques.

Henri Prost, « Routes et voies urbaines⁹ » 1932.

[p. 108]

ROUTES ET VOIES URBAINES

Par M. Henri PROST, architecte en chef du Gouvernement

Etat actuel de la législation.

Tous ceux qui parcourent les routes de France constatent que leur largeur en rase campagne est à peine suffisante pour le trafic toujours croissant qu'elles ont à assumer.

A l'approche des agglomérations et parfois en des points imprévus, elles se transforment en rues étroites, très préjudiciables à la circulation et extrêmement dangereuses pour les riverains.

Ce mal s'accroît; insensiblement chaque jour et insidieusement menace de paralyser notre circulation routière.

Quel remède pourrait-on employer pour enrayer cet étranglement progressif de nos routes ?

Il semble que l'attention du législateur n'ait pas encore été attirée sur la différence qui existe entre la route et la voie urbaine.

Il lui échappe qu'une *large route* se transformant en rue de même largeur par le fait de constructions riveraines devient une étroite rue.

Puissent ces quelques lignes et les croquis ci-joints lui inspirer les mesures à prendre, ayant pour objet la transformation possible de nos routes en voies urbaines sur un point quelconque de leur tracé, sans que la capacité de leur trafic en soit diminuée.

En France, tout le monde a le droit de construire n'importe où, sous la seule réserve de respecter les emprises des voies publiques.

Dans les villes de plus de 10.000 habitants et celles qui leur sont assimilées par l'article 1^{er} de la loi du 14- mars 1919 et 19 juillet 1924, les plans d'aménagement et d'extension peuvent prescrire des dispositions imposant certaines servitudes qui sont des restrictions au droit de bâtir.

C'est ainsi qu'il est possible d'imposer aux constructions un recul sur l'alignement, l'espace compris entre l'immeuble et la clôture à la limite de la voie publique étant traité en cour, jardin ou même en terrasse.

9 PROST Henri, « Routes et voies urbaines », *Urbanisme*, n° 4, juillet 1932, pp. 108-111.

Cette disposition, avantageuse au point de vue de l'esthétique et par l'agrément que cet isolement de la voie publique procure aux habitants, permet, en outre, aux Municipalités d'élargir les voies ainsi accompagnées de zone « non aedificandi » lorsque les nécessités du trafic l'imposent.

Aucune construction n'étant atteinte par l'élargissement, les frais d'expropriation de tout ou partie des zones « non aedificandi » sont réduits au minimum.

C'est là un avantage précieux qu'offre la législation des plans d'aménagement et d'extension, mais cette législation n'est applicable qu'aux voies comprises dans les périmètres urbains des villes désignées par l'article de la loi de 1919-1924.

En dehors de ces périmètres urbains, il n'y a aucune restriction au droit de bâtir ; l'alignement des routes est la seule condition à respecter.

Si une route a une largeur de 8 mètres, elle pourra être transformée en une rue de la même largeur par la construction progressive ou simultanée d'immeubles en bordure des alignements.

Une route de 8 mètres assure une large circulation.

Une rue de 8 mètres est impropre à tout trafic.

Caractéristique respective des routes et des voies urbaines.

En quoi la route est-elle différente de la voie urbaine ?

Les routes sont composées d'une chaussée, de deux accotements et de deux fossés établis à la limite du domaine public.

La chaussée d'une voie de moyenne circulation doit assurer le passage d'au moins trois files de voitures. Une voiture marchant lentement, deux autres peuvent encore se croiser, c'est un minimum.

Les accotements sont encombrés d'accessoires de tous genres, qui n'ont aucun rapport avec les nécessités de la circulation : télégraphe, téléphone, lignes à haute tension, lignes de lumière, etc... ont des supports qui sont une cause permanente de danger, lors de dérapages toujours à redouter.

En dehors de toute agglomération, la circulation se fait encore dans des conditions acceptables, tant pour les piétons que pour les automobiles, mais l'insécurité devient intolérable dès qu'une clôture ou une construction vient délimiter le bord de la route et empêcher le malheureux piéton de se garer des véhicules en se réfugiant au-delà des fossés sur les terrains riverains.

Voies urbaines. - Une voie urbaine, pour satisfaire au même trafic qu'une route, doit permettre le passage du même nombre de files de voitures augmenté de possibilités de stationnement de chaque côté de la chaussée.

[p. 109]

De chaque côté de la chaussée, un trottoir est nécessaire pour assurer la circulation des piétons et l'installation de tout l'équipement des accotements de la route, sans oublier les plantations si nécessaires à l'ombrage et à l'embellissement de nos agglomérations même pour les plus modestes.

Donc, à la chaussée d'une route assurant le passage de trois files de voitures, doit correspondre la chaussée d'une rue assurant le passage et le stationnement de cinq files de véhicules.

En outre, afin d'assurer la sécurité des habitants des immeubles édifiés à l'alignement d'une semblable voie, il faut que les conducteurs à haute et basse tension soient à une distance des fenêtres telle qu'ils ne puissent constituer un danger, soit un minimum de 3,50 à 4 mètres.

D'autre part, entre ces supports et la bordure du trottoir, un passage de 1m50 est nécessaire pour faciliter l'ouverture des portières des voitures et aussi garantir les piétons contre les empiètements que font parfois les saillies des carrosseries des voitures longeant les trottoirs, soit au total un minimum de 5 mètres pour la largeur des trottoirs.

En conformité du Code de la Route, il faut compter 3 mètres d'encombrement par file de voitures. La chaussée d'une route à trois files aurait donc 9 mètres de largeur.

La chaussée d'une rue correspondant au même trafic devrait avoir cinq files ou 15 mètres.

Les trottoirs, sans plantations, nécessitant une largeur de 5 mètres minimum, la largeur totale de la rue entre alignements serait alors de 25 mètres ; mais si les trottoirs doivent recevoir des plantations, cette largeur devra être portée à 7m50, afin de permettre aux arbres de se développer, sans gêner le passage des câbles de toute nature ; soit au total 30 mètres de largeur.

Les alignements ainsi déterminés seraient donc à 15 mètres de l'axe de la chaussée.

Routes et voies de lotissement. _ Les anomalies résultant du contraste de la législation de l'alignement de nos routes et de la législation de l'Urbanisme sont clairement exprimées par les cas suivants que l'on rencontre partout en France.

Lorsqu'un lotisseur sollicite l'autorisation préfectorale, les Commissions départementales des villes et villages prescrivent en règle générale qu'aucune façade d'immeuble ne pourra être élevée moins de 6 mètres de l'axe de la voie projetée, soit 12 mètres entre façades. (Certains départements exigeraient 15 mètres, ce qui n'aurait rien d'excessif.).

Dans le but d'économiser les frais de premier établissement et d'entretien, en même temps qu'un souci d'esthétique, les voies proprement dites n'ont en général que 8 mètres de largeur, avec de chaque côté une zone « non aedificandi » de 2 mètres au minimum.

Mais si le terrain à lotir est en bordure d'une voie publique, l'alignement sur cette voie ne peut être modifié, parce qu'aucune mesure similaire ne peut être appliquée aux propriétaires voisins, auxquels l'alignement seul du chemin existant peut être délivré et sans obligation de recul.

C'est ainsi que nous voyons des voies publiques de 5 mètres de largeur bordées d'immeubles, alors que les voies de lotissement ont au moins 12 mètres entre façades (voir croquis ci-joint).

En conclusion, étant donné toute la liberté qui existe de construire en un point quelconque du territoire français hors de tout périmètre urbain réglé par un plan d'aménagement, il y aurait lieu de tempérer ce droit par l'obligation de n'autoriser à construire qu'à une distance de l'axe des voies publiques qui ne soit pas inférieure à 15 mètres, assurant ainsi à toutes nos routes un minimum de 30 mètres entre façades d'immeubles.

Cette dimension serait augmentée pour les voies à grand trafic ou diminuée si les reliefs du sol obligeaient à réduire la largeur du profil.

Les espaces compris entre les façades et l'alignement seraient utilisés à la volonté du propriétaire.

La collectivité aurait ainsi la possibilité de réaliser la transformation des routes en voies urbaines, lorsque les circonstances l'imposeraient, par l'expropriation de tout ou partie de la zone « non aedificandi » ; sous réserve, bien entendu, que si la profondeur d'un terrain, du fait de cette servitude, ne permettait plus d'élever une construction dans de bonnes conditions d'hygiène, le propriétaire aurait droit à indemnité, éventualité à prévoir mais extrêmement rare dans les campagnes.

[p. 110-111]

Ces quatre dessins ont été établis en 1923 par M. Henri PROST, et ont servi à l'illustration du plan d'aménagement de la Côte d'Azur Varoise, dressé par les soins du Syndicat des Communes du Littoral du département du Var.

NDLR : les 4 coupes de transformation d'un chemin dans la campagne

Henri Prost, « Aménagement général de la Région Parisienne. Exposé général¹⁰ », 1934.

AMENAGEMENT GENERAL DE LA REGION PARISIENNE
EXPOSE GENERAL PAR M. HENRI PROST
MEMBRE DE L'INSTITUT
URBANISTE EN CHEF DU COMITE SUPERIEUR

Le projet présenté à M. le Ministre de l'Intérieur, en application de la Loi du 14 mai 1932, est destiné à ordonner et à vertébrer l'Agglomération Parisienne :

Circulation – Hygiène – Esthétique

Sont les objectifs de l'Aménagement proposé.

C'est une œuvre d'urbanisme rationnel, d'ordre essentiellement pratique. Toutes les solutions envisagées, tous les travaux imposés correspondent à des possibilités d'exécution et ont fait l'objet de prospection de détails dans les terrains traversés.

Ce projet anticipe sur toute exécution de travaux. Il a pour caractéristique d'en réserver les possibilités dès que les nécessités économiques l'exigeront et dans la mesure des ressources budgétaires.

L'effet immédiat de ce plan est d'ordre juridique :

Il détermine et réserve les emprises de terrains nécessaires à l'assiette des voies nouvelles, des voies à élargir et des espaces libres. Il règle la nature des constructions et leurs conditions de salubrité en rapport avec leur situation.

Il prescrit des mesures destinées à améliorer l'esthétique des agglomérations et à préserver de toute atteinte nouvelle les principaux sites, monuments et panoramas de la région parisiennes. Enfin il est conçu en vue d'assurer l'exécution du programme de l'assainissement général du territoire intéressé dans toute son étendue.

Le présent projet est exposé conformément à la Loi du 14 mai 1932 par un plan général et un programme des servitudes, complété par des documents annexes.

L'extension de la capitale s'est faite avant-guerre, vers l'ouest, puis à l'est et au nord depuis 1920 : extensions sporadiques et désordonnées ayant des répercussions désastreuses, souvent irrémédiables, sur les principales voies de communication accédant à Paris et sur l'urbanisation des informes agglomérations qui en sont la conséquence.

Aucun espace libre, aucun square, aucun terrain pour les services publics n'a pu être réservé en temps utile, dans la plupart des cas. Nombre de propriétés boisées ont été détruites par des lotissements ; de toutes parts des constructions se sont élevées au hasard, au mépris des règles les plus élémentaires de l'hygiène.

Ceci n'est pas à l'honneur d'une cité qui a toujours voulu être la Capitale du monde.

Tous les efforts de notre génération doivent tendre à redresser cette situation dont l'effet est désastreux sur le moral des habitants et ne s'atténuera que lentement.

La région parisienne, malgré ces tares offre encore à l'urbaniste de très belles ressources.

[p. 2]

La topographie générale, rivières, plaines et collines composent de merveilleux paysages formant un contraste réconfortant par égard aux erreurs commises.

¹⁰ PROST Henri, *Aménagement général de la région parisienne. Exposé général*, Paris, France, Comité Supérieur d'Aménagement et d'Organisation de la Région Parisienne, 1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 80, 15 pages.

Parcs, bois et forêts ceignent et recourent très heureusement les éléments épars de l'agglomération. Les parcs de Versailles, de St Cloud, de Marly et de Sceaux qui sont parmi les plus célèbres créations de l'Art français, les bois de Meudon, de Verrières, de la Malmaison, de Corneilles etc. ... , les forêts de St Germain, de Montmorency, de Chantilly, d'Ermenonville, de Sénart, celles d'Armainvilliers et de l'Echelle, etc ... , sans compter celles, toutes voisines, de Fontainebleau, de Rambouillet, de Compiègne et de Villers-Cotterêts constituent d'admirables richesses, non encore compromises.

Les rives de la Seine, de la Marne, de l'Oise, de la Bièvre, de l'Yvette, de l'Yerre et de l'Orge sont intactes en bien des points.

Les collines de Meudon et de St Cloud, le Mont Valérien, les hauteurs de l'Hautil et de Corneilles dominent l'ouest de la région parisienne de leurs silhouettes caractéristiques d'où l'on découvre d'incomparables panoramas.

Aux portes de Paris, à l'est et au sud, d'immenses surfaces agricoles assurent la possibilité de créer de nouveaux boisements – parcs, jardins et terrains de sports, à proximité de quartiers déshérités, loin de toute promenade et de tout lieu de distraction.

Avec de tels éléments, sous le ciel de l'Ile de France, et avec une volonté raisonnée, sans rigueur mais opiniâtre, s'exerçant sans faiblesse pendant de longues années, Monsieur le Ministre de l'Intérieur peut être assuré que la situation actuelle s'atténuera dans une œuvre que les générations nouvelles voudront réaliser harmonieusement avec le clair génie de notre race un instant éclipsé.

Le plan s'applique à toutes les communes comprises entre le boulevard circulaire, en cours d'exécution sur l'emplacement des anciennes fortifications et les limites de la région parisienne, définie par la loi du 14 mai 1932.

Les transformations qui pourraient être apportées dans la capitale à l'intérieur du boulevard circulaire sont l'objet d'études remarquables et attentives par le service du plan de Paris. Elles ne sont figurées sur ce projet, n'étant pas dans le cadre des études du comité supérieur de l'aménagement et de l'organisation de la région parisienne.

Le plan général exposant le présent projet à tous les caractères d'un plan directeur d'urbanisme, mais en réalité, il exprime et résume un grand nombre de projets étudiés en vue de leur exécution.

Il n'a nullement la prétention d'innover en tous points, il comprend des dispositions dont quelques-unes sont admises comme nécessaires depuis longtemps à l'aménagement régional, tant pour la navigation et les chemins de fer que pour l'aviation et les tracés des lignes électrique à haute tension.

Il enregistre toutes les modifications à la voirie proposée par les services techniques des départements dans le but d'améliorer la circulation routière.

Il tient compte, dans la mesure du possible, des dispositions incluses dans les plans d'aménagement communaux déclarés d'utilité publique ou en cours de préparation.

Il superpose à des désirs locaux un réseau de voies uniquement réservées au trafic, réseau réduit à quelques grandes lignes et dont le but est de permettre un accès rapide vers Paris et des facilités d'évitement de l'agglomération parisiennes pour les voitures ne cherchant pas à traverser la capitale. Les abords de ces voies devront être traités de manière à réaliser pour les touristes et les étrangers, une sorte de « paysage routier » qui dissimulera à leurs yeux les quartiers si désordonnés qu'ils doivent traverser.

Le projet ne se borne pas à la mise au point d'un réseau routier complet :

Au même titre que la réorganisation de la circulation routière, le plan d'aménagement de la région parisiennes a prévu la réorganisation des espaces libres destinés, soit à créer des réserves de verdure en vue de la promenade ou des distraction, soit à créer des réserves d'espaces libres pour le bon fonctionnement des services publics ; terrains d'aviation, cimetière, parcs de sports, etc. , ainsi que les terrains utilisés pour les besoins de la Défense Nationale.

Il incorpore dans le programme des servitudes des dispositions générales déjà adoptées par les communes du département de la Seine et en voie de l'être dans quelques communes des autres Départements.

[p. 3]

Il comprend les principales servitudes de protection des sites et panoramas ayant un intérêt régional

ou national proposé en accord avec la direction générale des Beaux-Arts.

Enfin, il est complété par un règlement général des constructions adapté aux situations particulières des communes de la banlieue.

CIRCULATION

RESEAU ROUTIER ACTUEL

Les voies existantes, principalement les artères convergeant sur Paris, avaient été conçues avec des largeurs qui auraient, sans doute, satisfait aux nécessités de la circulation moderne, si en de nombreux endroits des étranglements ne s'étaient produits dans la traversée d'agglomérations devenues très denses.

Les possibilités d'élargissements, dans ces agglomérations, sont subordonnées à des dépenses considérables et des opérations ont souvent des répercussions trop importantes sur le commerce local pour rencontrer l'adhésion certaine des collectivités intéressées.

Ce sont des travaux de trop longue haleine dont la réalisation ne pourrait être prochaine; compter sur l'élargissement rapide des voies existantes dans les agglomérations pour assurer la circulation générale est impossible. Des voies d'évitement seules peuvent être exécutées dans le moindre délai.

Mais le nombre de ces contournements fréquents des agglomérations groupées sur les grandes voies de communication est incompatible avec la circulation rapide qu'il faut assurer entre Paris, la banlieue éloignée et la Province.

Il y a lieu d'observer, en outre, que les très nombreuses voies transversales des récents lotissements improvisés de toutes parts, sont un obstacle constant à la circulation par la fréquence des dangereux croisements qu'ils constituent.

Ainsi un réseau de voies entièrement nouvelles à caractéristiques spéciales est-il proposé – réseau étudié en vue des possibilités d'exécution immédiate, ainsi qu'il est exposé par ailleurs.

Le réseau routier actuel en dehors des agglomérations, est l'objet de nombreuses prévisions, en vue de réserver toute possibilité d'élargissement lorsque l'absence d'importantes constructions riveraines le permet encore.

Toutes les principales voies existantes auront au minimum 30 m de largeur avec des réserves d'élargissement de 40 m à 50 m et 60 m. Les voies d'évitement sont prévues avec la plus grande largeur que permet la topographie et l'état des lieux.

Le tableau inclus au programme, détaillant toutes ces prévisions montre avec quel souci le projet est conçu en vue d'améliorer, en tous points, la circulation intercommunale dans la région parisienne.

Un complément à la législation des routes est proposé au sujet de ces voies; il comporte une innovation; deux alignements sont prescrits:

- L'alignement séparatif à la limite des terrains riverains et de l'emprise de la voie publique
- L'alignement constructif que devront observer les constructions à l'intérieur des propriétés à une distance minima déterminée à la nomenclature du tableau précité

L'espace compris entre ces deux alignements ou zone « non aedificandi » laisse ainsi à la collectivité la facilité d'exécuter ultérieurement l'élargissement des voies, sans causer de dommages aux constructions, entraînant ainsi, le minimum de dépenses d'expropriation.

Ces facilités d'élargissement permettront, en outre, de réserver aux piétons et aux cyclistes de larges trottoirs où ils ne seront exposés, comme sur les routes actuelles, à être renversés par quelque bolide. Cette disposition permettra la transformation progressive des voies routières en voies urbaines en vue d'une circulation rapide et rendra possible des stationnements que les largeurs actuelles de notre réseau routier n'autorisent pas.

[p. 4]

VOIES NOUVELLES A GRAND TRAFIC

Ces voies sont au nombre de cinq:

La voie triomphale prolongée de Courbevoie à la Croix de Noailles (Forêt de St Germain)

La route de l'ouest par St Cloud et Rocquencourt

La route du sud

La route de l'est

La route de l'aéroport du Bourget et du Nord

Elles auront les caractéristiques de l'auto-route: en aucun point, elles ne seront recoupées à niveau; aucun immeuble n'aura accès directement sur ces voies; dans les parties agglomérées, elles seront parfois en viaduc ou en souterrain.

Dans la campagne, elles seront doublées latéralement par des voies destinées à recevoir les circulations secondaires [contre allées].

VOIE TRIOMPHALE PROLONGEE

Cette voie emprunte sur la plus grande partie de son parcours le tracé d'une artère depuis longtemps projetée; elle a son origine au rond-point de la Défense à Courbevoie, et elle aboutit à la Croix de Noailles, au milieu de la forêt de Saint Germain.

Cette voie, se divise en deux branches, l'une au nord pour gagner la nationale N°14 en évitant Pontoise, l'autre vers l'ouest, rejoignant la nationale N°190, vers Chambourcy. Ces deux branches permettent de gagner les plages de la Manche et de Normandie, indépendamment de toutes les routes actuelles. Cette artère sera composée d'une très large plateforme axiale et de deux amples voies latérales.

La plateforme axiale sera traitée en autoroute sans aucun croisement, mais en liaison avec les voies latérales disposées en vue d'éviter tout recouplement de la circulation.

Les voies latérales devront assurer très largement la circulation résultant des nombreuses artères auxquelles elles donneront accès.

Cette très importante voie est destinée à donner naissance sur tout son parcours à de grandes et esthétiques créations urbaines [cités jardins], non encore indiquées sur le présent plan, mais qui seront précisées sur les plans au 1/10.000 au fur et à mesure de leur établissement.

[p. 5]

ROUTE DE L'OUEST

Cette voie, étudiée depuis plusieurs années sous les auspices du Ministère des travaux Publics a reçu l'adhésion de la direction des Beaux-arts, en ce qui concerne le Parc de St Cloud.

Elle prend naissance sur l'avenue conduisant du Pont de St Cloud à la grille du Parc, passe sous celui-ci à l'aide d'un tunnel pour sortir hors des parties aménagées du Parc.

Elle est dirigée vers Rocquencourt et là, divisée en deux branches, dont l'une traversant la forêt de Marly aboutit à la nationale N° 190 vers Chambourcy et l'autre passant à l'ouest du Parc de Versailles rejoint la nationale N° 10, un peu avant Trappes, à proximité du futur aéroport transatlantique.

Cette autoroute, depuis St Cloud jusqu'à Chambourcy est, en grande partie tracée sur des terrains du domaine de l'Etat.

La route de St Cloud permet de gagner toutes les plages de la Manche, de Bretagne et de l'Océan, sans croisement dans la région parisienne.

L'étude de la traversée du Parc de St Cloud a donné lieu à deux solutions:

L'une à l'aide d'un viaduc et partiellement en tranchée

L'autre au moyen d'un tunnel

Le tracé de la première solution longeait le bas du Parc pour s'élever à l'aide d'un viaduc passant entre la manufacture de Sèvres et le Pavillon de Breteuil, puis, il suivrait la lisière du Parc, limitrophe de l'agglomération de Sèvres, pour rejoindre un tracé voisin de celui qui est proposé, au-delà du tunnel, sur le présent plan.

Cette solution a présenté des difficultés de réalisation, notamment une importante tranchée qui l'on fait écarter, malgré les avantages d'une voie partiellement à l'air libre.

La seconde solution a donné lieu à plusieurs tracés: deux d'entre eux passaient sous l'Avenue accédant à la grille du parc, ayant l'avantage de laisser cette voie d'accès [p. 6] au Parc tout à fait indépendante de l'autoroute.

Ces deux solutions étaient à des titres divers gênées par les casernes du bas Parc et cela même se raccordaient mal avec les circulations existantes.

Un argument de construction a prévalu en faveur de la solution présentée où le tunnel serait entièrement exécuté dans le calcaire, alors que par les deux autres solutions, le tunnel traverserait une profonde couche de marne. Enfin il présente une moindre pente que les deux autres tracés et il est d'une moindre longueur.

Le projet adopté prévoit l'élargissement de l'accès au Parc à l'aide de deux contre-allées, dont l'une serait réservée à l'accès des promeneurs, la voie actuelle formant la partie centrale du profil, étant réservée à l'accès et au débouché du tunnel.

Il n'a pas échappé à la Commission chargée de suivre ces études que des critiques pourraient être formulées à l'égard de cette disposition, notamment au sujet de la liaison de ce tunnel avec le Bois de Boulogne où se ramifie la plus grande partie de la circulation accédant au Pont de St Cloud.

Le débouché du tunnel fut envisagé sur le pace de St Cloud dans l'axe du pont élargi mais les difficultés d'expropriation ont été présentées comme insurmontables du fait que la place de St Cloud est le lieu d'une fête célèbre dans la région parisienne. Cet argument a paru péremptoire.

La solution présentée, malgré ces inconvénients a l'avantage d'être immédiatement réalisable; les expropriations nécessaires au dégagement de l'entrée du tunnel sont peu importantes et tout le reste du tracé est en grande partie sur des terrains du Domaine de l'Etat.

La route de l'ouest a provoqué d'intéressantes suggestions. Elles ont en général un point commun : Sortir de Paris par le Bois de Boulogne.

Plusieurs propositions préconisent le prolongement de l'Avenue du Bois de Boulogne par une voie rectiligne prenant naissance peu après l'extrémité ouest de cette avenue.

Cette artère traitée en voie monumentale ou en autoroute dissimulée à travers les massifs, sans croisements à niveau, aboutirait aux rives de la Seine.

Le passage du fleuve a donné lieu à plusieurs hypothèses, notamment, lors du concours relatif à l'emplacement de l'exposition de 1937.

Certains tracés franchissaient la Seine en aval du Pont de Suresnes pour passer en tunnel sous le Mont Valérien et gagner Rocquencourt par les bois de St Cucufa. D'autres traversaient la Seine à l'emplacement même de la passerelle-aqueduc de l'Avre, mais ils rencontraient des difficultés pour accéder sur les collines dominant la vallée.

Ces différentes conceptions ont été examinées à cause des facilités que ces tracés présentaient pour sortir de Paris par le Bois de Boulogne. Il semble que, sans tunnel, il soit impossible de gagner les parties élevées de la rive gauche.

Aucune reconnaissance n'a été faite en vue de déterminer la nature du sous-sol, suivant ces deux propositions. Seul, le projet de tunnel sous le parc de St Cloud, a été jalonné par des sondages, dont les résultats ont constitué un élément décisif en faveur de la solution préconisée par les services du Département de Seine et Oise, lors de l'examen des propositions soumises à la commission réunie à cet effet, sous les auspices de Monsieur le Ministre des Travaux Publics.

Le Comité Supérieur de la région parisienne a décidé d'inclure intégralement ce projet, immédiatement réalisable, au plan de l'aménagement.

ROUTE DU SUD

Il existe, au sud de Paris, un grand espace agricole à proximité de la limite de la capitale.

Cet espace est compris entre les agglomérations qui se sont élevées en bordure de la route nationale N° 7 et de la route nationale N° 20.

La route nationale N° 20 conduit vers Orléans et Biarritz; la Nationale N° 7 conduit vers Fontainebleau et Nice.

Toutes deux ont des étranglements auxquels il est difficile de remédier. Elles sont parcourues par une intense circulation intercommunale, incompatible avec la circulation à grand trafic de Paris avec les départements du Centre et du Midi de la France.

La voie proposée passe sensiblement à égale distance de ces deux voies.

Elle se divise en deux artères, dont l'une aboutit à la [p. 7] Nationale N° 20, au sud d'Arpajon, évite Arpajon – Montlhéry – Lonjumeau – Chatenay – Bourg-la-Reine etc... et l'autre reliée à la nationale

N° 7 au sud d'Essonne, vers Plessis-Chenet, évite complètement les traversées de Villejuif, de Juvisy, de Ris-Orangis et d'Essonne.

L'autoroute de Montlhéry serait ainsi facilement accessible.

La liaison de cette autoroute avec Paris a été assurée par deux branches en raison du nombre considérable de véhicules qu'elle est appelée à recevoir.

L'une de ces branches aboutit au boulevard circulaire à la Porte d'Italie, à l'aide d'un passage souterrain. Elle assure la diffusion des véhicules par le boulevard circulaire dans les quartiers de la périphérie de la capitale.

L'autre se détachant de la branche précédente, au sud du Fort de Bicêtre, franchit à l'aide d'un court viaduc la Vallée de la Bièvre, passe sous la ligne de chemin de fer de sceaux puis pénètre dans Paris à l'aide d'un tunnel passant sous les terrains de la Cité Universitaire (sans gêner aucunes constructions) et sous une partie du Parc de Montsouris pour déboucher à l'extrémité de l'avenue de Parc de Montsouris en liaison directe avec les voies convergeant à la Place Denfert-Rochereau.

Cette autoroute relie donc directement le centre de Paris et notamment la Place de la Concorde aux routes de Nice et de Biarritz, par le boulevard St Germain, le boulevard Raspail et l'Avenue du Parc Montsouris, sans traverser aucune agglomération.

Ce tracé de la route du sud, coïncide très heureusement avec celui de l'Aqueduc des Vals de Loire, facilitant la réalisation d'une double opération dont l'importance est capitale pour Paris.

ROUTE DE L'EST

Cette voie intéresse tout voyageur venant de Metz, Nancy, Strasbourg, Bâle et l'Europe centrale.

Elle prendrait naissance au carrefour de Beauté, à la lisière Est du Bois de Vincennes et à l'extrémité nord du champ de course. Elle passerait sous le chemin de fer de Vincennes, franchirait la Marne, longerait l'Hippodrome du Tremblay et croiserait le chemin de fer en passage inférieur sous le viaduc, au bord de Marne.

A Villiers, elle recevrait plusieurs circulations, dont l'une, sensiblement parallèle à la vallée de la Marne, desservirait les localités qui sont agglomérées sur la Départementale n° 17 bis.

Elle se prolongerait après Lagny pour, éventuellement, aboutir au-delà de Meaux.

Mais, un embranchement, évitant la gare de Chelles, relierait cette voie nouvelle avec la Nationale N° 3 à l'est de Claye-Souilly, à l'aide de quelques tronçons de voies nouvelles et en utilisant des voies existantes.

[p. 8]

Pour tous les voyageurs venant de l'est par les routes: Nationale N° 19, Départementale N° 18, Nationale N° 21 et Nationale N° 3, il serait possible de pénétrer dans Paris par les bords de la Marne et le bois de Vincennes où les autos se diffuseraient vers différentes portes de Paris, en évitant complètement toutes les agglomérations qui, depuis la guerre, se sont constituées dans tout l'est de la banlieue parisienne.

Les accès de Paris au Bois de Vincennes sont nombreux: les quais de Bercy et le boulevard circulaire, l'avenue Daumesnil, les voies traversant St Mandé et Vincennes sont les principaux.

Le bois de Vincennes pourra être ultérieurement l'objet de transformations réunissant quelques un de ces accès en une artère importante et presque rectiligne, aboutissant au carrefour de Beauté.

Cette voie, à profil d'autoroute, aurait l'avantage de desservir des lieux de réunion où se concentrent d'importantes foules venant de Paris.

Champ de course de Vincennes et stade Pershing,

Champ de course du Tremblay

Aéroport de Vincennes projeté sur les terrains du Polygone

Elle présenterait également l'avantage de rendre aux allées du Bois de Vincennes leur destination de promenade au lieu d'être fréquemment transformées en autodrome.

ROUTE DU NORD

La RN 16 présente une largeur de 60 m au départ de Paris, les améliorations apportées à l'évitement de St Denis et des communes qui se succèdent jusqu'à Chantilly autorisent à ne pas chercher à ré-

soudre entièrement la circulation du nord à l'aide d'une voie spéciale.

Une donnée nouvelle est venue apporter un aspect spécial au problème de la circulation dans cette partie de la région parisienne. L'aéroport du Bourget, dont la disposition, aux dire des spécialistes est définitivement fixée, a pour corollaire la création d'une route spéciale permettant de venir à grande vitesse du Bourget au centre de Paris.

[p. 9]

Une nouvelle voie est proposée, autoroute sans croisement à niveau prenant naissance au sud de l'aéroport. Elle traverse les territoires de la Courneuve et de St Denis pour venir se relier au boulevard circulaire, soit à l'aide d'un viaduc aboutissant vers l'extrémité du boulevard Malesherbes, soit à l'aide d'un tunnel sous l'avenue de la Révolte.

Elle permettrait, ainsi, de relier la Madeleine ou la porte Maillot directement au Bourget, sans difficulté appréciables de circulation.

Cette voie pourrait, en outre, recevoir tout le trafic automobile venant de Belgique ou du nord de la France par les N 17 et 2.

Les cinq voies nouvelles ainsi proposées devraient remédier au défaut de circulation qui caractérise les accès de Paris. Ces voies, en dehors de leurs caractéristiques spéciales, seraient exécutées avec le souci de créer, indépendamment de leurs emprises, des espaces boisés, des bouquets d'arbres dans des emplacements choisis selon la nature du terrain et selon la topographie générale de la région qu'elles traversent.

Et cela en vue d'assurer à ces voies un cadre dissimulant la malheureuse banlieue parisienne à laquelle 20 années d'extension irraisonnée ont imprimé des marques indélébiles qu'il faudra, avec le temps, s'efforcer d'atténuer.

VOIES TOURISTIQUES ET DE GRANDE CIRCULATION REGIONALE

De la place de la Concorde au Parc de St Cloud par la rive Gauche

Les quais de la Seine ont, à l'intérieur de Paris, une importance capitale par les facilités de circulation qu'ils offrent et la beauté des paysages qu'ils découvrent.

L'aménagement de ces quais, vers l'ouest, s'arrête au Pont d'Iéna. - La rive droite est irrémédiablement compromise - les constructions élevées il y a peu d'années en bordure du fleuve s'opposent à la prolongation de toute artère importante sur cette rive.

Par contre, sur la rive gauche, il est encore possible de créer une large et belle voie, depuis le champ de Mars jusqu'au Parc de St Cloud, point de départ de l'autoroute projetée vers Mantes et Trappes.

Les quais de la rive gauche dans Paris peuvent être élargis depuis le Champ de Mars jusqu'au viaduc du Point du jour par la couverture de la ligne des invalides.

Le projet en a été établi par les Services des chemins de fer de l'Etat.

Le terrain d'Issy les Moulineaux est à aménager en parc, où, s'il doit être partiellement réservé à un aéroport affecté à la Direction des services de l'air, il importe que les abords en soient urbanisés en vue de constituer un attrait équivalent à l'Esplanade des invalides et au champ de Mars.

Cette réserve d'espace libre est indispensable à l'hygiène de la population parisienne.

[p. 10]

Aucune construction civile ou militaire ne doit plus être élevée à moins qu'elle ne fasse partie d'un plan d'ensemble ayant pour objet de réaliser une œuvre d'embellissement.

Les communes d'Issy les Moulineaux et de Meudon ont prévu l'élargissement des quais à des dimensions convenant aux trafics locaux, mais aucune construction définitive et importante ne s'oppose à la réalisation d'une voie dont la largeur devrait correspondre à l'important trafic inter-régional qu'elle peut assurer.

Cette voie apporterait une considérable plus-value aux vastes terrains occupés par des industries dont nous déplorons la situation par rapport à l'agglomération parisienne.

Les usines thermiques d'électricité ne sont pas éternelles et le matériel de l'usine d'incinération des ordures ménagères sera un jour démodé et les entreprises privées n'hésiteront pas à se déplacer si les terrains qu'elles occupent sont d'une vente rémunératrice.

Cette plus-value pourrait être une cause de disparition lente de ces industries, sans qu'aucune servitude onéreuse ait à intervenir.

DE LA RIVE GAUCHE A VERSAILLES, BIEVRE ET PALAISEAU PAR LES BOIS DE MEUDON
Il existe dans les bois de Meudon de merveilleuses voies forestières, dont plusieurs sont appelées à jouer un rôle important dans l'aménagement régional.

Au centre de ces bois, deux voies, l'une ayant son origine à l'extrémité de l'avenue de Paris à Versailles, l'autre dans la vallée de la Bièvre se réunissant en une artère qui serait dirigée vers le pont de Sèvre par un tracé nouveau.

Le tracé proposé emprunte, en partie, des voies existantes et des voies prévues au plan d'aménagement de Meudon, mais, il est caractérisé par une voie nouvelle développée à travers l'admirable Parc de Brimborion menacé de morcellement.

Cette voie dont le tracé a été étudié sur le terrain avec des variantes, découvrirait de très beaux aperçus sur le panorama de la région parisienne.

En conclusion, les voies précitées :

Du champ de Mars au Parc de St Cloud par la rive gauche

De la rive gauche à Versailles par Brimborion et les bois de Meudon

Permettraient à toute automobile partant de la place de la Concorde de gagner d'une part Mantès et Trappes, sans autre croisement à niveau qu'au droit des ponts sur la Seine et d'autre part Versailles et les vallées de la Bièvre et de l'Yvette par les bois de Meudon.

En outre, cette voie de la rive gauche à Versailles, constitue la première partie d'une Voie touristique permettant de parcourir le circuit des Parcs Nationaux, Versailles, Marly, St Germain et de revenir à la Concorde par l'avenue triomphale ou le bois de Boulogne et les Champs Elysées.

[p. 11]

VOIE DE DEGAGEMENT PAR LES QUAIS DE LA SEINE EN AMONT DE PARIS

Le cours de la Seine, en amont de Paris, est irrémédiablement compromis par l'aspect regrettable de certaines installations industrielles, notamment entre Ivry et le quartier des Carrières à Charenton; mais si l'esthétique en souffre, il n'en est pas moins vrai que les quais, sur la rive Droite comme sur la rive gauche, peuvent encore être considérablement améliorés et offrir un exécutoire extrêmement important pour toute la région parisienne vers l'est.

Ces quais, rive droite et rive gauche, peuvent se réunir à Villeneuve St Georges où, par des dispositions nouvelles évitant cette dernière agglomération et l'agglomération de Montgeron, il sera possible de gagner Melun par la forêt de Sénart.

La Nationale N° 5 serait ainsi doublée sur toute sa longueur dans la traversée des communes de la banlieue est de Paris.

VOIE TOURISTIQUE DE L'EST

Il existe dans l'est d'immenses domaines privés boisés tous reliés entre eux par de nombreuses promenades; elles sont constituées par les forêts d'Arminvilliers, de Montfermeil, de Bois Notre-Dame, la forêt de l'Echelle, de Parc de Gros bois, etc. ...

Ce projet a pour objectif de préserver ces forêts de tout morcellement, sans reboisement équivalent, et de favoriser éventuellement, la création de voies, dont une, notamment permettrait de joindre Meaux à Versailles, en évitant complètement la traversée de Paris. Elle emprunterait en grande partie les emprises de longues voies forestières à peu près complètement ignorées du public.

Le réseau constitué par les grandes voies rayonnantes nouvelles est complété par une voie de rocade d'une exécution complète, peut-être un peu plus lointaine, mais qui permettrait, notamment vers le nord, d'accéder facilement aux forêts de m.

Ainsi, serait réservé et constitué, tout autour de Paris, une couronne de forêts et d'espaces libres d'accès facile et reliée à l'aide de très belles voies.

ESPACES LIBRES**PARCS – FORETS – TERRAINS RESERVES**

Le réseau de voirie dont il vient d'être fait état, autoroutes, prolongement des quais, etc... permettra aux parisiens de gagner facilement les grandes réserves de verdure constituées par les forêts de St Germain et de Marly, le parc de Versailles, les Bois de Verrières et de Meudon, le Parc de sceaux, les forêts de Sénart, les forêts et bois du nord et de l'est de la région parisienne.

Ces espaces libres sont, par endroits, trop espacés les uns des autres et, par ailleurs, ils sont insuffisants pour les nécessités du développement de l'agglomération.

De nouveaux espaces sont projetés, notamment :

Entre la route nationale N° 20 et la Nationale N° 7

Au-dessous de la route des Forts de l'est

A proximité d'Aulnay sous-bois

Sur les terrains de la Courneuve, où l'emplacement d'une cité avait été envisagé, il y a quelques années (proposition de la préfecture de la Seine)

Le programme annexé au plan, contient une nomenclature de tous les terrains, de toute nature – anciennes carrières, sablières, etc. – susceptibles de constituer les espaces libres – de nombreux et importants bords de rivières sont inscrits, notamment en vue de reboisement pour l'amélioration du paysage.

Cette liste sera complétée, s'il y a lieu, sur les plans au 1/10.000.

ZONING

La région parisienne comprend 651 communes réparties sur 51.200 hectares, et elle est peuplée d'à peu près 6.300.000 habitants.

Si l'augmentation de la population de la région parisienne continuait à progresser dans le cadre du plan d'aménagement, cette région pourrait obtenir plusieurs dizaines de millions d'habitants, [p. 12] ce qui est invraisemblable et peu désirable pour une nation qui ne comprend que 40 millions d'habitant, sans grandes chances d'augmentation. Il y a lieu de mettre de l'ordre dans ce vaste territoire et d'éviter le gaspillage des efforts résultant d'une trop grande dispersion de la population.

Le présent projet prévoit deux catégories de mesures destinées à répartir et à régler la densité de la population :

Restriction au droit de lotir

Règlementation des constructions

RESTRICTION AU DROIT DE LOTIR

En France tout le monde a le droit de construire et de lotir en un point quelconque du territoire. Le respect des emprises des voies publiques est seul imposé. Il ne peut être question d'apporter une restriction absolue au droit de bâtir, mais il importe de tempérer le droit de lotir.

Tout lotissement est un fragment d'agglomération ; or, une agglomération est un tout, c'est un organisme nécessitant une cohésion indispensable, tant pour l'assainissement ; les égouts, l'adduction d'eau, l'enlèvement des ordures ménagères, l'éclairage, que pour les services publics, écoles, postes, police, etc...

La dispersion des lotissements au hasard des spéculations, depuis la guerre, est une lourde charge qui grèvera pendant très longtemps les finances des municipalités de la région parisienne.

Il importe que chaque commune délimite les parties de son territoire qu'elle juge susceptible d'être complètement urbanisées à l'aide des ressources dont elle pourra disposer ; hors de ces limites, les lotissements seront complètement interdits.

Exception pourrait seule être faite pour les lotissements conçus en vue de satisfaire complètement aux nécessités de la population qu'ils seraient destinés à recevoir, c'est-à-dire avec tous les éléments tels que : écoles, postes, police et assainissement complet, n'engageant en rien les finances de la commune sur le territoire de laquelle ces lotissements seraient établis.

Ces délimitations communales seront proposées par le plan régional ; elles devront être ratifiées ou amendées par les municipalités.

REGLEMENTATION DES CONSTRUCTIONS

La densité des cités est fonction du volume des constructions; ce volume, surface et hauteur, est règlementé et maintenu dans des limites maxima à l'aide des règlements de voirie et de salubrité.

Le programme des servitudes du présent projet prévoit un desserrement de l'agglomération centrale constituée par la banlieue immédiate de Paris. Les immeubles y seraient moins élevés qu'à Paris et les cours plus larges. Les localités formant la banlieue moyenne auraient des constructions nettement moins élevées et des cours très amples réalisant des habitations saines et agréables à habiter.

Enfin, la banlieue périphérique garderait en partie son caractère rural.

La limitation de la surface agglomérée de chacune des communes et la limitation du volume des constructions permettra de remédier à l'éparpillement des éléments formant la région parisienne et, en même temps, d'en assurer le développement méthodique, car bien que la dénatalité de la capitale fasse prévoir une limite à la population, il faut tenir compte de l'attrait sur la province qui, jusqu'ici, a largement contre balancé cette dénatalité. Il y a lieu aussi de tenir compte du déplacement de certaines parties de la population résultant de la destruction des îlots insalubres et du réaménagement des quartiers trop denses, buts essentiels de toute œuvre d'urbanisme.

INDUSTRIES

Le programme des servitudes de chaque plan communal prévoit la division des parties agglomérées en deux ou trois divisions selon les cas. En général, toute commune comprend des quartiers d'habitations collectives, des quartiers d'habitations résidentielles et des quartiers d'industries. Les quartiers d'habitations collectives et les quartiers d'habitations résidentielles sont soumis à des règles qui ont déjà fait l'objet de nombreuses approbations en conséquences à la loi de 1919-1924.

Le programme des servitudes s'appliquant aux quartiers industriels organise une zone de transition, sorte de quartier mixte, [p. 13] entre les quartiers d'habitations et les quartiers d'industries proprement dites. Dans ces zones mixtes, ne seraient tolérées, au milieu des habitations, que des industries susceptibles de ne causer aucune gêne, c'est-à-dire de ne répandre aucun bruit, aucune fumée, aucune odeur. Aucun travail de nuit susceptible de nuire au repos des voisins n'y serait toléré.

Certains quartiers industriels existants sont particulièrement mal placés par rapport à l'agglomération parisienne. Au début de cette note, nous avons signalé que l'aménagement de la rive gauche de la Seine permettrait vraisemblablement une transformation progressive mais assurée de toute la région d'Issy les Moulineaux et de Meudon, dont les fumées sont très gênantes pour les quartiers de Passy et d'Auteuil; en outre, qu'elles salissent le ciel d'un des plus beaux paysages de la banlieue parisienne vue de Meudon ou de Bellevue.

Le plan d'aménagement prévoit, pour l'installation de nouvelles usines et pour l'évacuation de celles trop gênantes par leurs odeurs et dangereuses par leur voisinage, une zone spéciale rejetée au Nord-est de l'agglomération en liaison avec une voie ferrée de la ligne du chemin de fer du nord aujourd'hui abandonnée, mais dont l'emprise subsiste encore. Cette zone, réservée aux usines dangereuses et insalubres, serait entourée d'un large boisement, de façon à en dissimuler la vue aux touristes venant de Belgique et du nord de la France.

ELEMENTS DE PAYSAGE

Protection des sites

Il existe, tout autour de Paris, des collines et des plateaux élevés, atteignant parfois la cote 170, alors que les bords de la Seine sont, en moyenne à la cote 30. Ces plateaux et collines largement ventilés, bien exposés et facilement accessibles par les artères projetées, se prêtent admirablement à l'installation de quartiers situés dans les meilleures conditions de salubrité, mais cela ne peut être envisagé qu'à la condition de préserver de toute atteinte les principaux éléments qui contribuent à la beauté du paysage.

Le mont Valérien, les collines de Corneilles sont notamment protégées par les dispositions envisagées: la perspective du grand axe du canal de Versailles est protégée par une zone *non aedificandi*

envisagée par le service des Beaux-Arts, mais non encore promulguée; elle est portée sur le projet. Le panorama de la terrasse de St Germain, qui a déjà fait l'objet de mesures à l'égard des terrains compris entre cette terrasse et la Seine, est complétée par la création d'un vaste espace libre d'étendant sur la rive droite de la Seine. Cet espace libre serait réservé aux sports; dans certaines parties à l'aviation de tourisme, éventuellement à un champ de courses ou à des expositions. Mais il importe que cette partie du panorama que l'on découvre de la terrasse de St Germain soit uniquement traitée dans un but d'embellissement.

La perspective que l'on découvre de l'emplacement de l'ancien château de Marly, conformément au vœu émis par la commission départementale des Sites et Monuments naturels, (Seine et Oise) prescrit des servitudes très strictes concernant les terrains constituant les abords du parc de Marly.

Le parc de Meudon est l'objet de propositions analogues.

En dehors de ces sites exceptionnels, les bords des rivières et de la Seine sont l'objet de prescriptions destinées à les préserver, tant en aval qu'en amont. La région de Bougival et les îles encore susceptibles d'être sauvegardées sont l'objet de prescriptions spéciales à inscrire dans les plans au 1/10.000; les rives de la Seine en amont seront l'objet d'un programme de reboisement dans la partie comprise entre Charenton et Villeneuve St Georges. Un aménagement du terrain compris sur la rive droite de la Seine vers Vigneux et Draveil permettra de réaliser d'importants boisements par l'aménagement pittoresque des abords des sablières inutilisables ou inutilisées dans cette région.

La nomenclature des espaces libres contenue dans le programme est établie en fonction de ces prévisions.

TRANSPORTS

AEROPORTS

Le programme du Ministère de l'air prévoit trois catégories d'aéroports, les uns militaires, les autres commerçants, et une troisième catégorie réservée aux avions de tourisme.

[p. 14]

Il ne nous a été communiqué, au sujet de l'aviation militaire, que des extensions à des établissements existante.

Il est prévu deux aéroports commerciaux pour la région parisienne, l'un au Bourget, l'autre vers Trappes. L'aéroport du Bourget comporte une extension très importante de la station actuelle; il est uniquement destiné aux lignes terrestres. L'aéroport de Trappes est destiné aux lignes transatlantiques, il est destiné à assurer les lignes desservant l'Amérique et l'Afrique. Il sera essentiellement composé par un vaste plan d'eau destiné à l'amerrissage des hydravions. Un terrain d'atterrissage immédiatement voisin assurera la liaison de ces lignes transatlantiques avec les lignes européennes, permettant aux passagers venant d'Amérique ou d'Afrique de se répartir rapidement à travers l'Europe. L'emplacement voisin de Trappes a été choisi à cause de la nature du sous-sol favorable à la constitution d'un vaste plan d'eau par extension des étangs existants actuellement. D'autre part, la hauteur du plateau de Trappes au-dessus de la région parisienne permettra l'envol sans crainte d'obstacles dans la brume.

Les terrains affectés aux aéroports de tous ordres ne sont pas désignés nominalement sur le plan d'aménagement, -ils sont compris dans la liste générale des espaces libres - ceci en exécution des désirs du Ministère de l'air, afin d'éviter toute spéculation susceptible de contrarier l'application du programme des ports aériens.

Dans la première partie de l'exposé du projet, il a été fait mention d'une autoroute partant du Bourget pour accéder à Paris. Cette voie aboutirait au boulevard circulaire vers l'extrémité du boulevard Malesherbes ou vers la porte Maillot sans aucun recoupement. Les quartiers de l'Opéra, de la Madeleine et des Champs Elysées, qui seront les plus intéressés à ce mode de transport seront donc placés dans les meilleures conditions; il ne faudra que quelques minutes à une auto pour gagner le Bourget à toute allure.

L'aéroport de Trappes sera en liaison directe avec l'autoroute St Cloud-Rocquencourt-Trappes, et cela par un parcours qui permettra aux voyageurs venant d'Afrique et d'Amérique d'arriver dans la capitale en traversant un des plus beaux paysages de la région parisienne.

La création d'un certain nombre de petits aérodromes locaux est envisagée, ils seront, pour les avions, ce que les garages sont actuellement pour les automobiles, chacun d'eux disposerait d'une surface d'environ 50 hectares.

Ces différents aérodromes auront pour conséquence des servitudes imposées à la hauteur des constructions qui s'élèveront à leur proximité. Ces servitudes n'ont pas encore pu être indiquées au programme même du présent projet.

NAVIGATION - CHEMINS DE FER

Les services de la navigation ont fait connaître leurs prévisions d'aménagement des rives de la Seine, des rivières et des canaux pour une période aussi lointaine qu'il est possible de le prévoir. La coordination de ces projets avec l'aménagement général de la région parisienne a été faite par les services intéressés dans chaque département.

Les chemins de fer n'ont pu donner lieu aux transformations qui, depuis longue date, étaient envisagées par les théoriciens de l'urbanisme, notamment en ce qui concerne le transport des grandes gares à la périphérie. Des faits nouveaux se sont produits; l'influence de l'automobile aura, dans un avenir prochain, des conséquences de l'importance desquelles on ne se rend pas encore exactement compte. Des suggestions nouvelles permettront-elles de compléter le présent projet? Rien de précis, jusqu'à ce jour n'a pu être formulé à ce sujet.

Les compagnies de chemin de fer ont été invitées à faire connaître tous les projets intéressants la région parisienne afin qu'il y ait concordance absolue entre leurs réalisations et les prévisions des urbanistes.

Le tracé des lignes à haute tension a donné lieu à des prévisions de lignes nouvelles et à des servitudes concernant les terrains dominés par ces lignes, et, dans certains cas, l'utilisation éventuelle des terrains ainsi grevés de servitudes a été réservée en vue d'un usage public.

[p. 15]

REALISATION

Un projet de l'ampleur de l'aménagement de la région parisienne n'a de valeur que si les moyens d'application sont bien adaptés à leur fonction. Les applications récentes de la loi 1919-1924 ont mis en évidence certaines dispositions défavorables, tantôt aux propriétaires, tantôt à la collectivité.

Le projet de loi annexé au présent projet contient des dispositions destinées à remédier à ces inconvénients. La loi de 1841, complétée en 1919, donne à la collectivité le droit d'expropriation pour tous les terrains situés en dehors des emprises des voies publiques en conséquence de la plus-value résultant de l'exécution des travaux. Ce système nécessite de gros capitaux, mais il assure à la collectivité le remboursement des dépenses s'il est rapidement conduit et les travaux exécutés avec célérité. Il a l'inconvénient, pour les propriétaires du fonds, de les priver d'une plus-value éventuelle. Cette privation d'un bénéfice possible est un obstacle moral dont il y a lieu de tenir compte. Il apparaît logique, toute dépense de toutes natures étant amorties, que la plus-value des terrains revienne aux propriétaires du fonds qui consentiraient à courir les risques de l'opération par leur participation, soit en terrain, soit en terrain et en capitaux réunis. L'Association Syndicale des Propriétaires autorise avec participation éventuelle de la collectivité, semble devoir permettre d'obtenir ce résultat.

D'autre part, l'expérience montre que l'application des plans de villes est très fréquemment contrariée par la force défectueuse des parcelles de terrain de culture que le plan d'aménagement affecte à la construction. Depuis de longues années, on a constaté qu'un remembrement de la propriété rurale dans un but d'aménagement urbain était indispensable en vue de faciliter l'application des plans d'aménagement et des constructions. Ce procédé a déjà été pratiqué en France dans les régions libérées par l'application d'une loi spéciale. Il a été intégralement appliqué aux villes nouvelles du Maroc et récemment à Metz, la municipalité a pu le réaliser grâce aux dispositions des lois locales.

C'est dans cet esprit que la proposition de loi annexée au présent projet a été préparée par le rapporteur général du Comité en collaboration avec les services administratifs du département de la Seine. Elle est tenue dans le cadre des lois existantes sur les associations syndicales, de la loi de 1841 sur l'expropriation révisée en 1919 et étendant à la région parisienne l'esprit de l'article de la loi du 4 mars

1919 sur le remembrement dans les régions libérées.

Ces propositions n'ont aucun caractère exceptionnel et pourraient être introduites dans la loi sur les plans régionaux où elles trouveraient des applications aussi urgentes et aussi nécessaires à toutes les villes de France que dans la région parisienne.

Henri Prost, « Aménagement des Hauts d'Alger¹¹ », 1935.

ALGER vu de la mer apparaît couronné par de puissants massifs de verdure composés par une abondante végétation entourant le Fort L'Empereur et se développent sur les fortifications en partie désaffectées. Ces massifs d'arbres constituent le seul élément verdoyant appartenant à la Collectivité (Guerre - Domaine - Ville). Ils forment le fond de tableau caractéristique des trois principales perspectives :

Boul. LAFERRIERE - Boul. GAMBETTA - Boul. GUILLEMIN

Il importe de conserver ces perspectives et le maximum de ces masses verdoyantes dans les aménagements conséquents à la suppression des remparts.- C'est un PARC central tout boisé, dont la création constituera un embellissement et une amélioration sociale considérable.- Nous conseillons qu'aucun terrain ne soit concédé ou affecté à des constructions de quelque nature que ce soit, qui ne seraient pas destinées à un usage public et d'un aspect en rapport avec la destination d'un PARC, que nous proposons d'affecter à l'Education physique :

Piscines - Stade d'entraînement - Tennis - Gymnases - Ecoles de plein air - Terrains de distractions pour les Enfants - etc. ...

Afin de conserver les vues panoramiques que l'on découvre actuellement des magnifiques terrasses naturelles constituées par les reliefs du sol, il y aurait lieu d'étendre ce Parc sur des terrains particuliers voisins, ainsi qu'il a été proposé en Avril 1935. Nous avons suggéré que les Habitations à bon marché militaires projetées, soient situées ainsi qu'il est indiqué sur le plan, afin que leurs masses importantes n'altèrent pas la silhouette générale de la Ville.

Divers aménagements de détails permettront facilement de transformer les HAUTS D'ALGER en une splendide promenade, rendant à la Capitale de l'Afrique du Nord une partie de son attrait touristique.- Ils ont pour conséquence d'inviter la Municipalité à réduire la hauteur de l'écran indésirable constitué par les Immeubles situés en bordure du Boulevard de la Victoire.- Ces Immeubles forment les premiers plans d'une des plus belles vues panoramiques recherchées par les Touristes;- ils donnent une trop piètre idée de l'architecture française en Afrique du Nord, pour que la Municipalité n'ait pas le souci de remédier promptement à cette situation, en poursuivant l'œuvre d'embellissement qu'elle a déjà réalisée.

LES URBANISTES DU PLAN REGIONAL

Henri Prost

M. H. Rotival

Membre de l'Institut

Ingénieur E.C.P.

¹¹ Prost Henri et Rotival Maurice, Aménagement des Hauts d'Alger. Plan directeur. Programme, novembre 1935, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 44/3.

Henri Prost, « Le Plan Régional d'Alger¹² », 1936.

[p. 166]

L'aménagement de l'agglomération algéroise.

Le Plan régional d'Alger

par M. Henri PROST, Membre de l'Institut.

L'agglomération algéroise en 1935 compte plus de 350.000 habitants contre 200.000 en 1914. Cette progression rapide s'est traduite par la construction d'un nombre considérable d'immeubles sur un territoire nullement préparé en vue d'une extension ordonnée.

De toutes parts, dans les situations les plus imprévues, des maisons se sont élevées au hasard des lotissements, et les maisons ont dépassé en hauteur les dimensions usitées antérieurement. Pour les constructeurs, il importait de disposer du maximum de surface habitable en vue d'obtenir le revenu maximum du capital engagé. La plupart ont donc été amenés à employer des ossatures portantes pour réaliser avec célérité leurs bâtiments et supprimer en partie les difficultés inhérentes à la complexité des mouvements de terrain. Les hautes maisons se sont ainsi élancées à l'assaut des collines dominant l'Alger d'avant-guerre à l'aide d'inraisemblables voies étroites, souvent sans issue, et d'escaliers aux pentes rapides.

Pour ceux qui connaissaient cet Alger d'avant-guerre, si cher aux touristes et aux hivernants, ce fut avec une angoisse croissante pour l'avenir de la cité qu'ils virent ces hautes et puissantes constructions s'élever un peu partout, dans le plus partait désordre urbain que l'on puisse imaginer, étrange à tout jamais toute possibilité de circulation future sans engager des dépenses insurmontables et impossibles à envisager.

Les municipalités de l'agglomération algéroise, désarmées devant cet afflux de constructions, qui leur créait une richesse nouvelle, mais aussi combien de soucis pour l'avenir, ont laissé construire n'importe où et n'importe comment. Cependant, des esprits clairvoyants, devant le massacre d'un des plus beaux sites méditerranéens, réagirent vigoureusement, et la municipalité de la ville d'Alger, principal élément de toute l'agglomération, par un véritable coup de force, établit un plan d'aménagement de son territoire, créant un zoning qui répartissait la densité de la population en fonction de la situation des quartiers. Peu de tracés nouveaux, car il était trop tard et que le temps manquait pour les études nouvelles, mais de l'ordre et de la méthode dans des buts d'hygiène et d'esthétique furent les résultats immédiats de ce remarquable effort.

La municipalité d'Alger, ce premier résultat étant obtenu, recherche les moyens par lesquels la circulation si intense et toujours croissante pourrait être améliorée. La topographie de la région algéroise rend toutes les communes solidaires, et il est impossible d'apporter une modification au plan d'Alger sans répercussion considérable sur les communes voisines. Aussi, la municipalité prit-elle le parti de dresser à son propre compte un plan régional, intéressant non seulement son propre territoire, mais aussi celui de toutes les communes voisines et des agglomérations satellites qui s'étendent en front de mer et sur les coteaux supérieurs.

Pour apprécier cette décision, il faut se représenter que l'agglomération algéroise s'étend sur plus de 12 kilomètres de rivage, sur une profondeur qui, en bien des points, n'atteint pas 500 mètres, et cela par suite d'un site accidenté qui s'oppose à toute extension facile en profondeur.

¹² PROST Henri, « Le Plan régional d'Alger », *Urbanisme*, n° 43, mars 1936, pp. 166-167.

Le programme du plan régional a pour buts :

- a) D'ordonner les circulations pour atténuer l'extension en largeur et faciliter l'accès aux coteaux supérieurs ;
- b) D'ordonner les constructions sur le territoire des communes de l'agglomération, comme il a été fait pour la ville d'Alger ;
- c) D'assainir les îlots insalubres et de reloger la population déplacée ;
- d) De créer et d'organiser des cités nouvelles destinées aux travailleurs indigènes, où ceux-ci puissent trouver le milieu et le cadre d'existence correspondant à leurs mœurs et à leur religion.
- e) De préserver les principaux sites et vues panoramiques, et les réserves d'espaces libres.
- f) De réaménager le port et ses abords en fonction de la construction d'une grande gare maritime, dont l'exécution est imminente.

La création de circulations nouvelles vertèbrant l'agglomération et permettant une sortie rapide vers la Mitidja, les stations balnéaires et les coteaux supérieurs rencontre une impossibilité absolue par les méthodes ordinaires, en conséquence à la construction de tous les immeubles qui se sont élevés depuis la guerre jusqu'en 1935. Prévoir l'élargissement des voies existantes est impossible : un plan d'urbanisme qui démolirait [p.167] une ville est vouée à une impuissance congénitale.

A la circulation moderne, il fallait des procédés nouveaux, La topographie si particulière d'Alger a conduit à projeter un ensemble de circulations souterraines permettant d'éviter à peu près toute expropriation importante. Par les dispositions proposées, il sera possible, d'un point quelconque des communes situées sur les coteaux dominant Alger, d'arriver par un ensemble d'autoroutes au centre même d'Alger sans emprunter aucune des voies existantes. Ce dispositif sera coûteux, mais c'est le seul qui soit réalisable et qui permette d'éviter qu'une sorte d'artériosclérose ne paralyse complètement l'agglomération algéroise.

Sans entrer dans le détail du projet, on peut affirmer que, du boulevard Laferrière, il sera possible d'accéder au Télemly et à El Biar et autres communes, à l'aide d'un tunnel hélicoïdal et d'autoroutes permettant une circulation extra-rapide. Ce dispositif permet de doubler le Télemly à l'aide d'une succession de passages souterrains, assurant un trafic intense et laissant à la promenade du Télemly son rôle de voie d'agrément et de desserte.

Des aménagements conçus dans le même esprit relieront Alger à Saint-Eugène, d'une part, et à Birmandreïs d'autre part. On ne verra plus les cars de Blida et de la Mitidja encombrer les voies principales d'Alger ; ils pourront ainsi sortir aisément de l'agglomération.

Ces circulations intercommunales, qui vertèbreront l'agglomération algéroise, auront pour corollaire des aménagements de détail et une réglementation générale des constructions analogue à celle en vigueur à Alger.

Ce projet a été entièrement préparé par les soins de la Ville d'Alger ; mais, pour qu'il soit opérant, il lui faut la coopération de toutes les communes de la région algéroise.

Le décret-loi du 15 juillet 1935, concernant les plans régionaux, va permettre cette association d'efforts en vue de la mise au point d'un aménagement qui doit être digne de la capitale de l'Afrique du Nord.

Henri Prost, « La Photographie aérienne et l'urbanisme »¹³, 1940.

[p. 1]

Henri Prost

Istanbul- 20 Mars 1940

La photographie aérienne et l'urbanisme

Toute étude d'urbanisme nécessite une connaissance approfondie de la cité à transformer.

Les plans topographiques en sont la base fondamentale, ils expriment les reliefs du sol et ils représentent avec une parfaite exactitude, les rues, les places, les squares, les parcs publics, les cours d'eau, les lignes de chemin de fer, etc.

Mais, une ville n'est pas uniquement composée de rues, de parcs, de jardins publics, etc., c'est une agglomération d'immeubles, particuliers ou collectifs, d'entrepôts, d'usines, de chantiers, d'édifices administratifs, d'écoles, d'hôpitaux, etc. dont les plans topographiques ne font nullement connaître l'importance respective dans les îlots (ou blocs) ou ils sont groupés.

Le plan topographique, cerne les îlots, il délimite les contours, mais il ne fournit aucune indication sur la nature et la densité des constructions.

Or l'urbaniste est indiscret par devoir professionnel, il doit savoir ce qui existe derrière les façades de ces îlots et connaître leur constitution ; - c'est pour lui, une impérieuse nécessité.

Ces îlots, contiennent-ils des espaces découverts ? ou sont-ils composés d'immeubles agglutinés, dont il ne peut soupçonner les conditions d'hygiène ?

[p. 2]

Un percement n'apporterait-il pas l'air et la lumière dans un ensemble de masures, où au contraire, ne mettrait-il pas en valeur des terrains inutilisés ? - N'y a-t-il pas là un parc à respecter, ou à transformer en Jardin public pour les bonnes conditions de salubrité qu'il offrirait aux habitations riveraines. Les plans topographiques sont muets à cet égard.

Quelles seront les meilleures solutions ? C'est-à-dire celles dont la réalisation sera assurée parce qu'elles seront logiques, d'exécution facile et réalisables dans des conditions financières les plus avantageuses ? - Sera-t-il moins onéreux d'élargir certaines voies publiques, que de créer des voies nouvelles à travers les îlots ?

Telles sont les questions qui hantent continuellement l'urbaniste au cours de ses études et l'urbaniste ne peut prendre de décisions qu'en ayant une connaissance complète de la composition des îlots de la Ville qu'il a la responsabilité de transformer.

**

Les urbanistes n'ont eu à leur disposition, pendant bien longtemps, que les plans topographiques et les plans cadastraux ; - ces derniers complétant les premiers, par l'indication des limites de propriétés ; - mais ces Plans sont généralement muets sur le volume, l'importance est la destination des constructions, - ils n'apportent qu'une documentation insuffisante.

Heureusement, depuis une vingtaine d'année, une merveilleuse adaptation de la photographie, utilisant les qualités pacifiques de l'avion, a révolutionné les conditions d'études de l'Urbanisme.

[p. 3]

Plus d'inconnues pour l'Urbaniste, l'objectif saisit le moindre détail ; l'Urbaniste est renseigné en tous points, avec une précision qui lui permet de proposer aux Municipalités les solutions les mieux

¹³ PROST Henri, *La photographie aérienne et l'urbanisme*, 1940, Texte dactylographié, 5 pages, Fonds Prost, loc. cit., 343 AA 9/2.

adaptées, tant à la circulation qu'à l'hygiène et aux finances de la Ville.

Le plan Photographique Aérien est le complément indispensable du Plan topographique.

**

La photographie aérienne a été créée et mise au point, en tous pays, au cours de la Guerre générale.

Tout un matériel fut inventé pour résoudre le problème complexe que représentent ces travaux.

Il fallut imaginer des appareils automatiques pour que le rythme des prises de vues fut synchronisé avec la vitesse de l'avion et il fallut régler la succession des clichés de manière à assurer un recouvrement suffisant sur les bords de ces clichés, afin qu'il n'y ait aucun "vide" entre deux images.

Il fallut, également, tenir compte des inévitables oscillations de l'Avion et imaginer des repères précis indiquant sur chaque cliché la position exacte de ce cliché par rapport à un plan rigoureusement horizontal.

Des appareils d'agrandissements ont permis de pratiquer le redressement des clichés qui n'étaient pas pris exactement à l'horizontale et de constituer ces merveilles si précieuses pour l'urbaniste que sont les photographies aériennes.

[p. 4]

Théoriquement, ces appareils sont parfaits, mais pour les utiliser et en obtenir tout le bénéfice, il faut des techniciens très expérimentés.

Lorsque la ville d'Istanbul, me fit l'honneur de me confier la lourde tâche de préparer le Plan de modernisation d'Istanbul, j'acceptais, sous une condition absolument formelle :

« Un plan Photographique de toute l'étendue du Territoire à Urbaniser me serait remis, avant toute étude ».

Il n'existait aucune firme turque spécialisée en ce genre de travail. Le gouvernement décida de le faire exécuter par une section spéciale de l'aviation militaire sous les ordres du Commandant Bahri (aujourd'hui Colonel) – Des appareils très perfectionnés furent acquis et les prises de vues se firent dès la belle saison.

Très sincèrement, j'étais inquiet du résultat que pouvait obtenir des Officiers qui, si dévoués soient-ils, devaient manquer d'expérience.

Le résultat fut extraordinaire, ce fut une œuvre de Maître, qui me fut présentée, -les clichés étaient splendides, les redressements se raccordaient à la perfection et les plans photographiques à l'échelle du 1/2000 furent merveilleux.

J'affirme qu'aucune ville ne possède des documents supérieurs à ceux qui furent exécutés par le Service de l'Aviation Militaire Turque pour la Municipalité d'Istanbul et encore récemment pour celle de Bursa.

[p. 5]

Les progrès de l'Urbanisme en Turquie seraient extrêmement facilités, si chaque agglomération, Ville, ou Village possédait son Plan photographique, qu'il s'agisse de Villes Nouvelles ou d'anciennes Cités à transformer.

Le travail des Urbanistes serait beaucoup facilité et la qualité de leurs projets serait améliorée :- des solutions insoupçonnées et économiques apparaîtraient bien souvent, compensant au-delà de toute prévision, les frais occasionnés par ces photographies.

J'ajouterais qu'il n'y a pas que les Plans de Villes qui bénéficient de la Photo Aérienne.- En France, la révision du Cadastre s'opère également par ce procédé.

Il a été exécuté, par ailleurs, des cartes par relevés, uniquement aériens, de pays accidentés, mais peu boisés- on a pu ainsi, à l'aide d'appareils spéciaux, extrêmement ingénieux, tracer très exactement les courbes de niveau de régions où les relevés topographiques eussent été extrêmement difficiles d'exécution.

Les études archéologiques, même, ont pu tirer grand profit des reconnaissances exécutées en Avion et des photographies de terrains dénudés ont révélés, par le Jeu des ombres, les emplacements d'Edifices insoupçonnés et de Villes entières enfouies sous le sable

La Turquie, si riche, sous ce rapport, a encore là, une occasion de mettre à contribution le talent et l'expérience de ses aviateurs.

Henri Prost, « Les teintes conventionnelles des plans d'urbanisme¹⁴ », 1940.

1940, Prost,

« Les plans d'urbanisme et de transformation des quartiers construits d'Istanbul aux échelles du 1/2.000 et au 1/500 seront établis en tenant compte des indications ci-après :

Les emprises des voies et places conservées seront teintées en violet clair

Les emprises des voies et places nouvelles seront teintées en jaune dans toutes les parties situées en dehors des emprises des voies et places conservées.

Les alignements conservés seront cernés d'un trait noir

Les alignements nouveaux seront cernés d'un trait rouge recouvrant le trait noir du tirage

Les espaces plantés seront teintés en vert en indiquant s'il y a lieu les dispositions générales

Les voies supprimées, si le tirage est défectueux, seront teintées en ponctué violet clair

Ces plans porteront en outre l'indication précise des constructions importantes conservées et qui justifieront les caractéristiques de certains tracés

Les édifices publics, les édifices des administrations civiles et militaires, les écoles, les hôpitaux et les édifices religieux feront l'objet de conventions spéciales qui seront rigoureusement identiques sur tous les plans.

Deux exemplaires de chaque plan d'aménagement et de transformation au 1/500 de quartiers seront dessinés avec l'indication des trottoirs et des plantations.

Ces indications seront dessinées en rouge et en vert. Elles ne seront pas reportées sur les clichés, elles ne seront pas soumises à l'approbation, mais constitueront la base indispensable aux dessins d'exécution de la voirie et des jardins.

Les indications relatives au paragraphe « h » seront établies à l'aide de traits, de hachures et autres indications graphiques sur tous les clichés des plans de l'état actuel d'Istanbul en 1940.

Les édifices projetés seront teintés en rouge (à varier suivant destination) sur les plans d'urbanisme »

¹⁴ PROST Henri, *Teintes conventionnelles des plans d'urbanisme*, Istanbul, coll. « Dossier de notes concernant Istanbul, 1939-1940 », 1940, note dactylographiée, n° 160, 2 pages, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 9/1.

Henri Prost, « Les transformations d'Istanbul¹⁵ », 1947.

INSTITUT DE FRANCE

ACADEMIE DES BEAUX-ARTS

Communication de HENRI PROST

17 Septembre 1947

Les Transformations d'ISTANBUL

[p. 1]

Henri Prost

ISTANBUL

GEOGRAPHIQUEMENT : Istanbul est situé à la même latitude que Naples ou Madrid, - l'Agglomération s'est développée à l'extrémité SUD du Bosphore, tant sur la Côte d'Asie que sur la Côte d'Europe et dans les Iles de la Marmara.

Le Bosphore présente l'aspect d'un grand cours d'Eau faisant communiquer la Mer Noire avec la Marmara. - Il serait le résultat d'une cassure de l'écorce terrestre au temps de la préhistoire à la suite de Tremblements de Terre, alors que L'Asie et l'Europe étaient intimement reliées ; à chaque saillie d'une Rive correspond une Baie sur l'autre Rive.

La longueur du Bosphore est d'environ Vingt Sept Kilomètre la largeur au point le plus étroit et de Huit cents mètres pour atteindre Trois kilomètres Deux Cents à l'endroit le plus large elle est de Deux Kilomètres, environ, au débouché dans la Marmara.

Les Collines dominant le Bosphore ont des reliefs très accentués, elles atteignent des hauteurs dépassant Cent Mètres sur la Côte d'Europe et deux des plus hauts sommets sur la [p. 2] côte d'Asie mesurent respectivement 230 et 260 mètres.

Il n'existe pas une surface plane naturelle dans cette région.

Les Rives de la Marmara, exposées au Midi sont chaudes, alors que les abords de la Mer Noire et certaines parties du Bosphore balayés par les Vents du Nord venant de Russie, sans aucun obstacle, sont souvent très frais.

C'est ainsi, qu'en dehors de la grande Ville, de petites Stations Estivales et des Villages de Pêcheurs se sont installés sur les rives du Bosphore, alors que d'autres petites Agglomérations bien abritées se sont constituées sur les bords de la Marmara.

APERCU HISTORIQUE : Au VIème Siècle avant JC une Agglomération Grecque s'était formée à l'actuelle pointe du Sérail.

Au IIème Siècle de l'ère chrétienne, les Romains s'en emparaient, la détruisait pour la reconstruire en y ajoutant le Grand CIRQUE.

Au IV ème siècle, Constantin y établit la Capitale de l'Empire, construisant un ensemble imposant d'édifices : [p. 3]

Palais Impérial

Forum

¹⁵ PROST Henri, *Les transformations d'Istanbul.*, Institut de France, Académie des Beaux-Arts, 1947, Fonds Prost, loc. cit., 343 AA 8/3.

Sénat

Thermes

et une Grande Basilique Chrétienne

La Ville eut un développement considérable. - Tout ce qui pût être transporté d'Italie et de Grèce servit à décorer la nouvelle Ville.

En 530: Révolte - la Grande Basilique est Incendiée

Justinien la reconstruisit sur un nouveau dispositif: C'est Ste SOPHIE

Effort architectural sans lendemain.

Pendant près de Mille ans l'Architecture Byzantine restera stagnante - Plus de grands édifices, - c'est un Art d'orfèvrerie, de Mosaïste; de Décorateurs, mais la création d'ensembles architecturaux n'existe plus - on ne construit plus que de petits édifices brillamment décorés.

Au temps des Croisés, la Ville fut pillée, nombre d'édifices furent démantelés, les objets d'Art et les matériaux précieux transportés ailleurs, comme on peut le voir à VENISE.

[p. 4]

Le Palais Impérial qui avait alors plus de 9 siècles d'existence a dû être une fructueuse carrière,- aussi lorsque les Grecs reprirent la Ville, ils construisirent un petit Palais Impérial aux Blacherins, loin de l'emplacement du Palais de Constantin.

Puis ce fut la lutte de la Croix et du croissant.

1453

Les Turcs en 1453 s'emparèrent de la Ville - ils apportaient avec eux un esprit grandiose de l'Architecture et l'emploi de la Faïence décorative.

Leur premier objectif fut de repeupler la Ville en y transportant des Habitants d'autres Villes,- ce fut une sorte de Colonisation de l'ancienne Constantinople.

Une extraordinaire Renaissance architecturale s'en suivit:

Sur les principaux Sommets des Collines s'élevèrent de vastes ensembles d'édifices abritant d'importantes Organisations Sociales et Religieuses disposées selon des Plans qui constituent [p. 5] de remarquables compositions architecturales: Mosquée, Ecoles, Bibliothèques, Hospices, Hôtelleries, Cuisines populaires, etc. en sont les éléments essentiels.

L'édifice principal; la Mosquée, est visiblement inspirée des dispositions de Ste Sophie, il est constitué d'une grande Coupole Centrale épaulée par des Arcs, des demi-Coupoles et d'autres Coupoles de groupements très variés.

Cet imposant EDIFICE, sobrement décoré de Faïences et de Vitraux, est précédé de l'Atrium des Ablutions. En arrière sont érigés les Tombeaux du Fondateur et de sa Famille.

Ce motif principal:

mosquée, Atrium, Tombeaux, est entouré d'un vaste espace libre constituant une sorte d'Esplanade autour de laquelle sont disposées les Dépendances précitées: Écoles, Bibliothèques, Hostelleries, Habitations des Prêtres, Hospices, Cuisines populaires, etc.

Tout Musulman a droit d'Asile dans la Mosquée et les Pauvres Gens peuvent recevoir dans les Hôtelleries Annexes, la nourriture indispensable.

[p. 6]

Les Architectes Turcs ont innové une esthétique bien particulière à ces Mosquées. - Ils ont créé des Minarets très élevés et très fins, sortes de lances plantées dans le Sol d'Istanbul, dont les simples et vigoureuses silhouettes font un heureux contraste avec la masse bouillonnante des multiples Coupoles qu'ils dominent.

Il y a là une trouvaille architecturale qui caractérise le Paysage d'Istanbul.- Ces Minarets construits en Pierres armées ont résisté aux Tremblement de terre.

Istanbul devint un Centre commercial entre l'Europe et l'Asie; de vastes Hans ou Caravansérails

recevaient les Caravanes, d'immenses BAZARS formés par de grandes Salles et de longues Galeries Voûtées, bien spécialisées, abritèrent le Commerce de détail.

Tous ces Édifices religieux et Civils étaient construits en maçonnerie de pierres appareillées et de briques, les voutes étaient recouvertes de PLOMB, alors que les Habitations furent toujours en Bois avec des toitures en Tuiles à Canal.

Ces Habitations étaient individuelles, la religion Musulmane exigeant que tout foyer Familial soit à l'abri des regards indiscrets, tant des Voisins que des usagers de la Voie publique.

[p. 7]

Ce sont de petites Maisons étroites, de Cinq à Dix mètres de largeur de Façades, composées de deux ou trois étages sur Soubassement avec un Jardin en arrière de l'habitation.

Le Paysage d'Istanbul offrait alors l'aspect d'une Cité verdoyante aux ruelles étroites et sévères.- Le matériau employé: le Bois, n'était pas œuvré comme dans les Pays Occidentaux et Nordiques,- l'art du Charpentier était ici beaucoup simplifié.- Toute la charpente formant l'ossature des Maisons était recouverte de planches clouées;- mais les formes architecturales étaient très variées. - PORCHES, ENCORBELLEMENTS, et SAILLIES de TOITURE donnaient un indéniable pittoresque à toutes ces petites rues.

Les Tuiles à canal, d'aspect moussu couvraient ces petites Maisons qui, étroitement collées les unes aux autres s'accrochaient aux flancs des Collines.

Les couleurs amorties des Façades, peintes en rouge, en brun ou en vert, composaient dans toute la Ville Musulmane une tonalité d'un gris chaud, truffée de la Végétation des Jardins, d'où émergeait la blanche architecture des grandes Mosquées.

Cette masse des petites Maisons et des Jardins était animée par une multitude d'éléments Verticaux ; les uns blancs, les autres noirs formés par les Minarets d'innombrables petites Mosquées de Quartiers et par des Cyprés évoquant le souvenir de [p. 8] quelques pieux Personnages dont les Cendres reposaient auprès de ces modestes sanctuaires.

L'Eau était répandue à profusion, de grands Hammams et de nombreuses Fontaines contribuaient à entretenir la Population dans d'excellentes conditions de Salubrité ; mais aujourd'hui, l'eau est plus rare, les Incendies ont dévasté Istanbul, la reconstruction des Maisons de Bois est interdite, les petites Mosquée tombent en ruines, les Cyprés servent de Bois à brûler et la Tuile Mécanique envahit ce merveilleux et unique Paysage.

Le Vieil Istanbul était exclusivement habité par des Autochtones, presque uniquement Musulmans ; les Européens occupaient Galata et Péra de l'autre côté de la Corne d'Or.

La Corne d'Or, vaste étendue d'Eau, à l'abri des Vents régnants du Nord et du Sud constituait un Port Naturel - c'était l'axe commercial Maritime et aussi le Siège de Vestes Chantiers de Constructions Navales.

Les Palais des Sultans, à la Pointe du SERAIL, étaient dans un Site unique au milieu d'une abondante Végétation.

Tel était l'aspect de Constantinople eu début du 19ème Siècle.

Au cours de ce Siècle, les Sultans firent construire divers Palais de Marbre le long des Rives du Bosphore, au milieu de magnifiques Parcs. Et, aux abords de ces vastes Édifices, vinrent s'installer de nombreux Dignitaires dans de charmantes et luxueuses Habitations [p. 9] toujours en Bois, mais avec des recherches architecturales des plus attrayantes.

Ces Palais et ces Yalis ont beaucoup contribué à la réputation de beauté du Bosphore.

Les grandes Embarcation à rames étaient l'unique et harmonieux moyen de Transport et cela jusqu'au milieu du Siècle dernier où peu à peu les Bateaux à moteurs ont fait leur apparition.

En 1907 sous le régime d'Abdulhamid, lorsque je préparais mon envoi sur Ste Sophie, Istanbul était encore la Capitale spirituelle du Monde Musulman - Les Européens pouvaient librement y circuler, Visiter les Mosquées, les Hans et les Bazars, mais aucun d'eux n'y habitait.

En 1908 une Révolution éclata: Abdulhamid fut détrôné, un Empire constitutionnel fut fondé avec Chambre des Députés et Sénat.

Un des premiers actes de libéralisme du nouveau Régime fut de vouloir moderniser Istanbul.

Il y eut divers élargissements de Voies et d'heureuses réalisations : Le Vieux et célèbre pont de Galata fut reconstruit et des Trams sillonnèrent la Ville, sans en altérer le pittoresque ; mais le projet d'un Vaste Boulevard sur l'emplacement des anciens remparts souleva une grande émotion.

[p. 10]

Ces Remparts, qui ont plus de Mille Cinq Cents ans d'âge, sont des éléments très caractéristiques de la beauté d'Istanbul, en dehors de leur grand intérêt Historique.

Il y eut une vive réaction dans les milieux Intellectuels d'Istanbul, qui s'insurgèrent contre ce Projet.

- La Société des « Amis d'Istanbul » fut fondée, elle réussit à faire avorter ce Projet et depuis cette que les « Amis d'Istanbul » plus vigilants que jamais, se sont dévouée à la conservation de tous les Édifices et en particulier des charmantes Fontaines menacées trop souvent par des fantaisies Édilitaires.

[p. 11]

En 1912 éclate la Guerre Balkanique - puis ce fut la Guerre générale - Pendant dix ans la Turquie fut mobilisée.- Les Détroits furent occupés par les Alliés et la plus grande partie du territoire était sous le contrôle de l'Armée Grecque.

C'est alors que se produisit un fait que je crois unique dans l'Histoire des Peuples : un Homme, un Général, qui, avec quelques Compagnons d'Armes, improvisa une Armée de Paysans et de Femmes.

- Et des Montagnes du Nord de la Turquie, il descendit en trombe, bousculant l'Armée d'occupation de l'Anatolie qu'il rejeta à la mer.

Ce Général, c'était le GRAND ATATURK.

Puis il se présenta devant Istanbul et négocia le départ des Alliés.

Les Limites de la Nouvelle Turquie sont alors définies.

La République Turque est fondée.

Ankara devient le Siège du Gouvernement.

Istanbul, déchue de son rôle de grande Capitale d'un Vaste Empire, devient le principal Port de la Turquie Nouvelle.

[p. 12]

Les réformes Sociales se succèdent :

Plus de Religion Officielle,

Le Gouvernement renonce à la Suzeraineté que le Sultan exerçait sur le Monde Musulman (Depuis l'Inde jusqu'à la Frontière Marocaine).

A l'exception de la Perse et du Maroc [mention manuscrite]

Le port des Costumes religieux est formellement interdit, tant pour les Musulmans que pour les Chrétien ; et les Israélites.

La Langue Turque est l'objet de profondes réformes, tous les termes empruntés à l'Arabe et au Persan sont éliminés.

L'ancienne écriture est proscrite, les caractères latins sont adoptés.

L'enseignement de cette langue est obligatoire pour tous les Enfants des Turcs Minoritaires : Grecs, Arméniens, Israélites.

Enfin la dernière réforme eut des conséquences incalculables :

ATATURK arracha le Voile des Femmes - le port du Voile est rigoureusement interdit.

Cette dernière réforme a eu des répercussions considérables sur l'Urbanisation d'Istanbul - Les dames Turques ne veulent plus de leurs anciennes demeures aux fenêtres grillagées- La raréfaction des fortunes, jointe aux difficultés domestiques, ont fait qu'elles exigent : les unes des Appartements dans des Immeubles collectifs avec Ascenseurs et munis du Chauffage Central avec distribution d'Eau Chaude en toute Saison, - et les autres ont voulu de somptueuses Villas avec de grands Jardins sur les rives de la Marmara ou sur celles du Bosphore.

[p. 13]

C'est ainsi que le Vieil Istanbul a été déserté de la partie aisée de ses Habitants au profit de nouveaux Quartiers en contact direct avec les anciens Quartiers Européens de Péra ou bien vers de Vastes Quartiers de Résidence en formation sur le Front de Mer de la Côte d'Asie et même dans les Iles.

Mais, si de nombreux Habitants ont déserté l'Antique Ville Musulmane, l'activité des Affaires est plus

intense que jamais dans les anciens Quartiers Commerciaux du Vieil Istanbul et à Galata, tant sur les bords de la Corne d'Or que dans les Vieux Bazars en voie de modernisation.

Les anciens Hans seuls, périlissent, les Caravanes ne sont plus de notre époque et l'accès par Camions en est difficile.

C'est une formule commerciale qui disparaît et la conservation de ces Vastes Constructions si caractéristiques de l'ART TURC est un problème dont on discerne difficilement la Solution.

Les Centres Commerciaux n'ayant pas changé de place = tous les anciens Habitants qui logent aujourd'hui à Péra, à Maskar, à Haidar Pasa, à Bostangi, etc. sont contraints chaque jour de venir travailler dans le Vieil Istanbul entre le PONT de GALATA et le BAZAR et aux abords des deux Rives de la CORNE D'OR.

Il en résulte un encombrement inimaginable des Moyens de Transports : Trams, Autobus, Taxis et des Bateaux du Bosphore, de la Cote d'Asie et des Iles qui tous convergent vers le pont de Galata.

[p. 14]

Tous les Trams, tous les Taxis passent sur le Pont de Galata -

Tous les Bateaux abordent au Pont de Galata.

Ce Pont est une véritable GARE CENTRALE de tous les Moyens de Transports Urbains - C'est un exemple unique dans l'aménagement des Villes mais qui nécessite des transformations et d'amples dégagements sur les deux rives.

[p. 15]

URBANISME

La modernisation d'Istanbul peut être comparée à une Opération chirurgicale des plus délicate.- Il ne s'agit plus de créer une Ville Nouvelle sur un terrain Vierge, mais d'Orienter une ANTIQUE CAPITALE, en pleine évolution Sociale, vers un Avenir où la mécanique et peut être le nivellement des fortunes vont transformer les conditions d'existences.

Cette Ville vit d'une activité prodigieuse, - Réaliser de grandes Circulations sans nuire à l'essor Commercial et Industriel, sans enrayer la construction de nouvelles Habitations est une nécessité impérieuse, d'ordre économique et Social mais conserver et PROTEGER L'INCOMPARABLE PAYSAGE dominé par de Glorieux EDIFICES est une autre nécessité aussi impérieuse.

CORNE D'OR

La raison d'être d'Istanbul a toujours résidé dans la Corne d'Or, où toutes les Flottes marchandes et militaires trouvaient un Abri inexpugnable.

La Corne d'Or a perdu beaucoup de valeur depuis la construction des Navires à Vapeur, dont les dimensions, toujours croissantes, ne peuvent plus trouver place sur les rives de ce Port naturel.

[p. 16]

Deux Ponts de Bateaux en barrent aujourd'hui l'accès - Ils ne sont ouvrables que la Nuit - Le PORT MODERNE est extérieur à la Corne d'Or sur les Rives du Bosphore et de la Marmara, tant sur la Côte d'Europe que sur la Côte d'Asie.

La Corne d'Or est toujours l'axe commercial d'Istanbul ; mais à cause des deux Ponts, elle est seulement accessible aux innombrables Motos Boats qui font le cabotage, tant en Mer Noire qu'en Marmara.

Tout ce qui concerne l'Alimentation ; Pêcherie, Halles aux Fruits et aux Légumes, Dépôts divers, etc. est concentré entre les deux Ponts sur du VIEIL ISTANBUL, alors que la rive opposée est occupée par des Ateliers de réparations de Bateaux.

En Amont du Pont ATATURK, l'Industrie s'est installée tant bien que mal sur les terrains inconsistants de la rive droite alors que l'autre Rive est occupée en grande partie par les Ateliers de réparations de la Marine Marchande, dont les grands Bateaux à réparer peuvent venir s'ancrer chaque Nuit lorsque la partie centrale des Ponts est ouverte après que la circulation des trams et Autobus a cessé.

[p. 17]

Bien des Artistes ont souvent rêvés de donner à cette Corne d'Or un autre caractère et une autre destination.- Les souvenirs de VENISE : le grand Canal et la Giudecca font penser au splendide décor qui pourrait être réalisé si cet assemblage hétéroclites de Bâtiments utilitaires pouvait être transféré

ailleurs et si les principaux Edifices d'une Ville Moderne étaient construits sur les Rives même de cette belle étendue d'Eau :

Préfecture, Hôtel de Ville, Palais de Justice, Musées

Commandements militaires et Maritime, etc.

accompagnés de larges Promenades et encadrés de masses Verdoyantes.

Malheureusement ce rêve est irréalisable au Vingtième Siècle,- les Organismes de la Vie courante, notamment l'Alimentation sont placés d'eux-mêmes aux emplacements où il était logique de le faire avec le moindre effort et je ne crois pas qu'il soit possible d'essayer de les déplacer sans rencontrer d'insurmontables difficultés d'ordre économique et même constructif.

Ce dernier point a longuement retenu mon attention,- il y a là une entrave aux Constructions Monumentales, car les Rives sont inconsistantes,- nous avons constaté que le bon Sol était parfois à près de soixante (60) mètres de profondeur ; aussi sommes-nous obligés de conserver A la Corne d'Or sa destination actuelle : Réparations de Bateaux, Alimentation etc... Toutefois en amont du Pont Atatürk cherchons-nous à provoquer un exode des INDUSTRIES, mal placées, vers des terrains plus avantageux - afin de rendre, si Possible au Sanctuaire d'EYUP une partie de son charme d'autrefois.

[p. 18]

PRINCIPES DU PLAN DIRECTEUR

Deux grandes Voies de Circulation vertèbreront les Agglomérations de Péra et d'Istanbul qui ne font plus qu'une seule Ville.

Ces deux Artères, d'importance capitale, auront pour origine la PLACE du TAKSIM au sommet de Péra à la jonction des anciens et nouveaux Quartiers.

Elles relieront cette Place :

l'une au PONT de GALATA

l'autre au PONT ATATURK

La première sera prolongée au-delà du Pont de Galata à travers le Vieil Istanbul pour aboutir à la Place de BAYAZID et A l'UNIVERSITE, après avoir desservi le GRAND BAZAR,

La seconde artère, prolongée au-delà du PONT ATATURK, a pour objectif de relier les Rives de la Corne d'Or à celles de la Marmara où un grand Quartier de RESIDENCE sera réalisé.

La Place du Taksim à Péra a été transformée en vue d'assurer l'ouverture des deux grandes Circulations projetées.

[p. 19]

Cette Place est, en outre, l'origine d'une VASTE PROMENADE de près de 1.500 mètres de longueur, dominant un PARC d'une trentaine d'Hectares, en pente vers le Bosphore et découvrant un merveilleux Panorama.

La promenade est en cours d'achèvement et les Plantations de tout le Parc seront terminées au Printemps 1948.

La place de réception des hôtes illustres qui termine le Parc aux abords du Bosphore a été réalisée cette année.

Un grand stade est exécuté

Un théâtre de verdure va être inauguré

Un Palais des expositions est actuellement en cours d'adjudication.

Une gênante usine à gaz va être transférée ailleurs.

Le Parc N°2 - constitue le centre récréatif des nouveaux quartiers Turcs de la Rive Européenne du Bosphore.

La Voie reliant cette Place du TAKSIM au pont de GALATA sera une AUTO-ROUTE, formée de TUNNELS et d'un VIADUC franchissant une topographie [p. 20] très accidentée;- elle assurera une liaison rapide, sans aucun croisement à niveau sur une longueur d'environ 1.500 mètres.

Il faudra aux Autos, moins de cent (100) secondes pour franchir cette distance au lieu des Vingt minutes que nécessitent fréquemment les inextricables embouteillages de Péra et de Galata.

La Voie reliant la Place du Taksim au pont Atatürk constitue une Opération Immobilière de grande

envergure, traversant des Quartiers surpeuplés et qui sera également une œuvre d'hygiène publique et de Salubrité morale.

Ces deux artères n'ont encore été l'objet d'aucun commencement d'exécution du côté de Péra, alors qu'à Istanbul d'importants travaux ont été exécutés.

A l'extrémité du Pont de Galata: la belle Mosquée SULTAN VALIDE, avec les appartements de la Sultane et le Bazar Egyptien ont été dégagés des nombreuses Constructions parasites qui encombraient les abords.

C'est ainsi que fut créé la PLACE Eminonu - tête de Pont d'une circulation considérable.- A proximité de cette Place: entre le Misir Sarsi et la Façade sud de la Mosquée, un square a été aménagé, où les plus beaux et Vieux Arbres que l'on puisse imaginer forment un décor splendide qui a remplacé les informes [p. 21] bicoques des Marchands d'Habits et autres Baraques similaires constituant une infâme pouillierie, sans attrait pittoresque.

Nous nous attaquerons prochainement à la liaison « EMINONU BAYAZIT », tracé pittoresque, qui découvrira de belles perspectives sur la SULEYMANIE et sur RUSTEM PASA ainsi qu'un splendide PANORAMA vers le Bosphore.

La seconde artère reliant le Pont Atatürk aux Rives de la Marmara est entièrement exécutée.- C'est une large Voie, légèrement sinueuse qui a révélé des aspects inconnus de l'antique AQUEDUC DE Valens à travers les arcades duquel passent Chaussée et Trottoirs de ce Boulevard, sans avoir eu à toucher à une pierre à l'un des plus vieux Edifice d'Istanbul (350).

Au Sud de l'Aqueduc, au sommet de la Colline le Boulevard Atatürk découvre un vaste Panorama sur la Marmara.

Plusieurs mosquées, dont SHEZADE CAMI, le premier chef d'œuvre de Sinan, d'anciens Médresses, les puissantes arcatures d'une antique CITERNE Byzantine, surmontée du Pantocrator ont été des motifs à mettre en Valeur en bordure de cette Avenue.

Ce BOULEVARD Atatürk, de direction NORD-SUD, divise Istanbul en deux Secteurs de caractère bien différents ;

L'un, à l'Ouest est formé de Jardins et de vastes Quartiers incendiés en cours de reconstruction, tant en Immeubles collectifs de hauteurs limitées qu'en Habitations Individuelles.- Ce sont des Quartiers entièrement nouveaux édifiés sur des tracés systématiquement [p. 22] géométriques que nous nous efforçons de rendre plus respectueux des nombreux édifices secondaires échappée aux Incendies.

L'autre Secteur, à l'est du BOULEVARD ATATURK est composé par l'UNIVERSITE et de toute la partie Commerciale si active au milieu de laquelle existent tant de Monuments et de motifs pittoresques à respecter.

Ce Secteur devrait rester encore longtemps à l'abri de toute modification importante, à l'exception cependant de la Voie citée précédemment: « Eminonu-Bayazit », qui contournera ce quartier, plutôt qu'elle ne le traversera.

Un Chemin DE FER METROPOLITAIN souterrain a été étudié. Il reliera ce secteur à toutes les autres parties de l'Agglomération.

C'est à la jonction de ces deux Secteurs, au sommet de la Colline séparant la Corne d'Or de la Marmara, à peu de distance et au Sud de l'Aqueduc que sera aménagé le CENTRE CIVIQUE du Nouvel Istanbul.

Une GRANDE PLACE dominant tout le Panorama de la MARMARA est projetée en avant du futur HOTEL de VILLE. Par une voie nouvelle cette place est en liaison directe avec l'aéroport.

[p. 23]

La municipalité s'est décidé que cette Place serait dédiée à MAHOMET II et qu'un Monument, visible de la Mer sera élevé à la mémoire du CONQUERANT.

Enfin le BOULEVARD ATATURK, qui aboutit actuellement au Rivage de la Marmara, sera, dès que possible, en communication avec une large AVENUE FRONT DE MER, en bordure du rivage de la vaste Baie comprise entre YEDIKULE et le GRAND CIRQUE - Situation comparable à la Promenade des Anglais dans la Baie des Anges à Nice,

Le Quartier de RESIDENCE, projeté en arrière de cette Avenue sera mis en valeur dès le déplacement de la Voie ferrée qui sera alors dissimulée dans un Tunnel et en liaison avec le Chemin de Fer Métropolitain.

Tous les Plans de détails de tous les Quartiers d'Istanbul prescrivent des mesures restrictives au droit de construire en vue de s'opposer à toute altération de la silhouette des célèbres Mosquées et aussi d'éviter le voisinage trop immédiat de constructions nouvelles avec les Vieux Monuments.

L'avenir seul, montrera si nous avons réussi.

[p. 24]

Les anciens REMPARTS terrestres ont été l'objet de mesures spéciales;- ils sont classés Monuments Historiques sous le contrôle de la Direction des Musées et le Plan d'Urbanisme a prescrit à l'intérieur de la Ville, une Zone « non aedificandi » de cinquante (50) mètres de largeur - où toute construction est interdite.

La même mesure a été prise extérieurement où une Zone « non aedificandi » de Cinq cents (500) mètres de largeur interdit toute Construction sur une étendue Verdoyante composée de vastes Cimetières et de terrains Maraîchers. – Ces derniers constituant d'ailleurs un appoint sensible à l'alimentation de la Ville.

Une Voie Touristique composée d'une Chaussée bien établie a été exécutée extérieurement à ces Remparts; - elle constitue une belle Promenade de Six (6) Kilomètres de longueur, permettant de contempler les aspects si variés et si pittoresques de la Vieille Enceinte de BYZANCE.

Toutefois, quelques difficultés subsistent et les Avis sont partagés sur les dispositions à prendre pour assurer largement les SORTIES de la VILLE, sans altérer les Portes anciennes.

Les REMPARTS maritimes partiellement détruits seront conservés partout où cela sera possible, notamment aux abords de Yedikule, et dans toute l'étendue du Parc archéologique.

Ce qui suit s'adresse directement à l'Institut de France

[p. 25]

La Turquie est un Pays riche de souvenirs, animée du plus vif désir de surpasser les Nations les plus avancées en toutes matières, mais dont le Budget est très limité pour l'œuvre immense de modernisation qu'elle poursuit activement.

Les Edifices d'Istanbul sont de deux Catégories :

Les uns sont Turcs 100 %

Les autres antérieurs à l'occupation.

Il est logique que la Nation conquérante veuille d'abord consacrer ses modestes crédits à entretenir les Monuments que le génie Turc a édifié sur les ruines de l'ancienne Byzance.

Ces Edifices Turcs sont nombreux, ce sont ceux qui, par leur silhouette si caractéristique, ont valu à Istanbul sa célébrité, mais il faudra bien des années de travaux confortatifs pour les empêcher de périliter,- aussi la très grande majorité des Turcs est-elle opposée à l'affectation de crédits à tout ce qui est antérieur à la Conquête.-

Ils n'ignorent, cependant pas que ces Souvenirs d'avant la Conquête seraient des éléments attractifs du Tourisme International - mais, ne disposant pas des ressources nécessaires, ils sont dans l'obligation de s'en désintéresser.

[p. 26]

Les « Amis d'Istanbul » et les Conservateurs des Antiquités ont catégoriquement émis l'avis que la conservation des Edifices antérieurs aux Turcs,- sauf Ste Sophie, ne pouvait se faire qu'avec des Crédits Etrangers.

Parc Archéologique

Le Plan Directeur de l'Aménagement d'Istanbul, que j'ai dressé, prescrit la création d'un PARC ARCHEOLOGIQUE à l'emplacement de l'ancien Palais des Empereurs, qui fut construit par

Constantin, lors de la Fondation de Constantinople et agrandi au cours des Dix Siècles de son existence.

De cette Epoque, le grand Cirque et Ste Sophie sont seuls apparents, mais sous le sol, à ras de terre, il y a certainement d'intéressants VESTIGES.

Toute Construction nouvelle est interdite dans cette région qui a été, en grande partie, dévastée par un immense incendie.

Un Archéologue Anglais, Mr. Baxter, quelques années avant la Guerre découvrait de grands et splendides Pavements en Mosaïques (en arrière de Sultan Ahmet), qui semblaient dater d'une époque antérieure à Constantin (ceci, sous toute réserve).

Un Archéologue Allemand, Mr Schneider a mis à jour devant le Nartex de Ste Sophie, à quelques décimètres de profondeur, d'immenses fragments d'une Architecture merveilleusement traitée [p. 27] provenant de la première Basilique édifée par Constantin.

Le Professeur Gabriel, avait commencé, peu de temps avant la Guerre, des fouilles avec de très modestes crédits, à l'emplacement présumé du Sénat à l'Est du Forum Augustéon.

Nul doute, que dans toute l'étendue comprise entre le rivage, et le grand Cirque et les abords de Ste Sophie, on ne fasse des découvertes très intéressantes.

ATATURK, lorsqu'il désaffecta Ste Sophie du Culte Musulman, déclara que cet Edifice n'appartenait pas à une Religion, mais à l'Humanité toute entière.

ATATURK avait approuvé le Projet de PARC ARCHEOLOGIQUE et si le Grand CHEF était encore de ce monde, je suis convaincu qu'il prononcerait les mêmes paroles à l'égard du Palais de l'Empereurs et de ses Dépendances: FORUM - Thermes - sénat- etc.

L'emplacement du PARC ARCHEOLOGIQUE est presque entièrement composé de terrains particuliers qu'il faudra exproprier, mais je crains qu'à la cessation complète des hostilités et de l'état de siège, la reprise des Constructions se fasse avec une telle activité que la municipalité soit dans l'impossibilité de faire respecter les prescriptions du Plan d'Urbanisme car la Turquie, après plus de huit (8) années de mobilisation sera dans l'obligation de consacrer exclusivement toutes ses ressources aux nécessités immédiates de son Peuple.

[p. 28]

Et faute de Crédits, nous aurons perdu une unique occasion qui ne se retrouvera jamais de connaître ce qu'étaient les Palais de Constantin et de ses successeurs.

Au cours de tous les Congrès d'études Byzantines, les Français, les Américains, les Anglais, les Allemands, les russes, les Belges, les Suisses, les Italiens, les Roumains etc. se sont toujours vivement intéressés aux Edifices de la Turquie.

Les Instituts d'Archéologie d'Istanbul ont rivalisé de zèle.- Mr le Professeur Whittemore (Américain) auquel nous devons la résurrection des Mosaïques de Ste Sophie a été pour moi d'une aide précieuse.- Récemment, nous avons pu préserver hâtivement la Petite Ste Sophie contre des dégradations provenant d'infiltration souterraine.

Aussi, le concours de Mr Whittemore et celui de tous les Archéologues précités nous seraient certainement acquis pour la réalisation de la Proposition suivante:

Créer un organisme international d'entre aide à la Turquie.

Henri Prost, « L'urbanisme en Afrique du Nord et sur la côte d'azur¹⁶ », 1958.

[p. 1]

L'Urbanisme est un art visuel s'adressant directement à nos sens; une belle ville, la ville que nous aimons, c'est celle où les édifices sont d'une noble beauté, les promenades agréables, et dont le décor entourant nos gestes de la vie quotidienne, provoque un sentiment de profonde harmonie.

L'œuvre de l'Urbaniste, lorsqu'il compose une Ville, se rapproche beaucoup de l'art du peintre; non pas du peintre moderne, préoccupé de saisir et de noter les plus fugitifs effets de la nature, mais plutôt de la manière des maîtres du XVII^e siècle, imaginant une nature idéale ou les masses des différents éléments sont harmonieusement équilibrées.

Les tableaux du Poussin et de Claude Lorrain sont des paysages complètement imaginés - ce sont de puissantes compositions où souvent une architecture de rêve est merveilleusement assimilée à la nature.

Ciel - terre - arbres - eau - sont les éléments que leur imagination a disciplinés pour créer une parfaite harmonie avec l'architecture,

La peinture est un art d'illusion - qui comporte deux dimensions tracées sur un plan - c'est par la valeur des colorations des ombres et des lumières que l'artiste fait naître l'illusion.

L'Urbanisme utilise les trois dimensions - c'est de la composition en pleine nature, Le but de l'Urbanisme est de créer le décor de notre vie journalière, avec les éléments nécessaires à notre organisation sociale. C'est à l'aide de l'architecture, assouplie à tous nos besoins, et à l'aide des éléments naturels des parcs et des plantations, qu'il devra nous faire oublier les misères de la vie quotidienne.

[p. 2]

Le grand maître de l'Urbanisme c'est le soleil. C'est avec ses beaux rayons et les merveilleuses couleurs qu'il nous dispense si généreusement que l'urbaniste jouera pour le plaisir de nos regards.

Il s'ingéniera à créer les zones d'ombres et de lumières mettant en valeur l'harmonie des lignes d'architecture pour laisser dans l'ombre les éléments de moindre importance.

La silhouette des édifices, la masse des constructions, les massifs verdoyants; l'eau sous toutes ses formes, rivières ou fronts de mer, cascades ou fontaines, sont des éléments qu'il dispose en songeant à l'effet que pourra produire sa ville se profilant sur un beau ciel; et aussi aux multiples commodités qu'elle offrira à l'agrément de ses habitants.

VILLES NOUVELLES

L'urbanisme monumental n'est plus;

Plus d'éléments monumentaux:

Les édifices publics sont tous utilitaires.

L'Hôtel de Ville est le seul édifice pouvant présenter une façade à l'échelle monumentale.

Ecoles, hôpitaux, ne sont guère des éléments pouvant former le fond de grandes perspectives à la française.

Et cependant la circulation exige de larges voies; aussi nos grandes artères n'auront-elles plus pour fond de tableau de vastes édifices, mais des paysages formés par des éléments naturels, tels que collines, montagnes, rivières, forêts, ou par des masses de verdure de création artificielle.

C'est la nature qui fournira l'élément décoratif; la ville moderne n'est plus uniquement une œuvre d'architecte mais aussi celle de paysagistes ou de jardinistes.

¹⁶ PROST Henri, *L'Urbanisme en Afrique du Nord et sur la Côte d'Azur*, document dactylographié tapé le 30/11/1958, Fonds Prost, loc. cit., 343AA 1/3 ARC 73/6, 1958.

[p. 3]

Parcs et squares agrémenteront nos perspectives. Il nous faut, dans toutes nos agglomérations nouvelles, créer ce que nos ancêtres royaux avaient réalisé dans les anciennes cités.

Il nous faut créer de nouveaux jardins qui seront le Luxembourg et les Tuileries ou le Bois de Boulogne des villes nouvelles et tirer parti des sites dont notre pays est si riche.

Il faut inculquer aux municipalités que l'heure n'est plus d'utiliser les restes du passé, mais de créer de nouveaux éléments de beauté, de créer ces parcs et jardins qui sont les « Poumons des villes », organes générateurs et dispensateurs de la santé publique.

Quelles particularités caractériseront ces cités nouvelles ?

Quelles commodités particulières offriront-elles ?

Quel aspect auront-elles ?

Ici, rappelons que le progrès, le vrai progrès, est insensible ; ce sera la suite de ce qui a toujours été fait, mais évoluant selon les inventions mécaniques et les progrès sociaux.

Depuis bien des années, à la suite des perfectionnements apportés aux ascenseurs et de l'emploi des métaux dans les constructions, les architectes préconisent des habitations en hauteur.

L'Amérique a montré quel parti on pouvait tirer de ces édifices pour de grandes organisations administratives.

Lorsqu'il s'agit de bureaux, ces « buildings » rendent de très grands services, grâce aux ascenseurs à circulation accélérée réalisant de rapides communications verticales et réunissant ainsi, dans le minimum de temps, les diverses divisions d'un même organisme ; mais de semblables constructions ne sont pas applicables indistinctement et identiquement à des habitations.

[p. 4]

Les « gratte-ciel » américains sont d'immenses organismes disposés pour le travail, mais dans lesquels on n'habite pas.

En opposition avec cette concentration d'individus sur une surface réduite, les habitations en Amérique sont disposées loin du centre, dans des quartiers très verdoyants.

L'Urbanisme en France est un titre d'apparence complexe semblant évoquer de nombreux et arides problèmes, Il n'y a de jours où, dans la Presse, il ne soit question d'Urbanisme,

- Il y a des lois sur l'Urbanisme.

- Il y a des Traités.

- Il y a des Revues.

L'Université de Paris a même créé un Institut d'Urbanisme ayant pour mission de former des Urbanistes.

Et cependant, si vous aviez la curiosité de consulter un dictionnaire: celui de Littré, la grande Encyclopédie Larousse ou le Dictionnaire de l'Académie Française et toutes les éditions de ces ouvrages d'avant la guerre de 1914, vous seriez probablement étonnés de ne pas trouver le terme « Urbanisme ».

« Urbanisme » est un mot nouveau.

Il fut créé par quatre architectes et un ingénieur; au cours de l'année 1912 (j'étais l'un de ces architectes).

Le mot était sans doute bien choisi, car il apparaît aujourd'hui comme ayant toujours existé.

Pourquoi a-t-il fallu créer ce terme ? Je l'exposerai au cours de cette causerie; toutefois, je dois signaler _ pour être équitable - qu'une dernière édition du petit Larousse mentionne le mot « Urbanisme », mais la définition de l'« Urbaniste » est d'une cocasserie amusante:

L'« Urbaniste », selon le petit Larousse; désigne les membres d'une congrégation de femmes créée par le Pape Urbain IV, et c'est tout.

[p. 5]

Je suis convaincu que mes confrères de l'Académie Française, dans un avenir prochain, n'oublieront pas de définir le mot « Urbanisme » dans leur célèbre Dictionnaire et de faire bon accueil au terme « Urbaniste ».

L'aménagement des villes est l'objet depuis quelques années d'une des plus graves préoccupations gouvernementales; c'est un des objectifs dominants de la civilisation contemporaine.

Objectif complexe où interviennent de multiples éléments: Habitation – circulation – travail – hygiène et esthétique, résumant ces divers éléments où l'ingénieur, l'architecte et le sociologue unissent leurs connaissances particulières pour vertébrer ces immenses organismes que sont les agglomérations modernes.

Le développement des villes depuis l'antiquité jusqu'au siècle dernier avait eu pour unique but de satisfaire à l'augmentation du nombre des habitants résultant de l'excédent des naissances sur les décès. L'invention des chemins de fer apporta un premier trouble à cette ancienne conception; l'excédent de la population des campagnes vint alors s'ajouter à celle des villes; ce fut une infiltration lente, mais progressive évoluant avec l'accroissement des facilités de transport.

Les villes s'étendirent le long des voies ferrées, et les banlieues des villes se développèrent en fonction de la vitesse et de la fréquence des trains.

[p. 6]

Les lignes de trams complétèrent les mailles du réseau ferroviaire. La vapeur, l'air comprimé et puis l'électricité animèrent les véhicules des transports publics d'une vitesse croissante.

C'est alors que l'industrie se développe à la périphérie des villes, ternissant l'atmosphère de ses panaches de fumée souvent nauséabonde.

L'emploi du métal transforme l'art de bâtir; des portées considérables sont franchies avec le minimum de points d'appui et des édifices de hauteur vertigineuse, construits sans difficulté, sont desservis par des ascenseurs d'invention récente à l'époque.

C'est l'époque de la Tour Eiffel.

L'encombrement des voies publiques semblait atteindre le maximum, quand une invention nouvelle; « le moteur à explosion » vint bouleverser toutes les prévisions relatives à l'aménagement des villes. En France, l'automobile prit un développement extraordinaire grâce au merveilleux réseau des routes, créé par nos ancêtres.

L'auto particulière, si rapide et si commode, a révolutionné toutes les anciennes conceptions de l'existence; elle a reculé les limites des villes dans des proportions insoupçonnables.

Aux moindres vacances, des trombes de voitures surgissent des villes, envahissant les routes à la recherche du soleil et des beaux paysages.

Tous les bords de mer sont envahis: de Dunkerque à Saint Jean de Luz et de Collioure et Palavas à Menton, tout notre littoral ne forme plus qu'une suite ininterrompue d'agglomérations saisonnières. Les stations thermales et hydrominérales accueillent une clientèle sans cesse renouvelée.

[p. 7]

Il n'est pas jusqu'au téléphérique qui, accédant aux sommets les plus vertigineux des montagnes, n'ait transformé de pauvres villages en stations à la mode et amené une folle animation dans les sites les plus déserts.

L'existence dans les villages situés sur les grands itinéraires est devenue insupportable, les rues principales sont transformées en autodrome, malgré les avertissements et les invitations à la prudence.

En moins de vingt ans, les transports par la route: voyageurs et marchandises, transformèrent toute l'économie française, bousculant d'anciennes habitudes nées de l'expérience des générations précédentes.

Les services des cars automobiles voyageurs mirent les villages les plus reculés en rapport direct avec les grandes agglomérations.

Les transports des marchandises par camions, anéantirent le trafic des chemins de fer et transformèrent le ravitaillement des villes.

C'est ainsi que les primeurs de Cavaillon, cueillies dans la journée, sont le lendemain matin vendues à Paris sur le carreau des Halles, après un Voyage de plus de sept cents kilomètres.

La boucherie elle-même est transformée, les bestiaux sont abattus aux lieux d'élevage, Pyrénées ou Massif Central, et en moins de douze heures, leur viande est apportée à Paris.

D'autre part, la production des villes est directement apportée à des villages jusqu'alors inaccessibles.

Les magasins de nouveauté des grandes villes ont étendu leurs rayons d'action à travers tout le pays et développé l'attrait du luxe ; aussi, cruelle rançon du progrès mécanique, aucune des robustes et jolies filles de nos campagnes n'a voulu rester au village.

En moins de dix années, l'auto a dépeuplé nos campagnes et fait éclater nos villes surpeuplées.

[p. 8]

Une monstrueuse vague de constructions déborde alors de la périphérie des villes ; c'est un véritable raz de marée dont l'écume va s'étaler loin dans les campagnes au hasard de lotissements improvisés. Le béton armé fait son apparition ; il simplifie l'art de construire ; c'est l'âme des cités nouvelles, mais il apporte parfois une note fâcheusement discordante à l'harmonie des anciennes cités lorsqu'il est maladroitement employé.

L'industrie prend alors son essor dans des situations imprévisibles.

Ce sont les plus grandes agglomérations qui ont les préférences des industriels. Là ils trouvent de la main d'œuvre en abondance, ils embauchent et débauchent, sans se soucier de la misère qu'ils engendrent lorsque les perfectionnements des machines ou la diminution des commandes ont pour conséquence la réduction du personnel.

Songez que certains de ces établissements, comme Renault, occupent parfois plus de 50.000 ouvriers, dont les logements sont répartis au hasard dans toute la région parisienne, et nombreux sont ceux qui matin et soir font un trajet considérable pour venir au travail et retourner chez eux.

Songez aussi que l'agglomération parisienne, c'est-à-dire toutes les communes que leurs intérêts rattachent au centre de Paris, est englobée dans un cercle de plus de 70 kilomètres de diamètre, et c'est dans cette colossale agglomération de plus de six millions d'habitants que les plus grands établissements industriels sont répartis et enserrés de tous côtés par des logements surpeuplés.

Vous pouvez vous rendre compte ce que représente l'organisation d'une pareille réunion d'êtres humains et les redoutables problèmes qu'elle soulève.

[p. 9]

Tels étaient les principaux motifs qui avaient mis l'organisation et le développement des villes au premier plan des préoccupations gouvernementales, lorsque l'avion, dernière conquête du « Moteur à explosion » est venu bousculer les conceptions nouvelles de l'art de bâtir les villes.

L'invention d'Adler et de Wilburg Wright qui devait être un merveilleux instrument destiné à réduire les dimensions apparentes de notre planète, s'est révélée comme le plus effroyable destructeur de toute civilisation.

Il ne s'agit plus de voyager, ni de transporter, mais d'anéantir des villes entières.

Êtres vivants, habitants, constructions de toute nature et tous les édifices qui constituent et contiennent les sources de notre éducation : bibliothèques, musées, laboratoires, etc... sont indistinctement menacés de disparition soudaine.

Si l'Urbanisme est un mot nouveau, l'art est ancien.

En France, on a toujours pratiqué l'Urbanisme ; aussi, pour apprécier l'Urbanisme contemporain et ses tendances, un retour en arrière est-il nécessaire, et même un retour assez lointain.

Pour définir et comprendre la situation actuelle de l'évolution des villes françaises, il faut ne pas oublier que le progrès, le vrai progrès, (non celui d'une mode passagère) ne procède jamais que pas à pas et d'un mouvement lent ; il n'a jamais l'air que la continuation du proche passé et, à cause de cela, il ne paraît jamais être le progrès réel aux yeux des hommes, même les plus avertis.

[p. 10]

Aussi, pour estimer la valeur des dernières opérations urbaines réalisées ou en cours d'exécution, faut-il revenir un instant à la source même de l'essor des temps modernes.

L'Urbanisme moderne, en France, est né après une longue période de crise ; c'est au cours du XVIème siècle, grâce au développement de l'Imprimerie, que la publication des auteurs anciens révéla les grandes créations urbaines de l'Antiquité.

La reconstruction de Rome au temps de Néron, après l'incendie, les descriptions de certaines villes d'Asie Mineure et d'Afrique, avec leurs larges avenues et leurs places bordées de portiques, firent rêver les lecteurs de ces publications,

Ces textes dépourvus de toute documentation précise, enflammèrent les imaginations des artistes, et pendant bien des années, ces imaginations en ébullition attendirent l'occasion d'un essor.

C'est Paris qui, par ses créations, provoqua l'émulation des autres villes françaises ; aussi, est-ce par l'évolution de notre capitale que l'on peut se rendre compte du développement de l'Urbanisme dans notre pays.

Au cours de notre histoire, il est un instant décisif (il y a près de trois cents ans) lorsque Catherine de Médicis trouvant inconfortable le vieux Louvre, en contact trop immédiat de ruelles malodorantes, conçut le dessein de transférer les appartements royaux dans un palais grandiose qu'elle fit construire par l'architecte Philibert Delorme.

Ce palais, devenu célèbre, s'appelait les Tuileries ; c'est celui qui fut détruit en 1871 par les insurgés de la Commune.

Il était caractérisé par un vaste jardin s'étendant devant la façade principale ; ce jardin, c'est celui que nous connaissons tous et qui, sauf les dessins des parterres, est resté depuis trois cents ans tel qu'il fut conçu.

[p. 11]

Au-delà de ce jardin s'étendait à flanc de colline la campagne et les bois.

Une longue allée fut tracée à travers ces bois. Elle prolongeait la perspective axiale du Jardin des Tuileries, et, au sommet de la colline, on dessina un carrefour en forme d'Etoile forestière,

Louis XIII ne pouvait guère se douter qu'il venait de tracer à jamais le grand axe de Paris, du Paris d'aujourd'hui et du grand Paris de demain. La longue allée cavalière à travers bois est devenue l'avenue des Champs Elysées, et l'étoile forestière au sommet de la colline est devenue la Place de l'Etoile.

Puis vint Louis XIV qui sera l'animateur et le créateur de l'Urbanisme français.

Au cours d'une enfance mouvementée, le futur roi parcourut la France. Il connaît tout le pays avant d'être appelé à exercer son pouvoir personnel ; il sait que le peuple de France hait la noblesse, et il sait aussi quelle émulation règne parmi les artistes dont le bouillonnement des idées lui permettra de renouveler le visage de la France.

Paris lui a laissé les plus mauvais souvenirs de sa jeunesse, aussi a-t-il en tête, dès qu'il est au pouvoir, de créer sa résidence ailleurs.

Il crée Versailles, non pas uniquement pour son usage personnel, mais pour achever la pacification intérieure de la France entreprise par Richelieu et Mazarin.

Versailles est une immense ville de plaisir ou il distrait et amuse ceux qui avant lui combattaient la royauté.

Versailles Ville et son palais constituent une œuvre de pacification de la France ; Louis XIV divertit et retient à Versailles, par des fêtes restées célèbres, ceux qui le combattraient s'ils retournaient dans l'isolement de leur province, pendant que lui sera si souvent aux frontières pour créer les limites de notre France.

[p. 12]

Versailles est la première ville conçue d'un seul jet, sans la moindre défense, sans aucune fortification. Le Palais a pour axe principal cette merveilleuse perspective du Grand Canal, et la ville est articulée par trois immenses avenues :

L'artère centrale : l'Avenue de Paris a cent mètres de large.

L'Avenue de Saint Cloud : 70 mètres de large

L'Avenue de Sceaux : à peu près la même dimension.

Comparez ces grandes perspectives aux vastes dimensions avec les ruelles parisiennes et jugez de l'immense génie créateur de ces artistes qui n'ont eu aucun modèle à imiter. C'est le peuple de France qui a fourni à Louis XIV cette pléiade d'artistes. Ils ont tout imaginé, croyant peut-être imiter l'Antiquité. Quelle aurait été leur étonnement s'ils avaient su qu'à Rome, la fameuse Voie Triomphale, si célèbre, n'avait que sept mètres 50 de largeur à son accès sur le Forum.

Louis XIV n'abandonna pas Paris ; il donna à la route forestière de son père les dimensions de l'Avenue actuelle des Champs Elysées.

Cette avenue, il la fait prolonger au-delà de l'Etoile, c'est l'actuelle Avenue de Neuilly. Colbert voulait que cette avenue rectiligne aboutisse au centre de la Forêt de Saint Germain (Rond-Point de Noailles), mais cette dernière voie ne fut pas achevée, et c'est elle que nous voulons terminer aujourd'hui.

Louis XV complète le grand axe de Paris par la création de la Place de la Concorde, de la rue Royale et des deux édifices de Gabriel.

La rive gauche de la Seine n'est pas moins bien partagée que la rive droite. Louis XIV avait élevé les Invalides et Louis XV l'Ecole Militaire avec les vastes esplanades qui précèdent ces magnifiques édifices.

[p. 13]

Vient la Révolution - les artistes élaborent un plan qui servira de base à de futures améliorations.

Vient Napoléon qui ordonne l'érection de l'Arc Triomphal où repose aujourd'hui le Soldat Inconnu.

Trente ans de régime incertain retarderont l'achèvement de l'édifice ; il faudra Louis Philippe pour reprendre le projet impérial et le faire exécuter intégralement.

Ainsi fut écrit à jamais l'axe monumental de Paris.

Napoléon III et son grand préfet Haussmann ont vertébré le Paris d'aujourd'hui, à l'aide de grandes voies rectilignes ayant pour fond de perspective les magnifiques monuments des siècles écoulés et les nouveaux édifices représentatifs de la vie contemporaine. C'est l'époque de la construction de l'Opéra, des Halles et des grandes gares de chemins de fer.

Paris a été le modèle de la transformation intérieure des villes. L'élan a été irrésistible et pendant plus de deux siècles, de Louis XIV à Napoléon III, de nombreux et magnifiques embellissements furent exécutés en province.

Par toute la France, d'admirables chefs d'œuvres sont édifiés : à Metz (la Place de l'Hôtel de Ville conçue par Blondel), à Montpellier (Le Pérou) - à Nancy (la Place Stanislas) - à Bordeaux (la Place Royale) - à Reims (la Place Royale) - à Annecy, à Nîmes, à Marseille, à Perpignan, à Pau, etc... - partout nous constatons la création de grandes avenues, de places monumentales, de vastes esplanades, de nombreux parcs avec de grandes et magnifiques terrasses.

La Riviera participera avec ampleur à ces œuvres splendides.

[p. 14]

Les aménagements de Cannes et de Nice sont célèbres dans le monde entier.

Nice est la capitale d'hiver de la France - Là, pas d'anciens édifices monumentaux à mettre en valeur, mais un site incomparable.

Trois merveilleuses corniches dominent la mer, découvrant l'un des plus beaux paysages du monde :

1 - La Grande Corniche est l'œuvre de Napoléon I.

2 - La Corniche Basse et la Promenade des Anglais sont dues à Napoléon III.

3 - La Moyenne Corniche a été réalisée par la République.

Et toute la montagne en arrière, de la Côte d'Azur à la Savoie, de Nice à Aix les Bains, est d'un attrait touristique sans rival, grâce à de merveilleuses routes et de remarquables travaux d'art.

Nous avons la fierté de pouvoir dire que là une grande œuvre nationale a été réalisée par le génie de la France.

L'Urbanisme Français a été pendant plus de deux siècles, l'Urbanisme des grandes perspectives et des grandes circulations; c'est l'Urbanisme décoratif et monumental.

C'est un art impératif qui exige la permanence des idées directrices au cours des longues périodes nécessaires au développement des villes.

Napoléon III disparu, la République poursuit l'exécution de l'œuvre impériale.

A Paris, on exécute scrupuleusement le plan d'Hausmann et les Expositions Universelles de 1878, de 1889 et de 1900 sont l'occasion de belles réalisations urbaines.

[p. 15]

Le chemin de fer souterrain : le Métropolitain, est une œuvre de premier ordre dont la première section fut mise en service au cours de l'année 1900.

1900 est une date dans l'évolution de Paris. C'est l'année de la percée de l'Avenue Alexandre III reliant les Champs Elysées aux Invalides, ouvrant une nouvelle perspective sur le Dôme de Mansart, perspective grandiose. C'est une œuvre qui honore grandement la République.

Après 1900 Paris est alors rempli jusqu'aux fortifications et sa population déborde sur les communes voisines; mais on constate avec stupéfaction que personne ne songea à prolonger l'œuvre d'Hausmann au-delà de l'enceinte fortifiée et c'est dans un prodigieux désordre que plusieurs millions d'habitants viendront s'entasser sans aucune de ces créations qui ont modelé le beau visage de nos villes françaises.

Cette erreur immense, nous l'avons constaté dans toutes les villes de France.

Pourquoi cette erreur ?

D'où vient cet arrêt de toute conception nouvelle dans l'aménagement des villes ?

La constitution de la République, après l'écroulement de l'Empire, a contenu un invisible grain de sable qui, à l'origine passa tout à fait inaperçu à travers les rouages administratifs; mais il a ultérieurement complètement paralysé le génie créateur qui, depuis Louis XIV, animait l'art monumental et les grandes réalisations urbaines de la France.

La République a supprimé les administrateurs de villes, c'est-à-dire, les maires de carrière, pour les remplacer par des maires élus.

[p. 16]

Le Maire est une émanation du suffrage universel, son mandat est de quatre (4) années, - il est rééligible.

Il n'est demandé à ce magistrat aucune éducation spéciale, - il peut exercer n'importe quelle profession. - Il peut être médecin ou cultivateur - dentiste ou industriel - Il peut être épicier ou balayeur municipal ...

Le poste de maire est accessible à tous.

C'est un poste d'honneur, c'est un hommage que la population d'une commune rend au plus digne et au plus dévoué de ses concitoyens.

Ce poste d'honneur ne comporte absolument aucune rétribution. - Dans les 56.000 communes de France, aucun maire n'est appointé.

Cette conception de la magistrature municipale est théoriquement idéale - elle honore infiniment celui qui est élu.

Pratiquement elle est parfaite quand il s'agit d'une petite commune où les principales occupations du Maire consistent à présider aux cérémonies des mariages, à distribuer les prix de l'Ecole Communale, et à organiser les réjouissances de la fête nationale du 14 juillet.

Mais lorsqu'il s'agit d'une ville importante, les initiatives du Maire sont péremptoires et elles ont une répercussion sur toute l'administration municipale.

C'est une tâche redoutable, exigeant une compétence quasi universelle, que de gouverner de grandes agglomérations.

Cet homme ne peut plus songer à ses occupations personnelles, - il est complètement absorbé par les fonctions d'administrateur de sa ville et il n'a droit de recevoir aucune indemnité.

[p. 17]

Par toute la France, on a trouvé de ces braves gens qui ont sacrifié ou compromis leur situation personnelle pour se dévouer à leur commune.

Et songez que ces citoyens modèles, d'un dévouement inlassable, ne connaissent rien de l'administration d'une ville et que rien ne les a préparés à l'exercice de cette haute et captivante fonction.

C'est le Maire qui doit traiter de toutes les questions relatives à l'urbanisme de sa ville :

Plan d'aménagement - Plan d'extension.

Adduction d'eau - Tracé des égouts - Destruction des ordures -

Cimetières - Parcs - Transports en commun - Gaz - Electricité - etc...

Sans compter toutes les œuvres d'assistance, les hôpitaux, les écoles, les abattoirs, le ravitaillement, etc. etc.,...

De tout cela, ce Maire, qu'il soit médecin ou épicier, il doit être un « AS », il doit être capable de discuter, de juger, d'approuver et d'ordonner.

Or la magistrature d'un maire ne dure que quatre années - Les deux premières années, il apprend quelques bribes superficielles de sa nouvelle mission et les deux années suivantes, il songe à sa réélection.

Il lui faut concilier les intérêts de ses concitoyens, il lui faut éviter de contrarier surtout ceux qui l'ont élu ; - aussi l'enthousiasme des deux premières années est-il bientôt tempéré par une prudente gestion.

Il se contentera d'entretenir ce qui existait avant lui et il se gardera bien d'innover quelques travaux qui risqueraient d'engager les finances communales avant les nouvelles élections.

[p. 18]

Or, les travaux d'urbanisme nécessitent des engagements à longue échéance. - Ce n'est pas en quatre années qu'on peut préparer et exécuter des travaux qui, par l'expérience et les lois mêmes, nécessitent un échelonnement progressif sur vingt ou trente années au minimum.

C'est ainsi que les progrès de l'urbanisme français se sont ralentis de 1870 à 1900 - Cette date : 1900 marque un arrêt complet de l'aménagement des villes dans toute la France sauf à Paris.

Toutes les grandes œuvres des siècles passés, à Paris et en province avaient exécutées sous l'impulsion de la ferme volonté d'un pouvoir central assurant la permanence des idées directrices dans le développement des villes.

Ce pouvoir central contrôle, mais n'ordonne plus.

Chaque commune est devenue maîtresse de son territoire; c'est un îlot indépendant, n'ayant pas à connaître ce qui se fait dans les communes voisines et sur lequel l'autorité préfectorale est uniquement administrative, sans aucun pouvoir impulsif.

Paris est la seule ville qui échappa à cette forme administrative. - C'est le Préfet de la Seine qui gouverne; il est le Maire administratif de Paris et il relève directement du gouvernement; aussi Paris a-t-il continué son œuvre de transformation, d'embellissement et d'adaptation à la vie moderne.

Mais l'autorité du Préfet était arrêtée aux limites de la capitale et les projets qu'il pouvait concevoir n'auraient jamais pu franchir le seuil des communes voisines, jalouses de leur stupide indépendance. Voilà la raison qui a empêché tout plan d'ensemble articulant les environs de Paris avant que de graves incidents, d'ordre politique et social, n'aient contraint le gouvernement à faire acte d'autorité en créant un Ministère de l'Urbanisme.

Henri Prost, « La villa Médicis et l'urbanisme¹⁷ », 1959.

Communication à l'Académie des Beaux-Arts
24 mai 1959

« La Villa Médicis et l'urbanisme »

C'est de l'Académie de France à Rome qu'est parti le vaste mouvement d'études qui a réagi vigoureusement contre la carence des Pouvoirs Publics au sujet des aménagements urbains.

Quelques années avant 1900, un ancien pensionnaire de la Villa Médicis, HESNARD [Bénard, NDLR], avait remporté un important succès en Amérique où il avait été classé premier lors d'un grand concours international pour l'édification de la Cité Universitaire de BARCLAY [Bekerley, NDLR].

Lorsque j'arrivais à l'Académie de France à Rome, à la fin de l'année 1902, les ateliers des architectes présentaient d'importants travaux d'un caractère imprévu qui, jusqu'à cette époque n'avaient jamais été traités.

Le plus ancien : TONY GARNIER, avait entrepris la création d'une Cité Industrielle à proximité d'une très grande usine.

Il s'agissait de l'organisation d'une œuvre sociale où les habitants auraient trouvé tout ce qui est nécessaire à la vie heureuse, notamment en matière de logements, distractions, foyers d'instruction complémentaire, terrains d'éducation physique, et cela depuis l'enfance jusqu'à l'heure du cimetière.
[p. 2]

En dehors de cette œuvre très personnelle, TONY GARNIER, préparait une ravissante reconstitution de la petite ville antique de TUSCULUM.

BIGOT avait entrepris une reconstitution du Grand Cirque de Rome couronné par les Palais du Palatin. Sa première pensée avait été d'exécuter une de ces prestigieuses perspectives dont il avait le secret.

C'est en vue de la mise en place de cette perspective qu'il avait exécuté une maquette du Grand Cirque et du Palatin, en y indiquant tout ce que les recherches archéologiques lui avaient suggéré.

La perspective ne fut jamais entreprise, mais la maquette fut étendue et son exécution poursuivie plus de dix années ; elle révéla tout ce qui composait la Ville Antique.

C'est cette maquette qui, coulée en bronze, est aujourd'hui exposée à Paris à l'Institut Archéologique.
[p. 3]

J. HULOT était décidé à reconstituer l'antique ville de SELINONTE dont il avait déjà étudié les ruines lorsque deux années auparavant il était venu en Sicile après avoir brillamment remporté le Prix Chaudessaygues.

SELINONTE, assise sur un promontoire de la côte méridionale de la Sicile, regardait la mer et la côte d'Afrique.

Les ruines de SELINONTE représentent un des ensembles monumentaux le plus importants de l'An-

¹⁷ PROST Henri, *La Villa Médicis et l'urbanisme*. Communication à l'Académie des Beaux-Arts, 1959, Fonds Prost, loc. cit., 343 AA 1/3.

tiquité Hellénique. Presque tout y est de l'Epoque Archaïque ou du Vème siècle avant J.C. L'originalité puissante de ces édifices sacrés dont quelques-uns compte parmi les géants de l'Architecture Antique, l'énergie fruste de leur métopes, témoignent de l'extraordinaire et précoce vitalité de la Colonie Dorienne de Mégara Hybliana qui fonda SELINONTE, avant-poste de l'Hellénisme en Occident, en 628 avant J.C. Il y a là un des premiers et des plus importants chapitres de l'Histoire de l'art.

De plus, la nouvelle ville construite à la fin du Vème siècle, avec ses rues étroites et ses maisons régulièrement alignées, nous montre la plus ancienne application connue des principes d'édilité géométrique mis en honneur par Hippodamus de Milet.

La ville fut détruite par un tremblement de terre qui, selon la légende, eut lieu au moment où Jésus Christ rendait le dernier soupir.

[p. 4]

J. HULOT reconstitua l'Antique Cité avec sa maîtrise très personnelle, lui qui, par ailleurs enfant de Paris, scandalisa certains membres de l'Institut en préférant les séjours de son enfance sur les bords de la Seine à ceux que lui offraient les rives du Tibre.

SELINONTE a été publié par HULOT avec la collaboration de FOUGERES que nous avons connu à l'École d'Athènes à une époque où ce savant historien révisait le Guide Bleu de la Grèce.

*

En 1904, JAUSSELY arriva à la Villa avec d'énormes rouleaux de papier dans ses bagages et animé d'une extraordinaire ardeur. Il se mit immédiatement au travail, voici pourquoi ; en passant à Toulouse, son pays natale, il avait appris que la municipalité de Barcelone ouvrait un concours international de l'extension de l'agglomération.

Ce fut une véritable révélation. Alors qu'en France, les villes contemporaines poussaient comme de mauvais champignons, usines, villas, habitations étant mélangées, une ville espagnole sollicitait le concours de techniciens étrangers afin de dresser un plan directeur assurant une extension logiquement préparée tant pour le plaisir de vivre que pour assurer le développement du commerce et de l'industrie.

[p. 5]

Il fallait donc, pour solliciter le concours de techniciens étrangers, qu'il existât dans d'autres pays toute une technique de l'aménagement de villes dont nous français ignorions complètement l'existence.

JAUSSELY prit donc part à ce concours et obtint le Premier prix, prouvant ainsi que l'enseignement très large et non spécialisé de notre Ecole des Beaux-Arts permettait de s'adapter à des situations imprévisibles.

La vie de JAUSSELY est trop connue pour que j'en signale ici la prodigieuse action.

*

ERNEST HEBRARD venu à la Villa deux ans après JAUSSELY (1905) avait déjà longtemps travaillé en Amérique où il avait conservé des relations.

Il entreprit une gigantesque composition avec l'aide d'un de ses amis, sculpteur américain. Tous deux projetaient la constitution d'une ville internationale située en Europe, où les savants et les artistes de tous pays auraient trouvé, les uns des laboratoires disposant de tout l'outillage nécessaire aux recherches scientifiques (avec leur application), et les autres des ateliers et des bibliothèques.

Le but de cette ville anticipait sur la future Société des Nations, ayant toujours pour objectif ce vieux rêve de PAIX UNIVERSELLE.

[p. 6]

Ce projet avait été pris en haute considération par des personnalités de Belgique avant la guerre de

1914.

ERNEST HEBRARD, prisonnier dès le début de la guerre, établit ensuite le plan de Salonique, détruite par un immense incendie.

Il étudia le plan d'Athènes et c'est grâce à lui que la silhouette de l'Acropole ne fut pas dénaturée par la construction d'un colossal Palais de Justice.

Il fut vivement soutenu dans cette lutte par l'Académie des Beaux-Arts de l'Institut de France.

Vers 1920, Ernest HEBRARD est engagé par Monsieur LONG, Gouverneur Général de l'Indochine, pour créer un Service des Plans de Villes. En dehors des villes anciennes dont il prépara les extensions, HEBRARD eut à créer DALLAT, ville d'été des Services Administratifs.

J'ignore le détail des travaux de notre confrère et ami, qui, anémié par le climat, est venu mourir à Paris après huit ou dix ans de séjour en Extrême-Orient.

[p. 7]

Quant à moi, venu à ROME fin 1902, j'avais dans mes bagages une photographie de l'intérieur de Sainte-Sophie entrevue rue Bonaparte, et un résumé de ce qui pouvait être le Palais des Empereurs dont la vaste Basilique était en quelque sorte la Salle des Ambassadeurs.

Lorsque je vis la maquette de BIGOT avec les Palais du Palatin entourés d'infâmes ruelle, ce fut une révélation ; je compris une des raisons essentielle du déplacement de la Capitale de l'Empire vers les rives du Bosphore, dans une merveilleuse situation.

Aussi, dès les premiers jours ai-je été tenté de rechercher ce qui pouvait être la ville de Constantin ; mais ce redoutable problème ne pouvait être traité à la légère, car tout ce qui était romain disparaissait alors sous la Ville Turque.

Il aurait fallu attendre bien longtemps pour ne pas écrire autre chose qu'une fantaisie sans fondement.

En 1910 j'avais eu l'orgueilleuse joie d'être classé Premier, à l'unanimité des Membres du Jury, lors du concours international ouvert par le Gouvernement Belge pour l'extension d'ANVERS.

[p. 8]

Le second technicien classé, également à l'unanimité, était encore un Français : mon excellent confrère et ami AUBURTIN ; et ensuite venaient vingt-sept concurrents étrangers.

Et c'est en passant par les techniciens belges que j'ai appris certains procédés de réalisation :

Ensuite ce fut le Maroc.

Puis la Côte d'Azur Varoise.

Ensuite la région parisienne comprenant toutes les communes situées dans un rayon de cinquante (50) kilomètres des Remparts.

En 1935, d'in vraisemblables circonstances ont fait que j'étais de nouveau à ISTANBUL. Et c'est au cours des dix dernières années que le plan d'urbanisme fut réalisé en grandes parties, sous la haute autorité de son Excellence ADNAN MENDERES, Premier Ministre de la Turquie Moderne.

[p. 9]

Léopold II, après l'Exposition de Paris en 1900, fit appel au talent de Charles GIRAULT pour préparer et exécuter les embellissements qu'il rêvait en étendant la Capitale de la Belgique vers Tervueren, région boisée fort pittoresque.

Charles GIRAULT construisit le grand Arc Triomphal accusant le départ de la grande Avenue de Tervueren qui, faisant suite à la Rue de la Loi, met en valeur de superbes paysages pour aboutir à un

ensemble de motifs évoquant l'œuvre coloniale du grand Roi en Afrique.

Léopold II avait demandé à Charles GIRAULT de reproduire exactement le Petit Palais de Paris. Notre grand confrère proposa une composition différente ; elle fut agréée. Il exécuta une œuvre d'une semblable importance, dont le charme s'allie admirablement au paysage.

Charles GIRAULT avait également étudié nombre de projets pour les Palais Royaux tant à Laeken qu'à Ostende. De ces projets à ma connaissance, une petite fraction de celui d'Ostende fut seule exécutée où, particularité amusante, nous retrouvons l'influence directe de son séjour à Rome où il avait fait des relevés de la Villa Adriana :

Au Palais d'Ostende, face à la Mer du Nord, il construisit une longue terrasse supportant un large portique disposé comme les célèbres Promenoirs de Paecile - mais au lieu du grand mur Romain séparant longitudinalement le portique en deux galeries exposées respectivement l'une au Nord, l'autre au Midi, c'est une cloison médiane, en grandes glaces, qui assure aux promeneurs la vue de la mer en toute saison, tant par le grand soleil que par les plus furieuses tempêtes.

[p. 10]

NENOT étant à Rome vers 1878, prit part au concours international ouvert par le Gouvernement Italien pour l'érection d'un monument à Victor Emmanuel.

Il fut classé Premier.

C'est le même NENOT qui, lors d'un autre grand concours international ouvert pour la construction à Genève du Palais de la Société des Nations, obtint encore le Premier Prix et construisit le Palais actuellement utilisé.

[p. 10 bis]

ANNEXE

Un dimanche matin de la fin du mois de Mars 1912, traversant le Jardin des Tuileries par un temps radieux, je suis interpellé par Georges RISLER :

« Prost, il faut que vous partiez au Maroc :

J'ai vu le Général LYAUTEY que le Gouvernement va désigner sous peu de jours pour organiser le Protectorat du Maroc.

C'est un homme extraordinaire : il veut créer des villes nouvelles - vous qui connaissez bien les mœurs musulmanes, vous travaillerez là sans difficulté - Partez «

Trois semaines après : le 17 avril 1912, les journaux de Paris annonçaient : massacre des Français à Fez.

La création des villes nouvelles marocaines en ce printemps 1912, me parut être encore dans le domaine des aventures.

C'est au cours de cette année 1912, que notre confrère de l'Académie Paul Léon, alors Directeur Général des Services d'Architecture aux Beaux-Arts, me fit part de son intention de publier un ensemble de documents concernant l'architecture et l'aménagement des villes.

JAUSSELY s'occuperait des villes anglaises et nordiques, alors que personnellement, j'étudierais les villes françaises, italiennes et allemandes.

Je partis en 1912 à travers la France, l'Italie et l'Allemagne, lorsque le froid qui sévissait à Munich me ramena brusquement à Paris en novembre 1913.

[p. 11]

En ce même mois de novembre 1913, J.C.N. FORESTIER, ancien polytechnicien, Conservateur du Bois de Boulogne et des Promenades de Paris, revenait d'un voyage au Maroc où il avait été étudier la relation des Jardins de cette région avec ceux de l'Andalousie qui lui étaient familiers.

Sans me laisser le temps de défaire mes valises, il m'exposa ce qu'il avait vu :

- Un Général extraordinaire : LYAUTEY.
- Des officiers animés d'un entrain merveilleux.
- Partout on commençait à créer des villes nouvelles.
- A RABAT et à MARRAKECH, des officiers du Génie traçaient des avenues.
- A MEKNES et à FEZ, on commençait prochainement.

Prost, il faut que vous partiez !!! Vous connaissez les Musulmans par suite de votre long séjour à Constantinople. Vos travaux d'Anvers vous ont mis en vedette. Le Général est à Paris, Hôtel d'Orsay ; j'ai annoncé votre retour. Venez demain, je vous présenterai.

C'est alors, au début de décembre 1913, que je fut engagé à venir au Maroc à titre d'essai par un contrat de trois mois renouvelable. J'y suis resté dix années.

Ce contrat concernait uniquement les villes Impériales : RABAT, FEZ, MEKNES, MARRAKECH. CASABLANCA n'était pas mentionné.

[p. 12]

J.C.N. FORESTIER participa en Espagne à divers aménagements urbains, notamment à Séville et ensuite à Barcelone où fut réalisé un important projet qui a servi de base au Plan de L'exposition de cette ville vers 1930 ou 1931. Ses travaux en Espagne l'avaient conduit à dresser d'importants projets d'aménagements de villes d'Amérique du Sud.

GREBER, après la guerre de 1914, étant en mission aux Etats-Unis, prit part à un concours pour la transformation de Philadelphie.

Il obtint le Premier Prix.

Actuellement il est le plus grand urbaniste du Canada, à la tête d'immenses travaux.

C'est ce même GREBER qui a obtenu le premier prix pour l'aménagement de la Ceinture Verte de Paris en 1920.

Nos confrères : BERARD, alors élève à l'Ecole des Beaux-Arts de Paris, vers 1900, fut classé Premier au concours international pour la construction de Guayaquil, capitale de la République de l'Equateur ; ultérieurement, AGACHE obtint une Troisième Prix au concours international pour Canberra, capitale de l'Australie. AGACHE eut une longue carrière en Amérique du Sud, notamment à Rio De Janeiro.

[p. 13]

Notre camarade Jacques LAMBERT, peu après sa sortie de l'Ecole, participa à l'étude de différents Plans de Ville en Amérique, en Turquie et en Afrique. Actuellement il exécute d'importantes réalisations à Caracas, pour le compte du Gouvernement du Venezuela. C'est un des très actifs représentants de la France à l'étranger.

En conclusion, c'est aux Anciens Pensionnaires de l'Académie de France à Rome que nous devons en grande partie le mouvement urbaniste contemporain.

N'oublions pas que c'était déjà un Ancien, BESNARD, qui, avant 1900, avait obtenu le Premier Prix u concours international ouvert pas les Américains pour la Cité Universitaire de Barclay.

Aujourd'hui, il y a à Paris un Institut d'Urbanisme dont Jaussely et Gréber furent les initiateurs. Il y a des traités d'Urbanisme, et enfin, depuis 1951, il y a un Ministre de l'Urbanisme.

Henri Prost, « Paris 1900¹⁸ », s. d.

[p. 1]

PARIS

1900

L'Avenue Alexandre venait d'être ouverte - Grand Palais - Petit Palais - Gares d'Orsay et Invalides étaient inaugurées

La première ligne de Métro, reliant la Porte de Vincennes à la Porte Maillot, mise en service au cours de l'Exposition traversait Paris en 27 minutes.

[p. 2]

PREAMBULE

Les Expositions Universelles, à Paris, s'étaient succédées, au cours du XIX^e siècle, à intervalles Réguliers, de 1855 à 1905 constituant des auscultations périodiques du développement des Arts, du Commerce et de L'Industrie.

Ces manifestations, réunissant des foules considérables; motivaient, malgré leur caractère temporaire, des aménagements urbains définitifs; aussi avaient-elles toujours été conçues avec la réoccupation de réaliser certains éléments: Voirie ou édifices, destinés à s'intégrer à la vie Parisienne.

La France, lors de l'Exposition de 1889, donnait l'impression qu'elle avait été vivifiée par un souffle nouveau.

L'ensemble des Constructions au Champ de Mars révélait que nous étions encore à la période des grandes traditions de composition architecturale où étaient assujettis à celle-ci les matériaux résultant des créations de l'industrie contemporaine.

L'arc métallique, à trois rotules en fut l'élément principal caractérisant de grandes portées avec le minimum de points d'appuis, libérant l'encombrement du sol pour favoriser d'immenses mouvements de foule.

[p. 3]

Le Viaduc de Gabarit avait été le prototype de la construction sidérurgique.

Ce fut l'époque de la Galerie des Machines de Dutert de la Galerie de trente (30) mètres et des industries diverses de Bouvard.

Des Palais des Arts Libéraux et des Beaux-Arts de Formigé.

Chefs d'œuvres d'une architecture nouvelle, encadrant un Parc animé par des FONTAINES LUMINEUSES, dues à des Ingénieurs dont la technique des Jets paraboliques colorés fut une révélation ; - Fontaines mises en valeur par le talent de l'éminent sculpteur Coutan.

Enfin, dominant ce vaste ensemble: la TOUR EIFFEL - construction spectaculaire qui avait, pendant plus de deux années, attisé la curiosité des Parisiens.

Sur les deux rives de la Seine, des attractions diverses retenaient l'attention des Visiteurs. - Des Passerelles reliaient les Rives, mais les organisateurs de l'Exposition, dans un Rapport fort instructif, exprimaient le regret que l'ENTREE PRINCIPALE de l'EXPOSITION n'ait pu être placée Avenue des Champs Elysées.

18 PROST Henri, *Paris 1900*, 24 pages dactylographiées, s. d. mais estimé à environ 1940, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 1/3.

Ce rapport précisait :

Un seul point du Plan primitif abandonné: c'est l'idée séduisante de faire l'Entrée principale sur l'Avenue des Champs Elysées en plein Paris, par le Palais de l'Industrie et de réunir cette Entrée à l'ensemble de la Rive [p. 4] Gauche par un PONT DECORATIF sur la SEINE.

Cette idée, ajoutait le Rapport, serait à reprendre à la prochaine Exposition, si toutefois, il devait y avoir encore une Exposition Universelle au Champ de Mars.

Le Palais de l'Industrie, dont il est question dans ce rapport, avait été construit lors de l'exposition de 1865. Il avait la forme d'un quadrilatère de 254 mètres de longueur sur 110 mètres de largeur encadrant un Hall mesurant 192 mètres sur 48 m.

Cet Edifice du à MM. Vieil, architecte et Barrault, Ingénieur était utilisé pour toutes les Expositions annuelles: Beaux-Arts, Industries ; Concours Hippique, etc.... – Palais fort pratique, mais dont la longue façade, en bordure du côté Sud de l'Avenue des Champs Elysées, jamais ensoleillée, formait un sombre écran, qui attristait une notable partie de la magnifique Promenade entre la Concorde et le Rond-Point des Champs Elysées.

[p. 5]

Aussi lorsque la suggestion du rapport de 1889 fut reprise par les Organisateurs de 1900 en vue de créer un large accès à la nouvelle Exposition : Le Palais de l'industrie fut-il condamné pour faire place à l'ouverture d'une vaste avenue, qui, traversant la Seine sur un PONT DECORATIF, ouvrait une trouée lumineuse ayant le Dôme des Invalides pour fond de tableau.

L'Avenue Alexandre III fut la principale création urbaine entièrement due à la III République.

A la même époque disparurent les ruines de la Cour des Comptes qui, depuis 1870, attendaient que l'on décide leur démolition ou la reconstruction de l'édifice incendié.

A leur emplacement, fut construite la GARE D'ORSAY, en prolongement de la ligne d'Austerlitz, vis à vis des Tuileries.

Ceci faisait partie de certains projets destinés à remédier aux graves inconvénients des grandes lignes de Chemin de Fer aboutissant à la Capitale, dont les Six Gares terminus sont indépendantes, - elles n'ont aucune liaison directe entre elles. - Tout voyageur venant de Londres ou de Bruxelles pour se rendre à Nice ou à Biarritz est obligé de traverser Paris en voiture pour changer de Wagon.

C'est à ce sujet qu'un projet grandiose, mais sinistre, était né dans certains cerveaux: ETABLIR UNE GARE CENTRALE SOUS LE JARDIN DES TUILERIES.

[p. 6]

Heureusement un tollé général fit évanouir cette suggestion. _ La Gare d'Orsay qu'on aurait souhaité reliée à celle des Invalides fut seule exécutée.

Ainsi donc en 1900: Les Rives de la Seine, le Pont Alexandre, le Grand et le Petit Palais, les Gares d'Orsay et les Invalides, tous éléments qui n'avaient pas été prévus au Plan Haussmann, achevaient de donner un aspect définitif à la plus belle partie de Paris.

[p. 7]

DE 1900 A 1913

Après cette très belle œuvre qui fut le percement de l'Avenue Alexandre III, une inquiétude, imperceptible à la masse du public, commença à se manifester dans certains milieux intellectuels.

Le contraste entre la beauté de la Capitale et la hideur de la banlieue, hantait tous les esprits ; le même phénomène se produisit en Province. - Des ligues se formaient contre les plus violents attentats à la beauté naturelle du Pays.

Ce sont bientôt partout des Associations contre l'enlaidissement des Paysages. - Dans toutes les anciennes agglomérations se créent : les AMIS DES VIEILLES CITES - les AMIS DES ANCIENS MONUMENTS. - De toutes parts ce sont de véhémentes protestations dont les clameurs émeuvent peu à peu une élite et pénètrent dans les Ministères.

La SOCIETE pour la PROTECTION DES PAYSAGES DE FRANCE est même accueillie au Ministère de l'agriculture où elle eut son siège permanent.

Au Ministère des Travaux Publics, au Ministère des Beaux-Arts et dans la plupart des Préfectures, des Commissions sont organisées pour la protection des SITES et des MONUMENTS HISTORIQUES.

Une législation spéciale sera promulguée.

[p. 8]

OEUVRE DU MUSEE SOCIAL

Les sociologues sont inquiets des conséquences de la hâte, de l'avarice et de l'insouciance avec lesquelles on bâti de nouveaux quartiers ; - ils manifestent la crainte que ces installations précaires et malsaines, ne soient le prélude de désordres civils qui s'envenimeraient bien vite dans ces milieux où la haine couve sous le souffle de la Misère.

C'est au Musée Social, sous la Présidence du Sénateur Jules Siegfried et de son actif collaborateur, Georges Risler, que furent réunies toutes les documentations étrangères concernant les aménagements des Villes.

De fréquentes réunions groupaient tous ceux qui s'intéressaient aux développements des collectivités urbaines, à l'hygiène, à l'habitation, à la circulation et à l'embellissement des Sites.

C'est encore là, sous la haute autorité de J. Siegfried, que seront étudiées et préparées les Lois qu'il défendra au Sénat pour imposer l'obligation d'établir des plans d'aménagement et d'extension des villes, ainsi que la législation nécessaire à leur application.

[p. 9]

SECTION D'ARCHITECTURE À L'ECOLE DES BEAUX - ARTS

Si les sociologues, les Hygiénistes, les Artistes sont inquiets, les Jeunes élèves de la Section d'Architecture de l'Ecole Nationale des Beaux-arts manifestent une vive appréhension à l'égard de leur ART. L'enseignement de l'architecture était alors dispensé au milieu d'un enthousiasme qui semble n'avoir jamais été dépassé. - Les Professeurs rivalisaient d'invention pour la rédaction des Programmes de Concours et les élèves s'efforçaient d'être dignes de leurs Maîtres.

Nombre de Programme étaient ceux d'Etablissements publics d'une Capitale ; ils étaient toujours à composer sur des terrains aux formes régulières, bordés de larges Avenues aux pentes favorables dans les situations les plus propices à un effet Monumental.

Après l'achèvement du plan d'Hausmann et de cette grande Perspective de l'Avenue Alexandre, que restait-il à faire dans Paris ? - Tous les terrains libres étaient occupés - Que construiraient les architectes de l'Avenir ?

Des Écoles, des Hôpitaux, dans des situations quelconques. Des Eglises ou des Théâtres entre murs mitoyens, au hasard des démolitions. - L'art Monumental n'était plus à sa place dans le Paris contemporain et dès que l'on sortait de la Capitale, on reculait d'horreur à la vue de la promiscuité des habitations avec les Industries les plus repoussantes, tant par [P.10] le bruit que par l'odeur ou la fumée.

Que ce soit à Pantin, à St-Denis, à Aubervilliers ou à Ivry, partout ce n'était que désordre et laideur.

Pourquoi Paris qui, depuis plus de trois siècles, avait si bien ordonné - Pourquoi est-il encerclé, à la fin du XIXème siècle par une gangue infranchissable ?

Pourquoi était-il limité à l'enceinte des Fortifications ?

Pourquoi n'avait-il pas été étendu à travers la Banlieue ?

D'où venait cette carence de l'autorité centrale de la France ? - Cependant, c'était bien cette autorité qui, par ses Ministres et ses grands Préfets avait embelli et assuré le développement de nos Villes: Bordeaux, Marseille, Nîmes, Montpellier, Nice, Metz, Nancy, etc... Et Paris n'en était-elle pas le té-

moignage éloquent !!

Les causes en étaient alors trop complexes pour les cervelles de jeunes architectes. - Alors que faire ? A quoi bon ces merveilleux concours de l'Ecole des Beaux-Arts ? Tout cela pour finir Inspecteur des Travaux de la Ville ou de l'Assistance Publique, à moins que cela ne soit aux Bâtiments Civils pour passer sa vie à faire remplacer les carreaux cassés et ramoner les cheminées de quelques édifices Historiques.

Heureusement pour certains, il y eut la Villa Médicis.

[p. 11]

C'est de l'Académie de France à Rome, que partira le vaste mouvement d'études qui a réagi vigoureusement contre la carence des Pouvoirs Publics

Quelques années avant 1900, un ancien Pensionnaire de l'Académie : BESNARD, avait remporté un grand succès en Amérique où il avait été classé premier lors d'un grand Concours International pour l'édification de la CITE UNIVERSITAIRE DE BERCLAY.

En 1903, le plus ancien des Pensionnaires: Tony GARNIER projetait une immense cité ouvrière, à proximité d'une Vaste Usine semblable au Creusot;- Cité traitée avec le souci d'améliorer considérablement le sort des travailleurs, tant au cours de leurs occupations qu'aux heures de loisirs. - C'était une magnifique œuvre sociale traitée par un artiste constructeur.

Paul BIGOT, reconstituait alors un vaste Secteur de la Rome antique, - il nous montrait que cette immense Ville, de plus de deux millions d'habitants, n'était composée que de ruelles tortueuses, entourant de vastes Edifices et d'immenses Places, mais que dans cette Capitale du Monde, aucune grande artère de circulation ne sembla Jamais avoir été exécutée.

Jean HULOT, étudiait Sélinonte en Sicile - Ville Grecque du Vème Siècle avant J.C., où les rues, l'Acropole et le Port sont encore très visibles. - La splendide reconstitution qu'il en fit est très évocatrice, tant du magnifique Panorama que de la Vie journalière d'une Cité maritime qui fut grandiose il y a plus de 2.400 ans.

[p. 12]

A Istanbul, je tentais (Henri PROST) de reconstituer les lignes essentielles de l'ancienne Capitale de l'Empire d'Orient. Vaste ensemble de Palais - Forums - Thermes - Basiliques etc... édifiée par Constantin sur les bords de la Marmara auprès d'un antique Hippodrome dans une situation analogue à celle des Palais de Rome aux abords du grand Cirque.

Etait-ce une intuition de l'Avenir ?

Je regardais souvent la reconstruction de la Cité cosmopolite de Péra détruite partiellement à la suite d'un vaste incendie et je m'étonnais que l'on ne cherchât pas à réunir par quelques Voies nouvelles les Rives du Port avec les parties hautes de la Ville. - A cette époque, il n'y avait que quelques Maisons en Bois à

Plus de quarante années se sont écoulées, les Maisons de Bois existent toujours et je ne suis pas encore parvenu à émouvoir l'indifférence de la Municipalité sur l'impérieuse nécessité de cette réalisation.

En 1904, JAUSSELY, venu à la Villa Médicis, prenait part au concours international pour l'extension de Barcelone, il remporta le premier prix.

Le programme de ce concours fut une révélation, il existait donc des pays où l'on étudiait l'agrandissement des agglomérations et où l'on faisait appel à l'initiative privée [p. 13] pour concevoir les aménagements et l'extension d'une Ville.

Et nous apprîmes alors qu'en Angleterre et en Allemagne l'extension des Villes était depuis longtemps l'objet de la sollicitude des Gouvernements et des Municipalités, qui, aidés par les Sociologues et les Artistes, avaient créé une législation appropriée aux nécessités de l'exécution de ces projets.

En 1910, j'ai l'orgueilleuse joie d'être classé premier à l'unanimité des membres du Jury, lors du Concours International ouvert par le Gouvernement Belge pour l'extension d'ANVERS.

Le second technicien classé, désigné également à l'unanimité était encore un Français : mon excellent Confrère et ami AUBURTIN et après venait Vingt Sept (27) concurrents étrangers.

Vers la même époque, Ernest HEBRARD, Pensionnaire à la Villa Médicis avait dressé les plans d'une vaste Cité internationale, siège d'une future Société des Nations. – Anticipation étudiée avec le concours d'un groupe d'intellectuels Américains.

La réalisation de ce projet avait envisagée aux environs de Bruxelles à l'instigation du Sénateur Belge M. Lafontaine.

**

Ces divers succès des Architectes Français à l'étranger eurent un retentissement très limité dans notre Pays. Et lorsque [p. 14] dans notre naïveté, nous exposions à certains personnages de nos Pouvoirs Publics, la nécessité de dresser des Plans de Villes : une intense rigolade (euphorie) détendait leur visage et un sourire de profonde pitié accueillait nos explications.

Ce fut le Musée Social qui fit le lien entre Sociologues et techniciens ; - c'est là que nous fîmes connaissance de J.C.N. FORESTIER, Directeur des Promenades, Parcs et Jardins de Paris, dont les travaux en Espagne, notamment à Séville, l'avaient conduit à dresser des projets d'aménagements de Villes d'Amérique du Sud. - c'est lui qui avec plusieurs amis : Giraudoux, Corpuchet, le délicat peintre LE SIDANER etc ... fondaient la LIGUE URBAINE dont Ménabréa fut pendant longtemps le dévoué et actif Secrétaire.

Nos confrères BERARD ; premier prix lors du Concours International pour la reconstruction de Guayaquil, Capitale de la République de l'Equateur et AGACHE qui avait obtenu un troisième prix au Concours International pour Cambera, Capitale de l'Australe, venaient prendre part à nos réunions du Musée Social où nous rencontrions fréquemment d'éminents Administrateurs bien connus : M. Delaney, Grand Préfet de la Seine, qui avec M. Lallemand, également ancien Préfet de la Seine Inférieure, jugés, sans doute, trop autoritaires, avaient été mis sur je ne sais quelle voie de garage. - Nénot était un des animateurs de [P.15] ces réunions, ainsi que des littérateurs comme de Souza, auteur de " Nice Capitale d'Hiver », et d'illustres Médecins et Hygiénistes.

C'est au cours de ces études que nous constatâmes qu'en France, après la fin du Second Empire, les Gouvernants, appliquant les anciens Projets d'Hausmann et de ses contemporains, avaient omis de rétablir, cet organisme fondamental du Bien Public : l'aménagement des Villes et leurs transformations en fonction des nécessités nouvelles d'une humanité sans cesse en évolution.

Aménagement - Transformations et Extension - que nous concrétisons alors par un mot nouveau :
URBANISME

**

[p. 16]

ANNEXE

Un dimanche matin de la fin du mois de Mars 1912, traversant le Jardin des Tuileries, par un temps radieux, Je suis interpellé par Georges Risler : Prost – il faut que vous partiez au Maroc - j'ai vu le futur résident Général « LYAUTEY » que le Gouvernement va désigner dans peu de jours pour organiser (créer) le Protectorat :

c'est un homme extraordinaire,

il veut créer des Villes nouvelles - vous qui connaissez bien les mœurs musulmanes, vous travaillerez là sans difficulté – Partez !!!

Trois semaines après : le 17 Avril 1912, les Journaux de Paris annonçaient : massacre des Français à Fez.

La création des Villes nouvelles Marocaines en ce printemps 1912, me parut être encore dans le domaine des aventures.

C'est au cours de cette année 1912, que notre Confrère de l'Académie Paul Léon, alors Directeur Général des Services d'Architecture aux Beaux-Arts, me fit part de son intention de publier un ensemble de documents concernant l'architecture et l'aménagement des Villes.

Jaussely s'occuperait des Villes anglaises et nordiques alors que personnellement j'étudierai les Villes Françaises, Italiennes et Allemandes.

[p. 17]

Je partis en 1912 à travers la France, l'Italie et l'Allemagne, lorsque le froid qui sévissait à Munich me ramena à Paris en Novembre 1913.

J.C.N. FORESTIER, Conservateur du Bois de Boulogne et des Promenades de Paris, revenait à la même date d'un voyage au Maroc où il avait été étudiant la relation des Jardins indigènes de cette région avec ceux de l'Andalousie qui lui étaient familiers.

Sans me laisser le temps de défaire mes valises, il m'exposa ce qu'il avait vu :

Un Général extraordinaire : LYAUTEY

Des Officiers animés d'un entrain merveilleux

Partout on commençait à créer des Villes nouvelles

A Rabat et à Marrakech des officiers du Génie traçaient des Avenues.

A Meknès et à Fez on commencerait prochainement

Prost, il faut que vous partiez ! - Vous connaissez les Musulmans par suite de votre long séjour à Constantinople. - Vos travaux d'Anvers vous ont mis en vedette. - Le Général est à Paris, Hôtel d'Orsay - J'ai annoncé votre retour - Venez demain Je vous présenterai.

C'est alors, au début de décembre 1913, que je fus [P.18] engagé à venir au Maroc, à titre d'essai par un contrat de trois mois renouvelable - j'y suis resté dix années (10).

Ce contrat concernait uniquement les Villes impériales : Rabat, Fez, Meknès, Marrakech ; Casablanca n'était pas mentionné.

[p. 19]

ANNEXES - 2

Le Plan GENERAL de l'Exposition de 1889 était dû à la collaboration de trois architectes :

DUTERT - FORMIGE - BOUVARD -

sous la haute direction d'ALPHAND.

ALPHAND, Ingénieur ordinaire de la Ville de Bordeaux fut choisi par Haussmann, en 1852, pour diriger les GRANDS TRAVAUX DE PARIS - on lui doit notamment les aménagements des Bois de Boulogne et de Vincennes, ainsi que les principaux Squares.

L'Exposition fut caractérisée par la persistante volonté d'allier le talent des Architectes et la science des Ingénieurs par la collaboration des grandes Firmes métalliques françaises.

La célèbre GALERIE DES MACHINES - Vaste NEF de quatre cent Vingt (420) mètres de longueur avait Cent quinze (115) mètres de largeur entre points d'appuis et Quarante Cinq (45) mètres de hauteur.

Deux grands Ponts roulants promenaient les Visiteurs au-dessus des Stands des Exposants disposés dans la Nef. - c'était là un merveilleux Spectacle qui exprimait bien toute la vitalité française : à cette époque.

[p. 20]

Ces fermes, de 115 mètres de portée, étaient articulées par trois rotules. - Leurs poussées étaient en grande partie équilibrées par le poids de deux Galeries latérales (largeur 15 mètres) formant un premier étage de chaque côté et tout le long de la grande Nef.

La poussée sur la rotule axiale, réduite au minimum avait permis de donner une grande légèreté à cette articulation.

Les rotules reposant sur le sol de la Nef avaient un remarquable galbe de puissance et sobrement exprimé par les lignes de métal.

Ce vaste Edifice, le plus grand qui fut Jamais construit a été un exemple unique d'une architecture sans lendemain.

La Palais des Beaux-Arts et des Arts Libéraux étaient deux chefs d'œuvre où toutes les couleurs de la Céramique étaient habilement alliées à l'ossature métallique par le talent bien personnel de Formigé.

Ils encadraient les Fontaines lumineuses réalisées par Bechman et Richard, Ingénieurs de la Ville de Patin, qui, reprenant une expérience présentée par COLLADON en 1841 à l'académie des Sciences (Séance du 24 Octobre 1842) surent réaliser, sur une vaste échelle, l'illumination complète de puissants jets d'eau parabolique par des foyers invisibles.

[p. 21]

L'architecte de la TOUR EIFFEL était SAUVESTRE, ancien élève diplômé de l'Ecole Spéciale d'architecture.

Tout cet ensemble avait un défaut, il était trop logiquement conçu et construit pour la période éphémère d'une Exposition. -Et la Galerie des Machines, si intéressante par elle-même, altérait fâcheusement le paysage parisien en masquant l'architecture si délicate de l'école Militaire.

Ce merveilleux effort National resta debout pendant près de dix (10) années, puis il disparut pour faire place à l'exposition de 1900.

La Tour Eiffel, seule a survécu.

La Galerie des Machines ne fut démolie qu'après cette Exposition, où elle fut lamentablement et ignoblement camouflée par d'indignes administrateurs auxquels les souvenirs du talent de Dutert et la science des Ingénieurs de 89 portait, sans doute ombrage.

Les Français n'ont pas eu à cette époque; l'initiative que les Anglais avaient montrée après l'Exposition de 1853, lorsqu'ils transféraient le Palais de Cristal dans La Banlieue de Londres où il rendit d'immenses services pendant de longues années.

[p. 22]

L'école Militaire fut complètement dégagée, quelques années après 1900 par la suppression de tous les vestiges des Expositions du Champ de Mars.

Les limites latérales du Champ de Mars furent l'objet d'un aménagement urbain formant le cadre d'un Parc conçu et réalisé par J.C.N. FORESTIER Directeur des Promenades et Plantations de la Ville de Paris.

[p. 23]

ANNEXE - 3

L'Ecole des Beaux-Arts complétée par la Villa Médicis avait été la pépinière de tous les architectes du XIXe siècle: Percier - Fontaine - Hénot - Baillard - Labrousse - Duc - Vaudrennes - Garnier - Lefuel - etc....

La Villa Médicis avait pour principal objectif de laisser toute liberté aux jeunes architectes afin qu'ils se décantent de tous les slogans et autres boniments d'école. Et qu'en présence des Edifices de l'antiquité ils puissent se rendre compte comment les ancêtres avaient résolu les problèmes qui leur incombaient pour satisfaire aux nécessités des civilisations du Passé.

Et de cela tirer toutes les conséquences voulues pour satisfaire aux nécessités contemporaines ou futures dans la mesure où le progrès et l'évolution des civilisations sont des guides véritables et non la MODE.

C'est ainsi que de splendides restaurations ont exprimé les Monuments antiques dans leur milieu reconstitué : l'Acropole (M. Lambert) Olympie (M. Laloux) Délos (M. Nénot) Epidame (M. Defrasse) Le Sanctuaire de Delphe (M. Tournaire) Pergame (M. Pontremoli) Panthéon de Rome (M. Chedanne) etc. mais tous les Instituts d'archéologie ne pouvaient offrir chaque année un sujet inédit aux Pensionnaires de la Villa Médicis.

[p. 24]

Les Architectes venus à Rome vers 1900 n'avaient plus de ces vastes sujets inédits des civilisations ou du passé à faire voir, aussi se tournèrent-ils anxieusement vers l'avenir ayant le pressentiment que l'architecture monumentale était à un tournant critique (Voir page du Préambule).

Certains, comme Girault, avaient étudié des fragments des immenses ruines de la Villa d'Adrian et dont toute la carrière s'en ressent. N'est-ce pas Girault qui après 1900, appelé par Léopold II, transfor-

ma Laecken - créa le Musée Colonial de Tervuren - érigea le grand parc du Musée du Cinquantenaire donnant ainsi à cette vaste création urbaine du grand Roi, la marque de l'architecture française d'avant la Guerre de 1914. Mais c'est à Ostende, au Palais Royal vis-à-vis de la froide Mer du Nord que Girault se souvenant de la Villa Adrian, créa un Paecile moderne, permettant de se promener soit à l'ombre, soit au soleil en contemplant la mer en furie.

Autres Textes

André Balleyguier, « La Photographie aérienne au service de l'urbanisme colonial¹⁸ », 1935.

[p. 324]

La photographie aérienne au service de l'Urbanisme colonial

Par M. André BALLEYGUIER, Secrétaire général de la Compagnie Aérienne Française.

L'avion apporte au colonisateur, quel qu'il soit, un outil nouveau qui lui permet d'accomplir une tâche anciennement définie, au moyen de solutions jusqu'ici inconnues, et qui se révèlent particulièrement heureuses.

Passant sur les immenses services rendus aux colonies par l'avion de guerre et par l'avion de transport, nous voulons étudier ici brièvement, le rôle de l'avion photographe. Nous ne rappellerons que pour mémoire les travaux de cartographie pourtant si intéressants qui peuvent être réalisés par la photographie aérienne, serait-ce comme cela a été pratiqué au Maroc et en Syrie par l'aviation militaire, au-dessus de régions inexplorées ou dissidentes. L'échelle supérieure au 1/20.000^e, généralement adoptée pour ces travaux, ne permet pas leur utilisation directe par l'urbaniste.

L'urbaniste arrive en effet à la colonie après le soldat, après le photographe. Penché sur le passé du pays qui vient de lui être confié, il cherche à découvrir les origines de sa civilisation, les vestiges des richesses jadis exploitées; puis, scrutant les cités, les champs et la brousse, il étudie minutieusement leur état actuel, leurs caractères à conserver comme leurs insuffisances. Ce n'est qu'une fois acquise cette documentation, la plus complète possible, qu'il peut établir ses projets, lançant vers l'avenir ses prévisions logiques, harmonieuses et pratiques pour la meilleure ordonnance des cités existantes, la création des villes nouvelles et pour l'organisation rationnelle des régions rurales qui feront vivre les centres urbains.

Dans ces deux phases principales du travail de l'urbaniste, la photographie aérienne peut et doit, notamment par la précision des travaux à une échelle ne dépassant pas le 1/5.000^e faciliter grandement sa tâche.

*

Les origines lointaines d'une civilisation, à laquelle ont souvent succédé des siècles de vandalisme ou de sommeil, laissent sur le sol des ruines plus ou moins indistinctes que la photographie aérienne découvre, et révèle en leurs détails enfouis sous la brousse, parfois même invisibles à l'observateur terrestre.

Ainsi, en Syrie, les remarquables travaux archéologiques du R. P. Poidebard ont été guidés et largement facilités par des reconnaissances aériennes. Dans une région abandonnée par les archéologues, comme sans intérêt, la Haute-Djéziré, ce savant missionnaire a pu après une minutieuse et habile préparations des vols, relever, au moyen de clichés aériens souvent pris par lui-même, 180 kilomètres de frontières romaines, des voies de communication, des camps fortifiés, et une ville byzantine, Thannourir, identifiant en ce lieu une tour décrite par Procope et jamais retrouvée.

Un exemple plus frappant encore de ces découvertes archéologiques est cité par une communication de M. Ch. Saumagne, en 1929, à l'Académie des inscriptions et Belles-Lettres. Des clichés pris en Tunisie, à l'est d'EI Djem au-dessus d'un domaine « Habous » fondation pieuse léguée en 1724 à une

¹⁸ BALLAYGUIER André, « La photographie aérienne au service de l'Urbanisme colonial », *Urbanisme*, n° 38, août 1935, pp. 324-329.

congrégation musulmane, ont révélé les traces d'une vaste centuriation romaine qui s'étend sur une superficie de 15.000 hectares environ.

« Ces traces, écrit M. Saumagne, ont été révélées par la photographie aérienne. Elles ne sauraient être discernées sur le terrain par un œil que n'aurait point prévenu l'examen des clichés photographiques ; elles avaient tout à fait échappé à l'observation, cependant sagace, des officiers des brigades topographiques ».

Des alignements réguliers, formant des carrés de 710 mètres carrés (2.400 pieds romains) et au centre desquels des taches noires visibles seulement sur la photographie, marquent chacune la place d'un arbre disparu, sont les seuls vestiges d'une magnifique forêt d'oliviers créée à l'époque romaine et dont la destruction remontait, d'après les histoires arabes, au début du XIV^e siècle.

En Tunisie également, l'étude attentive des photographies aériennes a révélé les traces des « cardines » : alignements géodésiques et administratifs qui reliaient les villes entre elles. L'un d'eux, indiqué par M. Gsell au début de l'occupation française, n'a été identifié que récemment ; de même, des enrochements sous-marins voisins de la côte de Carthage, décrits par les historiens des guerres puniques et dont l'existence demeurait controversée, jusqu'à ce que, des photographies aériennes aient révélé les bas-fonds du golfe.

Pour mémoire, citons enfin les recherches archéologiques effectuées en Irlande par l'aviation militaire britannique et, en Arabie, par sir Bertram Thomas.

*

Passant sur les siècles, l'urbaniste demande ensuite au cliché aérien les traces de l'histoire locale inscrite sur le sol lui-même, qui le renseigneront sur la création des cités, leur développement au cours des siècles selon les nécessités et les goûts des habitants.

[p. 325]

Le très intéressant travail réalisé par M. Louis Hourticq, dans son beau livre « Paris vu du Ciel » peut être tenté sur bien des villes coloniales. La photographie aérienne, mieux que tout autre document, révèle le noyau initial, temple, forteresse, marché ou simple point d'eau autour duquel s'est agglomérée la première bourgade, puis les raisons historiques qui justifient les extensions successives de celle-ci.

Les villes de Tunis et d'Alger, par exemple, sont à cet égard symptomatiques.

A Tunis, naturellement protégée par son lac d'entrée étroite et les collines qui la bordent, les rues se sont facilement étendues au long des maisons basses de part et d'autre des artères principales des souks, qui montent doucement du port vers la mosquée, puis vers le palais beylical. C'est le plan pacifique d'une cité commerçante, qui se sent à l'abri des surprises, rejette ses casernes et ses canons à sa périphérie. Bien avant l'occupation française, l'extension débordait les remparts arabes, se prolongeait suivant une esquisse de plan, vers les luxueuses résidences estivales des beys. Puis, vers 1885, les autorités militaires ont respecté cette cité tranquille ; à côté d'elle, les officiers du génie jetèrent les bases des quartiers européens, aux artères symétriques et rectilignes, trop étroites et qui s'embouteillent autour d'une avenue centrale bordée de bâtiments fâcheusement uniformes, qui a l'inconvénient d'aboutir dans des terrains difficilement utilisables, aujourd'hui encore vagues. C'est seulement plus de trente ans après que, d'après des conceptions plus dignes de l'Urbanisme colonial, de nouveaux quartiers furent créés, répondant aux besoins d'air et de verdure, éloignant les habitations européennes du centre surpeuplé et relativement peu sain ; un faubourg industriel surgit aux alentours du port et de la gare trop exigüe ; les terrains marécageux sont en voie d'assèchement, et l'on y installera un parc de sports le long d'un magnifique boulevard bordé de palmiers, qui côtoie le lac. Alger est tout autre. C'est une forteresse cramponnée au rocher ; sa rade largement ouverte, les criques voisines qui facilitent un débarquement, la rendent vulnérable aux assauts de mer et de terre. Elle s'est défendue en resserrant des boyaux étroits, enchevêtrés autour de fortins qui se superposent et se flanquent jusqu'au refuge suprême de la kasbah. Chaque maison est un blockhaus à plusieurs étages ; les palais sont étriqués et fortifiés. La photographie aérienne montre ce raccourci saisissant de l'ancienne vie algérienne ou du moins de ce qu'il en reste, car les Français ont dû, pour conquérir la ville et empêcher le retour d'émeutes, opérer de larges percées, abattre des remparts, faire disparaître en maints endroits le cachet original d'Alger ; dans les premiers temps de l'occupation, la destruction,

à la suite d'une explosion accidentelle, du quartier de l'Arsenal, accentua encore les transformations. Puis un premier programme d'urbanisme, militaire, mi-pacifique, dû, croyons-nous, à l'ingénieur Eugène de Redon, fit construire les beaux quais à arcades, et tracer les boulevards qui leur sont parallèles. La cité s'étendit, à l'européenne [p. 326], au long de ces quais et monta vers les luxueux quartiers d'été, Mustapha, étagé de palais et de parcs.

Mais à une époque toute récente, l'accroissement rapide de la population oblige à créer, sans plan d'ensemble, des Lotissements plus ou moins heureux qui débordent ou contrecarrent le programme primitif, détruisant des sites pittoresques, rejoignant bientôt les villes voisines, qui font désormais partie, sur 15.000 hectares, de l'extension d'Alger.

*

Est-il besoin de dire que, comme nous venons de le faire pour ces capitales africaines, nous pourrions lire sur les photographies aériennes l'histoire de presque toutes les autres villes coloniales, leur passé, leur conquête, et jusqu'à leur présent ?

Ce présent, et tout d'abord, l'étude de l'état actuel de la cité et de la région qui l'entoure, des habitudes et des caractères indigènes d'après la densité urbaine, l'examen des habitations et la répartition foncière, cet ensemble de documentation statique appartient à juste titre à l'urbaniste.

Dans des provinces qui font partie d'une même colonie, souvent plus vaste que la France, il n'est pas étrange que, de même que les individus, les villes et les campagnes soient parfois profondément dissemblables. Dans nos possessions indochinoises par exemple, nous constatons un contraste très net entre les capitales de la Cochinchine et du Cambodge. Saïgon est un port de commerce dont le vieil arroyo chinois est définitivement morcelé par les vastes installations européennes, des buildings sans esthétique particulière au milieu de parcs anglais; d'autre part, Phnom-Penh est la ville royale où les bâtiments administratifs eux-mêmes ont su garder l'architecture locale et ses toits amusants. Pareille comparaison pourrait être faite dans les campagnes, où la division parcellaire change selon le mode local d'exploitation des rizières.

Nous avons tiré, jusqu'ici nos principaux enseignements de l'examen des vues aériennes obliques, dites panoramiques, que l'on tend peut-être trop souvent en considérer comme des images pittoresques, et non comme des documents. Mais l'urbaniste, pour passer à l'étude directe d'un projet d'aménagement urbain, a besoin d'un fond de plan précis et à jour.

Ce plan, en matière coloniale, n'existe pour ainsi dire jamais. Les cartes dressées au moment de l'occupation ou avant la guerre sont périmées, car, plus que toute autre, une ville coloniale naît, grandit et se métamorphose en peu d'années. En fait, la nécessité d'établir un nouveau plan s'est imposée comme préliminaire indispensable à tout projet sérieux d'urbanisme colonial.

Nous excusant de rappeler ici quelques détails techniques, nous indiquerons que le lever du plan d'une ville, par la photographie aérienne, donne lieu à une suite d'opérations exécutées suivant les principes industriels de la division du travail, avec des vérifications réciproques d'une opération à l'autre.

Les premières opérations sont l'exécution des clichés zénithaux et l'établissement de l'avant-plan. L'échelle directe de ces clichés est, suivant l'altitude de l'avion et la distance focale de l'appareil photographique, comprise entre le 1/10.000^e et le 1/20.000^e. L'assemblage des épreuves tirées par contact à partir de ces clichés a reçu le nom d'avant-plan: il constitue en effet, la première étape de la confection d'un plan; il remplace avantageusement, dans l'élaboration du plan topographique, l'ancienne reconnaissance sur le terrain et permet à l'urbaniste, par une première étude sommaire, d'ébaucher les grandes lignes et les masses principales de son projet; l'urbaniste peut ainsi définir par un tracé sur l'avant-plan la zone exacte dont il désire le plan définitif, ce qui limite au plus juste les dépenses ultérieures.

Une troisième opération est l'exécution du canevas géométrique de la zone dont on doit exécuter le plan définitif; ce canevas comporte une série de triangles et polygones dont les sommets constituent les éléments de mise en place générale du plan et de la mise en place individuelle des clichés de détails.

La quatrième opération est l'exécution des clichés de détails; ces clichés sont pris en général à une altitude inférieure à celle des clichés d'avant-plan, avec des appareils de distance focale plus grande

que pour les clichés d'avant-plan afin d'avoir une échelle directe supérieure.

L'inclinaison et le nombre de ces clichés sont déterminés en fonction des caractéristiques que devra avoir le plan définitif en planimétrie et en altimétrie.

Viennent ensuite les opérations de restitution, photo-restitution ou stéréo-restitution, qui permettent de tracer à partir des clichés de détails la représentation graphique du sol, rattachée au canevas géométrique.

La succession des opérations énumérées ci-dessus, fournit à l'urbaniste les documents suivants, dont nous donnons les principales caractéristiques, telles que les techniciens ont été amenés à les établir.

a) *Le plan graphique*, qui est établi à partir du canevas géométrique et des clichés aériens restitués; c'est le document même sur lequel seront faits les études et les projets définitifs. Ce plan est fourni dans la forme ordinaire des plans établis par les géomètres.

Il peut être exécuté à toute échelle à partir du 1/5.000^e, et plus généralement au 1/1.000^e, au 1/2.000^e ou au 1/5.000^e. Il est à noter, en effet, que le plan au 1/500^e, beaucoup plus coûteux, n'est généralement pas indispensable aux villes; celles-ci trouvent dans le plan au 1/1.000^e un document très suffisant pour les études et les projets que comporte l'urbanisme.

Sur le plan graphique sont reportés les éléments du canevas géométrique sous forme d'un tableau de coordonnées des sommets de la triangulation et de la polygonation, sommets repérés sur les clichés et sur le plan photographique. Ces éléments permettent ainsi le rattachement ultérieur d'un point quelconque et, en particulier, la mise à jour permanente du plan au cours des années qui suivront.

C'est sur ce canevas que le restituteur exécute la mise en place des clichés: comme d'ailleurs les photographies aériennes comportent une richesse exagérée de détails, on a défini ceux de ces détails qui doivent être retenus pour chaque catégorie de plans (plans d'urbanisme, plan cadastral, plan d'alignement). Doit y être représenté avec un soin particulier tout ce qui concerne les voies publiques et les îlots, sans les surcharger de détails inutiles pour l'urbaniste.

b) *Le plan photographique*, document enregistré qui matérialise les opérations de photo-restitution exécutées au cours de la confection du plan graphique mentionné ci-dessus. Il [p. 327] peut être établi cliché par cliché à toutes échelles à partir du 1/1.000^e, ou même, dans certains cas, à partir du 1/500^e; il ne porte aucun lettrage, de manière à laisser à l'image photographique toute sa netteté, qui parle d'elle-même; parfois, cependant, le report du nivellement peut être directement fait sur le plan photographique.

La précision, la diversité et la rapidité d'exécution de ces documents s'adaptent avec souplesse aux divers besoins de l'urbaniste, ou fur et à mesure de l'exécution des projets qui constituent sa tâche essentielle.

*

L'examen à la loupe stéréoscopique des clichés aériens zénithaux, assemblés en avant-plan ou restitués en un plan à l'échelle exacte, donne à l'urbaniste, dans son cabinet, une foule de précisions que de longs travaux sur le terrain ne pourraient peut-être lui fournir. L'intérieur des îlots de maisons - de ces cours musulmanes qui lui sont interdites - la hauteur, l'épaisseur et même le degré de vétusté des bâtiments lui sont ainsi révélés. En cas de percement de voies nouvelles, d'élargissement de rues existantes, il saura donc où diriger, au minimum de frais et d'indemnités, la pioche du démolisseur, sans avoir à effectuer d'enquêtes qui font naître la spéculation. En particulier, il pourra conserver, non seulement les bâtiments publics ou privés dignes d'attention, mais les réserves de verdure dont, même au sein des villes les mieux connues, on ne soupçonne pas toujours la précieuse existence.

Ce travail fort délicat s'impose à l'intérieur de la plupart des villes coloniales anciennes, si l'on veut assurer l'hygiène et la santé. On l'a malheureusement exécutée, trop souvent, de la manière forte; nous l'avons vu à Alger, à Constantine, et même à Casablanca, avant 1912. Désormais, et selon un principe tort opportun, le respect des villes indigènes est au premier plan des préoccupations de l'urbaniste; encore doit-il se concilier avec les transformations indispensables qui doivent permettre à ces villes d'améliorer leurs conditions d'existence, et ne pas mourir à côté des villes nouvelles plus confortables qui auront été créées.

La création de ces villes nouvelles qui ont surgi du sol marocain à Casablanca, Fez, Marrakech et surtout Rabat, répond au désir de placer la vie coloniale de l'Européen dans un cadre à la fois agréable

et pratique. Les quartiers très distincts sont disposés en vue de leurs destinations, en [p. 328] tenant compte de la nature du sol. Leur implantation s'inspirera des accidents naturels, les respectant, les utilisant, ne les effaçant presque jamais. Les eaux de ruissellement, dont la moindre trace, même évaporée depuis des mois, apparaît sur la photographie, sont des indications indispensables pour le tracé de la voirie future ; de même les pistes, frayées par les piétons et les animaux, marquent les voies naturelles de communication et les lignes de plus faible pente. Les arbres existants seront si possible ménagés. Il n'est pas jusqu'aux teintes différentes du sol et de la végétation, visibles sur le cliché, qui renseigneront l'urbaniste sur la nature présumée du sous-sol, et donneront de premières indications, sur la répartition à faire entre les quartiers, leur densité possible de construction et la faculté d'y faire prospérer des jardins ou des parcs.

Mais il n'est pas toujours donné à l'urbaniste colonial de créer, comme il put magnifiquement le faire à Rabat, une nouvelle capitale. Ses créations les plus nombreuses seront modestes, mais bien utiles. Chaque année, en effet il importe de créer des centres de colonisation, des villages nouveaux, de faible importance sans doute, mais qui sont appelés à s'étendre et qui sont, à la vérité, des villes en puissance.

Rien n'illustre mieux la nécessité de recourir à l'urbaniste pour la création de ces centres ruraux, que de voir aujourd'hui les premiers villages d'Algérie, jadis conçus au hasard, ou sur un plan trop étriqué, dont l'ossature a éclaté.

*

En jetant les fondements des centres de colonisation, l'urbaniste ne peut se désintéresser de l'organisation rurale.

Les villes coloniales étant, pour la plupart, des centres agricoles, marchés d'approvisionnement ou de vente pour le colon, il s'ensuit que les lotissements de la périphérie se prolongent, à brève distance, par des lotissements ruraux créés, soit par l'initiative privée, soit, le plus souvent, par les services de colonisation. Le choix de la région à lotir est, en général, guidé par les circonstances, plutôt que par des considérations techniques dont il serait pourtant souhaitable de tenir compte. L'assemblage des photographies aériennes permet, à cet effet, d'établir un rapide état des lieux, qui déterminera la division des lots d'après leurs commodités d'accès ; il renseignera, par l'examen de la végétation spontanée, des points d'eau et les vallonnements, sur la richesse comparée des différentes parcelles, la nécessité des drainages et les possibilités d'irrigation ; il indiquera approximativement, avant toute analyse coûteuse, la teneur calcimétrique des terres, gage de leur fécondité. Enfin, l'importance des réserves sylvestres sera révélée, mieux que par tout autre sondage, par les clichés aériens, qui distinguent la densité du boisement, les différentes essences d'arbres, les clairières, les manques ou les dépérissements provoqués par la maladie ; les services forestiers seront ainsi guidés dans l'aménagement des coupes. Quant au colon auquel les services d'agriculture auront livré, avec son lot de colonisation, un plan photographique de son domaine, il tirera de ce dernier pour la conduite de son exploitation, des enseignements multiples, dont le détail nous entrainerait hors du sujet actuel.

Mais ces lotissements ruraux, taillés dans la brousse ou le domaine public, sont forcément limités. Dans nos colonies ou protectorats d'antique civilisation, on se heurte fatalement, tôt ou tard, aux délicats problèmes que pose la mise en valeur des terres déjà occupées, de façon plus ou moins stable ou précaire, par les indigènes. Nous touchons ici l'une des questions les plus ardues qui puissent être posées à l'urbaniste colonial au sens large du mot : le régime foncier.

La nécessité de réformer ce régime, dans le cadre ou à côté de la méthode connue de l'immatriculation, n'échappe plus à personne. Les terres indigènes, individuelles ou collectives, sont soumises à un statut bizarre, basé sur des titres souvent contestables, où le droit romain, -les coutumes berbères, la loi musulmane, la tradition verbale enchevêtrent et superposent les prétentions de chacun. L'affermage, le métayage, l'aliénation et le crédit rural qui pourraient conduire à une meilleure exploitation agricole sont impossibles ou motivent des spéculations usuraires. Quant aux impôts, fonciers ou basés sur les récoltes, leur assiette et leur contrôle sont des plus schématiques.

Aussi a-t-on songé, pour résoudre le double problème, - établissement d'un titre possessoire et d'une matrice fiscale, - à recourir à l'emploi de la photographie aérienne. Par elle, le lever général d'un terroir est établi rapidement et relativement à peu de frais, si l'on se contente d'un simple avant-plan à

une échelle approximative ; cet avant-plan fixera indiscutablement, sans bornage terrestre onéreux et générateur de procès, les limites apparentes de culture et d'occupation. Puis, au moment des enquêtes possessoires provoquées soit par l'initiative des intéressés, soit par décision générale, la restitution des clichés et quelques mesurages faciles permettront de passer au plan précis, qui servira d'autant mieux à faire valoir les droits de chacun que, reproduisant l'image même du sol, il sera directement lisible par les indigènes

Cette méthode a déjà appliquée, partiellement, en Tunisie. En Indochine, son application se poursuit en grand, le long des rives prospères et infiniment morcelées du Mékong. A la Martinique le lever général de l'île a révélé une superficie totale supérieure de 11.847 hectares aux évaluations antérieures, de l'ordre de 98.000 hectares. Nous noterons toutefois que ces plans parcellaires ne répondent pas exactement, quant à la présentation et aux formules de précision, à la définition du « cadastre », telle qu'elle a été posée en France, en 1805. Mais cette définition administrative n'est-elle pas elle-même sujette à révision puisqu'elle rend en pratique impossible, à l'heure actuelle, la mise à jour du cadastre français ? La notion de cadastre évolue et se modifie, selon les temps et les institutions locales, depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours.

L'établissement d'un cadastre est œuvre de longue haleine, et toujours lourde aux budgets publics, surtout si ceux-ci appartiennent à une colonie jeune, pendant sa période improductive de mise en valeur. Un dernier avantage de la photographie aérienne, et non l'un des moindres, est de permettre de scinder, selon les possibilités financières les diverses phases du programme (prise des clichés, établissement d'un avant-plan, restitution et plan graphique) tout en présentant, dès l'origine des travaux d'ensemble, immédiatement utilisables par les services intéressés.

[p. 329]

Ainsi la photographie aérienne se révèle, dans ses diverses applications, un instrument souple et pratique, incontestablement précieux dans une colonie. Nous avons vu quel parti l'urbaniste peut et doit en tirer, tant au point de vue documentaire que dans l'élaboration de ses projets. Notre étude, poussée jusqu'aux problèmes ruraux et fonciers, a fait entrevoir que, non seulement l'urbaniste, mais tous les services publics de la colonie, - Travaux publics, Agriculture, Forêts, Finances, - peuvent avoir un besoin réel de la photographie aérienne.

Notre conclusion sera que, contrairement à ce qui se passe parfois aujourd'hui, il serait éminemment souhaitable de grouper tous ces besoins, au lieu de disperser les programmes posés à l'avion photographe, et les crédits qu'on lui offre. La coordination des programmes, au besoin par une centralisation administrative rationnelle, facilitera le développement de la photographie aérienne et permettra d'en tirer le rendement maximum. Nous sommes d'ailleurs persuadés que ce rendement s'accroîtra à mesure que se perfectionnera la technique des méthodes employées en photographie aérienne, et que l'usage de celle-ci découvrira les services de plus en plus nombreux que l'on doit en attendre.

Témoignage : Emmanuel Pontremoli, le parcours significatif d'un architecte des Beaux-Arts.

E. Pontremoli et l'Ecole des Beaux-Arts

Emmanuel Pontremoli (1865-1956)

EBA de Paris, atelier André en 1883.

1er Grand Prix de Rome en 1890.

Pensionnaire de l'Académie de France à Rome, Villa Médicis 1891-1896.

Travaux et relevés à Florence, Vérone, Berlin, et Pergame; missions de fouilles au temple d'Appolon à Didyme, Asie Mineure 1896-1897.

Professeur, Chef d'atelier, ENSBA, 1919.

Membre de l'Institut de France, Académie des Beaux-Arts, 1922

Direction de l'ENSBA, 1934-1938.

Publications:

Pergame, Restauration de l'Acropole (en coll. avec M. Collignon), vers 1898.

Dydime, Fouilles, 1886-1897 (en coll. avec M. Haussoulier), vers 1900.

Kérylos. Etude et guide de la villa (en coll. avec M. Chamonard)

Les textes

Les extraits suivants proviennent du livre *E. Pontremoli*, Publié par les élèves d'E. Pontremoli et par sa fille, Vanves, 1959; il contient plusieurs textes: une présentation de J. Marrast, np.; un *Curriculum vitae*, np.; « Propos d'un solitaire, l'architecture, un art... Un métier », E. Pontremoli, écrit en 1939-41, pp. 9-43; « Mirages et réalités », E. Pontremoli, écrit en 1951, pp. 47-115, « De la profession d'architecte et de l'enseignement de l'architecture », octobre 1933, pp. 117-125, une post-face « Un honnête homme » de Paul Léon, pp.127-131.

Propos d'un solitaire, l'architecture, Un art... Un Métier à mes élèves, Nov. 1939 - Août 1941

L'atelier à l'EBA :

« C'est ce parallélisme entre l'école et l'atelier qui constitue à proprement parler l'originalité de notre enseignement de l'architecture; sans examiner la valeur de tels ou tels enseignements ou de telles ou telles écoles, sans approfondir davantage l'influence que le choix du chef d'atelier peut avoir sur le résultat de l'enseignement; il demeure que, quelle que soient les modifications qui pourraient être apportées à ces enseignements, il faudra toujours que l'atelier, le laboratoire, l'école d'application, de quelque nom qu'ils soient désignés, contrebalance ce que l'enseignement purement didactique a de trop rigide, de trop général et d'oubli de l'individu.

Cette double discipline a fait ses preuves; elle étonne parfois et, suivant les caractères nationaux, elle apparaît d'acclimatation difficile; il semble cependant qu'elle a chez nous des vertus telles qu'il serait nécessaire de conserver, quoi qu'il advienne, [...] il demeurera que le couple école-atelier devra subsister, avec pour l'une les chaires, les méthodes, les cours, les examens, les choses apprises sous quelques formes que ce soit; pour les autres les expériences, le contact

direct avec le maître librement choisi, les camarades, les travail en commun, la critique amicale, les traditions particulières et l'orgueil du succès.» ; [p. 14]

Le dessins comme modelage, cf. maquette de Bigot :

« Vous devez apprendre à « voir », à analyser les formes, les volumes, la lumière et les ombres, puisque votre art tient tout entier aux jeux de la lumière et des ombres sur la matière.

Ainsi, et avant tout, vous devez dessiner, non pas en vous servant de lignes et de conventions abstraites, mais par tous les moyens que vous pourrez imaginer pour obliger votre œil et votre esprit à enregistrer, comparer, mesurer. Vous devez tout dessiner, modeler, par n'importe quels procédés, vous devez tourner autour de vos modèles, comme les sculpteurs, savoir qu'ils ont différentes faces et qu'en exprimer une c'est les exprimer toutes.» ; p. 14.

Avec l'outil du dessin, la « vision » :

« Cette rapidité d'analyse et de vision, cette transmission pour ainsi dire instantanée de l'œil au cerveau et à la main vous sont indispensables, elles conditionnent sinon votre sensibilité du moins le moyen de l'exprimer plastiquement et de vous emparer de vos visions intérieures. Ainsi peu à peu vous saurez traduire vos pensées, vous serez maître de ce langage si différent qu'il soit de ce qu'on est convenu d'appeler le dessin scolaire, si différent qu'il soit aussi du dessin abstrait et linéaire que beaucoup s'imaginent avoir été et devoir être toujours le seul moyen d'expression de l'architecture.» ; p. 15

Perspective / maquette :

« On aurait pu imaginer bien des façons de représenter des objets et les volumes : peut-être des perspectives, peut-être seulement des maquettes, peut-être même un pur langage chiffré [cf musique].» ; p. 15

Le dessin des cartes :

« Reportez-vous à ces anciennes cartes, à ces images, naïves parfois mais combien vivantes, où les explorateurs représentaient les côtes découvertes, les pays parcourus, voyez nos cartes représentant le monde, tous les pays, et, de proche en proche, en adoptant d'autres échelles, tous les fleuves, les ruisseaux, les forêts, toutes les routes, sans toutefois que la première forme et les premiers tracés aient le moins du monde varié.

Il en va ainsi du dessin d'architecte, plus l'échelle grandira, plus vous pourrez incorporer des détails et, du plus petit au plus grand, plus vous irez vers le réel, vers les dimensions mêmes de ce que vous voudrez faire exécuter, vous arriverez au détail, au dessin grandeur d'exécution, avec l'obligation inéluctable que, dès le dessin d'ensemble, ce détail puisse s'incorporer en esprit sans erreur et sans hésitations.» ; p. 16

Il faut rappeler que Pontremoli est envoyé en 1886 à Paris pour copier des aquarelles du service géographique de l'Armée.

Les concours, fonctionnement :

« [...] le mode de sanction qui y prévaut, le concours sur des programmes donnés constituent, dans tous les ordres de l'enseignement, des moyens d'émulation et de classement des capacités entraînant avec eux tout un système de contrôles plus ou moins sévères ; les esquisses une fois faites, signés, contresignées, il est convenu qu'elles engagent leurs auteurs qui doivent sous peine d'exclusion en conserver dans l'étude tout au moins les principales dispositions. Ce procédé commode pour le jugement des concours, commode aussi pour le chef d'atelier qui se

voit engagé lui-même par l'idée de son élève, entraîne de multiples conséquences ; tout d'abord la négligence volontaire dans le tracé de l'esquisse, pour ne pas trop engager les études futures, absence de décision, par conséquent manque de volonté, d'idée nette, par crainte d'erreur. Par la suite, lorsque, et malgré son imprécision, l'esquisse est reconnue mauvaise, ou avec des fautes telles que l'étude sincère s'en avère impossible, le concours doit être abandonné, ou bien l'esquisse torturée, faussée, pour en tirer tout autre chose que ce qui était vraiment contenu dans son tracé si sommaire fût-il. Perte de temps, d'une part, habitude de tricherie d'autre part, sont l'alternative réservée à ceux qui n'ont pas eu l'idée heureuse. » ; p. 25.

Les paysages des rendus :

« [...] dès lors sa présentation [du projet] s'est peu à peu, au cours des temps, éloigné de la réalité et de ce qui est au vrai le dessin d'architecture pour ne devenir qu'une image, plus ou moins habile, donnant plus ou moins l'apparence du réel, s'entourant d'éléments postiches, paysages peu vraisemblables la plupart du temps, où les aquarellistes habiles s'évertuent à qui mieux mieux.

Il suffit de visiter une Exposition de projets d'école pour se rendre compte de ce procédé, du talent qui y est souvent déployé, mais de la non valeur au sens architectural du mot et du danger qu'il représente pour la bonne formation et le bon renom de l'architecte. » ; p. 29-30.

« Personne ne pense dans ces moments classiques de l'architecture au « romantisme » de ces aquarelles et des ces paysages imaginaires, trace trop visible du « romantisme » littéraire qui apparaît encore dans beaucoup d'élucubrations scolaires. Il serait grand temps en cela de revenir sur nos pas et d'avoir le courage d'abandonner des moyens, des effets, des procédés qui n'ont que la séduction d'habiles pochades, mais qui, à y regarder de près, n'ajoutent vraiment rien à la composition architecturale. » ; p. 30.

Il est évident que la solution n'est pas d'interdire la représentation de ces sites imaginaires, dont l'auteur reconnaît d'ailleurs la qualité de représentation, mais de donner de vrais sites à ces sujets de concours. Il le confirme plus loin :

« Notez qu'en distinguant ces disciplines il ne s'agit pas de vous enlever le sens de la couleur ni de la juste appréciation du rôle que le site urbain ou paysager jouent dans la composition et dans l'architecture, bien au contraire, car ces disciplines devraient et pourraient vous être enseignées par d'autres apprentissages, par d'autres contacts, et par des analyses plus exactes de leur valeur propre. » ; p. 30.

Concours et envois de Rome :

« La formation d'une élite par la discipline des grandes compositions architecturales s'est peu à peu organisée, développée, d'abord sous l'égide de l'Académie Royale d'Architecture, puis sous la direction de l'Académie des Beaux-Arts. En fait ce fut seulement lorsque les concours de Rome devinrent des exercices de grande composition que cet enseignement prit la forme par une suite logique d'épreuves, de sélections successives et finalement par l'élaboration de grands projets habituant certains esprits à la conception des plus vastes problèmes posés aux architectes. » ; p. 34.

« Cet enseignement, ces concours, avec toutes les épreuves préliminaires qu'ils comportent et qui permettent de choisir les plus aptes, sont le meilleur acheminement à l'étude réelle des grands problèmes architecturaux et urbains ; si éloignés que ces concours paraissent, en effet, du réel et de la vie, les exercices qu'ils comportent obligent à la même suite de raisonnement, d'expériences, de retours, d'inventions et de contrôle que ceux que vous devez faire pour résoudre plus tard les vastes programmes qui pourraient vous être proposés. » ; p. 35.

Le réel :

« Un retour au réel permettrait d'atténuer, sinon de supprimer ces inconvénients, les événe-

ments nous y invite et il serait utile d'y penser ; il demeure cependant que ce concours et la discipline graduée des épreuves constituent pour ceux qui peuvent s'y soumettre, et pour ceux-là mêmes qui n'y participant pas directement peuvent en suivre les études et les phases, un moyen peut-être unique de haut enseignement architectural. » ; p. 35.

Mirages et réalités, fev. 1951.

pp. 47-116.

Exposition des concours, l'impact visuel sur les élèves de l'école :

« J'avais déjà eu contact avec les problèmes posés et les résultats des grands concours. Au moment où j'arrivais pour la première fois à l'école, la salle Melpomène était remplie par les châssis des concurrents de Rome. Le sujet proposé était, cette année-là, « un Panthéon ». Je fus ébahi par l'ampleur des conceptions, la dimension des dessins, l'habileté d'expression, les différences d'interprétation. J'étais d'ailleurs assez mauvais juge et le projet couronné 1er Grand Prix, qui avait pour auteur Redon, élève de M. André, m'apparut par le fait même du jugement rendu comme le meilleur. Je ne connaissais pas le lauréat - je ne le connus que bien plus tard, mais j'ai conservé un souvenir très vif de ce premier contact avec le grand concours. » ; p. 67.

La préparation du concours de Rome :

« L'atelier André comptait un nombre considérable d'élèves, nouveaux et anciens, participant avec ensemble aux différents concours ; à certains moments de l'année, on voyait revenir à l'atelier de nombreuses figures que l'on ne connaissait pas, ou presque, qui s'y retrouvaient pour faire les galops d'essais de la montée en loge. Chaque année d'ailleurs, il y avait deux ou trois concurrents de « chez André » parmi les dix qui prenaient le départ de la grande course. Leur présence, les exemples qu'ils nous donnaient, soit au cours des épreuves, soit pendant la durée du concours définitif, nous servait de stimulant. Le patron exigeait d'ailleurs que son atelier se présente en nombre aux premières épreuves et c'est ainsi que, très rapidement, reçu aux premiers essais je pus monter aux « vingt-quatre heures » et essayer, sans résultat d'ailleurs et sans étonnement, car je n'étais pas préparé encore, d'être classé parmi les dix. Ces quelques succès et ces échecs normaux m'avaient habitué à cette gymnastique et surtout à celle, assez dure, des « vingt-quatre heures », épreuve redoutable où de 10 heures du matin au lendemain 10 heures nous devions nous battre avec un programme de composition de plans suffisamment complexe pour que le jury puisse discerner si vraiment les meilleurs savaient ajuster, composer, exprimer dans ce nombre d'heures, restreint en somme, une composition compliquée. » ; p. 68.

« Cette année 1888, j'avais également aidé un camarade, un ami, un citoyen, Tournaire, qui faisait le concours de Rome, à exécuter certaines parties de son plan. Comme chacun sait, le concours d'architecture demande un tel effort matériel, une telle somme de travail, que seul le candidat n'y peut suffire ; il lui faut des aides, il devient chef d'équipe et il dirige les uns et les autres en les faisant collaborer à son œuvre, qui demeure malgré tout bien sienne. Cette discipline, assez difficile à comprendre dans un concours qui en fait ne devrait être que l'œuvre pensée, poursuivie, exécutée, par un seul et même individu, a pour l'ensemble des élèves d'un atelier et en particulier pour ceux qui collaborent réellement au projet, la vertu d'un grand enseignement. Elle me fut particulièrement précieuse et j'eus la joie et un peu d'orgueil lorsque qu'au mois de juillet, pendant qu'il m'aidait moi-même, avec beaucoup de calme, à finir un projet, le jour du jugement du concours, on vint à grand cris, m'enlever mon nègre et l'emporter triomphalement. Il venait d'obtenir le Grand-Prix. » ; p. 68-69.

« Cette année-là, par extraordinaire, Garnier proposa comme sujet du concours quelque chose d'assez inédit, sortant tout à fait des programmes habituels et trop rebattus, un édifice pratique, industriel en somme ; le magasin des décors d'un grand théâtre, avec les ateliers où se fabriquent et se peignent les toiles et portants. Un projet sans frontons ni colonnes, dans le-

quel il fallait faire circuler, librement, largement, les longues voitures bien connues, ranger méthodiquement toiles, rouleaux et charpentes, clouer et peindre les légers châssis, faire vivre en somme l'atmosphère d'un théâtre.

Je fis une esquisse, simplement, sans autre pensée que d'obéir aux conditions du problème qui nous était posé, je m'abstins rigoureusement de tout ce qui pouvait sembler inutile, je prescrivais les colonnes, les niches, les beaux vestibules, que sais-je encore, pour n'indiquer que l'essentiel et cette esquisse dépouillée, austère, en somme, me valut d'être classé deuxième parmi les dix admis au concours définitif. J'étais le seul ancien André, le seul nouveau Laloux reçu, tous mes camarades d'atelier, tous les anciens étaient restés sur le carreau. Ils avaient tous fait de la rhétorique architecturale et à force de vouloir trop montrer leur science et leur art ils s'étaient tous fourvoyés.

Je n'avais guère le temps de trop me réjouir ni de trop penser, il fallait agir de suite, préparer la loge où j'allais vivre quatre jours, y installer un lit, avec le minimum de confort, du papier du calque et tous les instruments de dessin de l'architecte et le surlendemain de ce jugement nous retrouver les « dix » qui nous connaissions à peine, pour recevoir, dicté par le secrétaire perpétuel de l'Académie, [...] le programme du concours définitif.

Le thème qui nous était proposée n'avait rien de commun avec l'esquisse précédente : il s'agissait d'élever sur la colline de Bon-Secours, près de Rouen, un imaginaire monument à Jeanne-d'Arc, qui devait devenir lieu de pèlerinage national. [...]

Ample matière et pure hypothèse, mais beau sujet existant, permettant un déploiement de rampes d'escalier, de statues et de portiques, cadre somptueux de patriotiques rassemblements.

Ces quatre jours me parurent interminables, ce tête à tête prolongé dans la solitude de la loge avec ce programme était, en effet, angoissant d'autant que les éléments principaux qui nous étaient indiqués n'avaient en somme qu'une valeur symbolique. [...]

J'avais hâte après avoir livré mon esquisse de savoir si je ne m'étais pas trompé, si je pouvais la développer, et en tirer tous les effets que je m'étais promis.

Mon nouveau patron Laloux fut très encourageant. Il approuva les dispositions d'ensemble, m'indiqua ce qui d'après lui devait se réduire ou s'amplifier, mettant l'accent sur le côté grandeur triomphale du programme plutôt que sur son interprétation mystique.

Mon esquisse s'y prêtait par le large développement du grand escalier d'accès à la plate-forme où devait s'ériger la statue de Jeanne avec le déploiement des foules accourues à ce pèlerinage.

Dès lors, avec l'aide de bons amis qui m'aidaient [...], avec l'appui du patron et de tout l'atelier, [...] je me mis à l'étude et de proche en proche je réussis à extraire de mon esquisse un projet d'assez grande allure. En loge, tout seul les cinq ou six dernières semaines, je m'étais penché, couché, sur les grandes feuilles du rendu, sans répit, [...].

Le concours se termina enfin, les dessins furent tendus sur leurs immenses châssis, puis exposés au public avant le jugement. Je n'avais aucune idée du sort qui serait réservé à mon oeuvre, je savais seulement que ce que j'avais fait n'était pas indifférent et que je ne déshonorais pas l'atelier. Quant au résultat final, je ne faisais aucun pronostic : personne ne représentait l'atelier dans le Jury ; mon patron André était mort, et Laloux n'en faisait pas partie.

Le jour du jugement arrivé enfin. Je me souviens que j'attendais chez moi, la conscience en repos, fataliste, puis vers trois heures de l'après-midi, à pied, tranquillement, je suivis le rue Richelieu, la place du Carrousel, j'étais sur le pont des Saint-Pères lorsqu'une bande de camarades se précipita sur moi et m'apprit avec des cris de joie que j'avais le 1er Grand Prix de Rome.

J'étais stupéfait, ahuri, mes camarades m'enlevèrent, m'emportèrent sur leurs épaules faire le triomphal et traditionnel trajet jusqu'à l'Institut, puis j'allai très vite remercier et embrasser mon patron et bon conseiller Laloux, rue de Solférino, et je me remis entre les mains de tout l'atelier qui triomphait beaucoup plus que moi de mon succès qui devenait le sien. On dîna en face de l'école, on but, on cassa nombre de verres et d'assiettes, on interpella les voyageurs des impériales des omnibus et finalement mon vieil ami Honoré me remit chez moi où je me rendu finalement compte de ce qui m'arrivait.

Ce jour, ce vote, marquait le tournant de ma vie. » ; p. 70-71.

Le Grand Prix de Rome :

« De ce concours il y aurait beaucoup à dire, certains y voient beaucoup plus qu'un résultat scolaire, et veulent chaque année voir couronner un génie naissant ; d'autres n'y voient que le succès collectif d'un atelier, le lauréat n'étant qu'un pion sur l'échiquier ; d'autres encore, et je suis du nombre, y voient l'occasion rare de recherches, d'études, d'émulations, et finalement la possibilité pour le lauréat de trouver sa voie, de parfaire dans un endroit choisi sa formation ; spirituelle, de regarder, de réfléchir et de s'abstraire de formules scolaires apprises et répétées. J'avais trop apprécié moi-même ce qu'avait d'émouvant la solitude du Pincio pour en dénigrer la valeur et combattre certaines défaillances produites justement par de mauvais choix et de mauvais conseils, en en rendant responsable l'institution elle-même. » ; p. 111.

L'expérience des relevés :

Les fouilles, archéologues allemands :

« Laloux, tout en me laissant libre, bien entendu, de mon choix, m'avait dit de penser aux fouilles de Pergame que les Allemands venaient d'abandonner et dont les résultats enrichissait le musée de Berlin. Il voulait, en somme, que je fasse à Pergame ce que lui-même avait fait à Olympie : une synthèse des travaux germaniques vus par les yeux d'un architecte français. [...] »

J'allais commencer une nouvelle vie, qui devait prendre une grande place dans mon existence. J'allais agir tout seul, prendre des responsabilités, découvrir une autre contrée et me trouver tout d'abord parmi des hommes, des savants, des archéologues allemands qu'il faudrait comprendre et qui devraient me comprendre ; nouvelle discipline, nouvel enseignement. Tous ces préliminaires réglés, j'arrivais à Berlin au mois de juin 1893. [...] »

[...] Au musée des antiquités, ainsi qu'il m'avait été promis, je fus reçu sans trop de raideur. Il y avait là quelques-uns des archéologues qui avaient exécuté les fouilles de Pergame. Les uns, comme M. Conz, Allemand du sud, fin, sensible, parlait admirablement le français ; d'autres comme Herr Puchstein, très Prussien, en civil semblait toujours porter l'uniforme ; les uns et les autres d'ailleurs se mirent à ma disposition et m'ouvrirent largement les portes du musée et des dépôts où s'entassaient encore toutes les sculptures, tous les morceaux des monuments de Pergame : tout un monde pêle-mêle que j'avais à dessiner, mesurer, classer, jour par jour, avant d'aller en Asie Mineure voir l'Acropole, cette ville, ce paysage, les ruines, et tâcher de leur redonner la vie. [...] « ; p. 90.

Je passais cependant deux mois à Berlin, dessinant, mesurant, remplissant chaque dossier, préparant ma future besogne ; faisant ainsi une autre expérience que je n'avais jamais entreprise encore : celle de l'ordre dans la pensée, de la méthode dans le travail, des déductions logiques du plaisir qu'avait dû éprouver Cuvier bâtissant un animal tout entier avec l'os retrouvé ; je faisais pour mon compte un peu du travail de mes amis de Delphes. » ; p. 91.

Le paysage du lieu des fouilles :

«[...] reprendre le travail jusqu'au soir en me débrouillant peu à peu dans ces murs, ces ruines, ces différents plateaux s'enchevêtrant, se superposant, m'arrêtant de temps à autre pour contempler l'immense paysage des deux vallées, celle du Caïque s'élargissant jusqu'à la mer, jusqu'au golfe de Tchandarby, l'ancien golfe Elaïtique, distant d'une trentaine de kilomètres avec la mince ligne de la mer de l'Archipel et la silhouette de Lesbos tout au fond.

Toutes ces images je les revois comme au premier jour, j'en conserve témoignage, car je me reposais souvent de mon travail d'arpenteur et d'archéologue en faisant des aquarelles, là-haut sur l'Acropole, ou dans mes randonnées autour de la ville, pour voir les ruines sous leurs différents aspects. [...] Je hâtais mon travail, il y avait trois mois que j'étais à Pergame, mes relevés étaient prêts, quelques mesures encore, quelques photographies, car j'avais fait de nombreux clichés et passé mes soirées à les développer et à les faire sécher.» ; p. 93.

Retour à Rome, reconstitution, expédition :

«J'avais cette chambre et ce lointain atelier de la Porta Pincinia dont j'ai déjà parlé. J'y apportais mes relevés, mes dessins, mes plans, tous les documents accumulés à Berlin et à Pergame, et patiemment je commençais à les ajuster et à rebâtir l'Acropole, ses temples, son théâtre, l'autel de Zeus. Pendant ce temps je recevais des nouvelles de ma randonnée à Didyme. Cambon poursuivait ses démarches à Constantinople et la direction de l'Enseignement supérieur à Paris avait également la chose en main. [...]

Il fut entendu que je passerais l'hiver à Rome pour y travailler Pergame et qu'ensuite, à Paris, en mai, je prendrais Haussoullier pour y préparer le départ, équiper l'expédition, puis nous préparer ; Haussoullier allant à Constantinople pour y obtenir le firman nous concédant les fouilles, et moi à Smyrne pour m'y occuper du voyage, de l'installation à Hiérouda et des approvisionnements nécessaires.

Ainsi fut fait. Mon séjour à Paris se passa en visites, en courses, en achats. J'étais l'architecte et le photographe de la mission, je me munis de tout ce qui était inutile à ces deux fins, sans compter les habits et les casques coloniaux indispensables à l'été dans la pleine chaleur de l'Asie Mineure.

Puis, avec toutes mes caisses, tous mes bagages, j'allais m'embarquer à Marseille, après y avoir complété mes approvisionnements pour refaire une fois encore la traversée vers Smyrne, avec l'escale obligatoire à Athènes et à l'école où Haussoullier et moi fûmes reçus très amicalement, avec cependant une légère pointe. Il semblait que nous allions travailler dans le domaine réservé à l'Ecole et chasser en terre gardée, tant il est vrai que l'amour-propre des archéologues est d'une extrême sensibilité.» ; p. 95.

Chronologie biographique

Chronologie biographique

Prost

Léon, Eugène, Henri

Fils de Henri Prost et Aimée Honorine Gaubert

Chronologie établie à partir de la notice de l'IFA, de la Villa Médicis, des travaux de Pinon, Cohen, Frey et Jelidi, complétée de nos recherches.

- 1874** Henri Prost est né à Saint-Denis le 25 février 1874
- 1892** Diplômé de l'Ecole Spéciale d'Architecture
- 1893** Admis à l'École des Beaux-arts le 3 août 1893, rejoint l'atelier de Marcel Lambert
- 1897** Admis au 2^d essai du concours du Grand Prix de Rome
- 1899** Prix Labarre, de la section Architecture en 1899, pour « Un hôpital », 13 janvier 1899
 Prix Renaudeau, « Un restaurant au bord de la mer », 1^{re} médaille, 12 octobre 1899
- 1902** Diplôme d'architecte le 4 août 1902
 Il remporte le Grand Prix d'Architecture sur le programme d'« Une Imprimerie nationale »
- 1903** Villa Médicis (Académie de France à Rome), Prost arrive le 29 décembre 1903
- 1904** Envoie une étude de l'ordre dorique du Théâtre de Marcellus, ainsi que la représentation d'une mosaïque de Pompéi et d'un bas-relief antique de Rome
- 1905 à 1906** Séjour à Constantinople, de septembre 1905 à janvier 1906
- 1906** Prost retourne à Constantinople en juillet 1906, pour six mois
- 1905 - 1911** Séjours à Istanbul pour le relevé de Ste Sophie
- 1908** Rejoint la Section d'hygiène urbaine et rurale (S.H.U.R.) du Musée social
- 1910** Lauréat du concours d'Anvers
- 1911** Ses dessins de restauration de Sainte-Sophie sont exposés au Salon des artistes français qui lui décerne sa médaille d'honneur.
- 1911 ou 1913** Fonde, avec Agache, Auburtin, Bérard, Forestier, Hénard, Hébrard, Jaussely, Parenty et Redont la Société Française des Urbanistes (SFU).
- 1912 - 1913** Voyage en Europe pour le livre de Paul Léon sur les villes. Relevé des places de Anvers, Florence, Rome,
- 1914 - 1922** Maroc, Chef du service spécial d'architecture et du service des Plans de Villes
- 1914** Arrive à Casablanca (départ fin décembre 1913)
- 1914** Choix du site pour l'extension de Fez (Jelidi)
- 1915** Plan de Fez
- 1915** Exposition des plans de villes du Maroc à la foire de Casablanca

- 1915? Commission supérieure d'aménagement, d'embellissement et d'extension des villes, organe consultatif auprès de Ministre de l'intérieur pour loi de 1919 ?
- 1915 Plan des villes du Maroc à l'exposition coloniale de Marseille
- DATE ? Congrès international de l'urbanisme aux colonies et dans les pays de latitude intertropicale au cours duquel Prost et ses collaborateurs ont dressé le bilan de leurs actions
- 1916 Exposition à La Cité Reconstitué, organisée à Paris par l'Association Générale des Hygiénistes et Techniciens Municipaux (A.G.H.T.M.)
- 1917 Quartier des Habous, nouvelle médina de Casablanca, avec Laprade
- 1920 Chevalier de la Légion d'honneur, 20 juillet 1920
- 1922 Exposition coloniale à la foire de Marseille (16 avril - 19 novembre 1922). Quitte le Maroc
- 1923 Plan d'Aménagement de la côte varoise (17 mars 1923)
- 1924 Membre de la Commission supérieure des plans de villes (nomination le 25 octobre 1924 parmi 10 urbanistes)
- 1927 Appelé à Alger
- 1927 - 1940 Professeur à l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris (IUUP), avec un cours intitulé «Art et technique de la construction des villes».
- 1928 Membre du Comité Supérieur d'Aménagement de la Région Parisienne
- 1929 Chevalier de la Légion d'honneur
- 1929 à 1959 Directeur de l'École spéciale d'architecture
- 1930 Membre de la Société centrale des architectes, membre du Conseil en 1935 et 1936, Président en 1936, 1937 et 1938.
- 1930 - 1936 Plan régional d'Alger, avec l'ingénieur Marcel Rotival
- 1931 - 1936 Membre du Comité consultatif d'architecture de la Seine
- 1932 Prost anime, avec son fondateur Jean Royer, le premier numéro de la revue Urbanisme.
Il en sera le Président du Conseil de Direction, Henri Sellier le Secrétaire Général et Jean Royer le Directeur
- 1932 - 1956 Architecte en chef du CSARP, chargé du Plan d'Aménagement de la Région Parisienne (Nommé par le Min de l'Intérieur le 26 juil 1932, au moins jusqu'en 1956, voir le courrier du Ministère de la Reconstruction et de l'urbanisme, 343AA 5/1)

- 1932 - 1934 Plan d'Aménagement de la Région Parisienne
- 1932 Officier de la Légion d'honneur, 21 octobre 1932
- 1933 Membre de l'Académie des Beaux-arts: élu le 20 juin 1933, 3ième section, fauteuil VIII
- 1933 Plan des hauts d'Alger
Il est chargé, avec l'ingénieur Marcel Rotival, d'établir le plan d'aménagement de la région algéroise.
- 1934 Le gouvernement turc invite Prost à participer au concours d'aménagement d'Istanbul, il refuse.
- 1935 Consulté par le gouvernement turc, il accepte et arrive à Istanbul en fin d'année 1935.
- 1936 Président de la Société centrale des architectes.
- 1937 Plan du Parc archéologique, Istanbul.
- 1940 - 1946 Séjourne à Istanbul en continu.
- 1947 Présente « Les Transformations d'Istanbul » à l'Institut de France en septembre 1947.
- 1949 Parc archéologique: Gabriel, relayé par l'Unesco à partir de juin 1949, va se battre pour la réalisation jusqu'en 1953.
- 1951 Quitte Istanbul lorsque son plan directeur fut abandonné
- 1951 Commandeur de la Légion d'honneur, 5 novembre 1951
- 1953 Membre de l'Académie d'Architecture
- 1957 Prost revient à Istanbul quand le nouveau gouvernement s'intéresse de nouveau à son plan
- 1959 Mort à Paris le 17 juillet 1959

Liste des illustrations

Liste des illustrations de la partie 1

- 1 Ildelfonso Cerdà, Plano topografico de Barcelona, relevé du territoire de Barcelone pour le projet de l'Ensanche, 1855, Archives historiques de la ville de Barcelone, Archivo Cerdà (*Cerdà, ciudad y territorio. Una visión del futuro*, 1994, p. 68-69).
- 2 Coupe d'une voie type de 35 m. de large, avec la position des égouts, Atlas del Anteproyecto de Ensanche de Barcelona, 1855 (*Cerdà, ciudad y territorio. Una visión del futuro*, 1994, p. 75).
- 3 Pierre Patte, «Plan d'un carrefour d'une nouvelle ville, avec la distribution soit des rues, soit des quais» (*Mémoires sur les objets les plus importants de l'architecture*, 1769, Pl. I, p. 70).
- 4 Pierre Patte, «Profil d'une rue» (*Mémoires sur les objets les plus importants de l'architecture*, 1769, Pl. II, p. 70).
- 5 Londres, plan diagramme de l'intensité du trafic passager des lignes de chemin de fer en octobre 1907 (*L'étude pratique des plans de villes*, 1981, p. 127).
- 6 Eugène Hénard, plans et coupes des «Rue actuelle» et «Rue future», Transaction of the Town Planning Conference, Londres, 1910 (*Études sur l'architecture et les transformations de Paris*, rééd. 2012, p. 327 et 329).
- 7 M. Tarrago, Illustration de la «viabilité universelle» selon Cerdà (*La théorie générale de l'urbanisation*, rééd. 1979, p. 124).
- 8 Eugène Hénard, «Schéma théorique de Paris avec ses nouvelles rayonnantes», 1904 (*Études sur l'architecture et les transformations de Paris*, rééd. 2012, p. 327 et 329).
- 9 Relevés effectués d'après le plan de Cerdà, en haut l'espace du séjour, en bas l'espace du mouvement (*La théorie générale de l'urbanisation*, rééd. 1979, p. 27).
- 10 Léon Jaussely, schéma idéal du plan définitif, d'après son plan pour Barcelone, vers 1905 (*Nice capitale d'hiver*, 1913, p. 411).
- 11 Joseph Stübbsen, projet d'extension d'un quartier à Stuttgart, 1870 et 1902 (*L'étude pratique des plans de villes*, rééd. 1981, p. 96).
- 12 Raymond Unwin, Pompéi, la rue de l'Abondance, une rue courbe (*L'étude pratique des plans de villes*, rééd. 1981, p. 45).
- 13 Raymond Unwin, Aoste, Plan actuel de la ville, d'après Stübbsen, (*L'étude pratique des plans de villes*, rééd. 1981, p. 47). Unwin écrit : «On y voit la persistance des lignes du plan romain».
- 14 Arturo Soria y Mata, La cité linéaire, plan du raccordement du tramway à la Puerta del Sol (*La Cité linéaire : conception nouvelle pour l'aménagement des villes*, rééd. 1984, p. 37).
- 15 Arturo Soria y Mata, La cité linéaire, perspective aérienne, «Exemple de ce que pourrait être une cité linéaire dans le littoral de l'Espagne, de Barcelone à Valence» (*La Cité linéaire : conception nouvelle pour l'aménagement des villes*, rééd. 1984, p. 48).
- 16 Arturo Soria y Mata, La cité linéaire, coupe de l'avenue centrale, «Profil transversal de la rue principale, dans le premier quartier de la Cité linéaire, dans les environs de Madrid» (*La Cité linéaire : conception nouvelle pour l'aménagement des villes*, rééd. 1984, p. 47).
- 17 Adolphe Alphand, Avenue de l'impératrice (*Les Promenades de Paris*, 1867-1873).
- 18 Raymond Unwin, L'avenue des Champs-Élysées, Paris (*L'étude pratique des plans de villes*, rééd. 1981, p. 222).
- 19 Jean-Claude-Nicolas Forestier, Paris en 1790, «les noirs figurent les agglomérations habitées» (*Grandes villes et systèmes de parcs*, 1906-1908, p. 50).
- 20 Jean-Claude-Nicolas Forestier, Paris en 1900, «les noirs figurent les agglomérations habitées» (*Grandes villes et systèmes de parcs*, 1906-1908, p. 51).
- 21 Léon Jaussely, Plans comparatif des espaces verts Paris-Londres-Barcelone et plan du système de parcs de Barcelone, vers 1905 (*Inicis de la urbanística municipal de Barcelona*, 1985, p. 215).
- 22 Robert de Souza, Système de parcs et Avenues-Promenades, Nice, 1913 (*Nice, capitale d'hiver*, 1913, pp. 344-345).
- 23 Léon Jaussely, Plan d'un «quartier futur de la nouvelle Barcelone», vers 1905 (*Nice, capitale d'hiver*, 1913, p. 420).
- 24 École des Beaux-arts, un rendu dans la salle Melpomène, vers 1936 (*L'Architecture d'aujourd'hui*, n°310, avril 1997, p. 86).
- 25 Louis Bonnier, Les élèves «en loge» et jury de concours, 1936 (*L'Architecture*, 18 juin 1892).
- 26 École des Beaux-arts, L'atelier Pontremoli, vers 1936 (*L'Architecture d'aujourd'hui*, n°310, avril 1997, p. 86).
- 27 Émile Bénard, Plan topographique du site et plan pour le concours de l'université de Berkeley «Roma», San Francisco, 1897-1899, Archives de l'Université de Berkeley (*Université de Berkeley, San Francisco, 1899*).
- 28 Émile Bénard, Concours de Berkeley «Roma», San Francisco, 1899, coupes, Archives de l'Université de Berkeley (*Université de Berkeley, San Francisco, 1899*).
- 29 Émile Bénard, Concours de Berkeley «Roma», San Francisco, 1899, vue aérienne d'ensemble, Archives de l'Université de Berkeley (*Université de Berkeley, San Francisco, 1899*).
- 30 Émile Bénard, Concours de Berkeley «Roma», San Francisco, 1899, coupe sur le gymnase, Archives de l'Université de Berkeley (*Université de Berkeley, San Francisco, 1899*).
- 31 Émile Bénard, Concours de Berkeley «Roma», San Francisco, 1899, coupe sur le hall central et les tribunes, Archives de l'Université de Berkeley (*Université de Berkeley, San Francisco, 1899*).
- 32 Émile Bénard, Concours de Berkeley «Roma», San Francisco, 1899, perspective sur le gymnase côté tribunes, Archives de l'Université de Berkeley (*Université de Berkeley, San Francisco, 1899*).
- 33 Jean Hulot, Une académie américaine à Paris, Prix de Rome, 1901, coupe, plan et élévation, Archives de l'école des Beaux-arts.
- 34 Henri Prost, Un hôpital, Premier Prix au concours Labarre, 1899, plan d'ensemble (*La construction moderne*, 4 mars 1899, p. 269).
- 35 Tony Garnier, Un jardin d'acclimatation, Premier Prix au concours Labarre, 1896, plan d'ensemble (*Rassegna*, n°17, 1984, p.12).

- 36 Léon Jaussely, Une place du peuple dans la métropole d'un grand état démocratique, Prix Chenavard, 1902, esquisse (*La ville, art et architecture en Europe*, 1994, p.xx).
- 37 Léon Jaussely, Une place du peuple dans la métropole d'un grand état démocratique, Prix Chenavard, 1902, perspective aérienne (*Rassegna*, n°17, 1984, p.7).
- 38 Léon Jaussely, Une place publique, Prix de Rome, 1903, vue en plan, Archives de l'école des Beaux-arts.
- 39 Léon Jaussely, Une place publique, Prix de Rome, 1903, vue en élévation, Archives de l'école des Beaux-arts.
- 40 Henri Prost, Une gare centrale de voyageur pour une capitale, Prix de reconnaissance des architectes américains, 1898, élévation, coupe et plan (*Les Médailles du Concours d'Architecture de l'École Nationale Supérieure des Beaux-Arts. Concours Chenavard, Rougevin, Labarre. Prix de reconnaissance des architectes américains*, 1898-1899).
- 41 Léon Jaussely, Plan d'aménagement et d'extension de Barcelone, dessins de gares pour la ville de Barcelone, vers 1905 (*Inicis de la urbanística municipal de Barcelona*, 1985, p. 221).
- 42 Henri Prost, Une imprimerie nationale, Prix de Rome, 1902, élévation, plan et coupe, Archives de l'école des Beaux-arts.
- 43 Henri Prost, Un restaurant au bord de la mer dans le midi, Concours d'émulation de 1ère classe, 1899, plan et coupe, Archives des Beaux-arts de Paris, PJ 2447.
- 44 Robert Macpherson, le Vatican vu depuis la colline du Pincio, photographie, Rome, Archives du Centre Canadien d'Architecture, PH1979:0454:006.
- 45 Fratelli Alinari, la place du peuple vue depuis la colline du Pincio, photographie, Rome, Archives du Centre Canadien d'Architecture, PH1987:0415.
- 46 Clemens Steenbergen, Wouter Reh, Les tracés de la Rome baroque des XV^e et XVI^e siècles, villas, collines et églises (*Architecture and landscape*, 2003, p. 71).
- 47 Charles Norry, Plans Coupes et élévations de l'Ancien et du Nouveau Palais de l'Académie de France pour l'étude des Beaux-arts à Rome, Villa Médicis, Plan du Rez de chaussée, 1817, Paris, Institut de France.
- 48 Charles Norry, Plans Coupes et élévations de l'Ancien et du Nouveau Palais de l'Académie de France pour l'étude des Beaux-arts à Rome, Villa Médicis, coupe en travers des jardins, 1817, Paris, Institut de France.
- 49 Pompeo Molins, la fontaine « palla di cannone » vue depuis la voie de la Trinité des Monts devant la villa Médicis, photographie, Rome (RMN-Grand Palais, Fonds Sanson (157), 96-Q21536).
- 50 Tony Garnier, Villa Médicis, Rome, 1903, Musée des Beaux-arts de Lyon.
- 51 Monchablon, caricature de Jean Hulot devant le temple de Ségeste, «L'architecture antique ... c'est vite vu !», Archives de l'Académie de France à Rome, Album II, pl. 82.
- 52 Caricature de Jean Hulot à Sélinonte, extrait, Archives de l'Académie de France à Rome, Album II, pl. 82.
- 53 Emmanuel Pontremoli, l'Acropole de Pergame, Élévation de l'état actuel des fouilles, 1897, Archives de l'école des Beaux-arts (*Paris-Rome-Athènes*, 1982, p.309).
- 54 Emmanuel Pontremoli, l'Acropole de Pergame, Plan topographique de l'emplacement de l'acropole, 1897, Archives de l'école des Beaux-arts (*Paris-Rome-Athènes*, 1982, p.308).
- 55 Tony Garnier, Tusculum, vue générale restaurée côté nord, 1904, Musée des Beaux-arts de Lyon (*Italia Antica*, 2002, p. 169).
- 56 Tony Garnier, Tusculum, Plan et profil état actuel, 1904, Musée des Beaux-arts de Lyon (*Italia Antica*, 2002, p. 163).
- 57 Tony Garnier, Tusculum, Plan et profil état actuel, 1904, Musée des Beaux-arts de Lyon (*Italia Antica*, 2002, p. 163).
- 58 Tony Garnier, Tusculum, État actuel théâtre, 1904, Musée des Beaux-arts de Lyon (*Italia Antica*, 2002, p. 166).
- 59 Giuseppe Lugli, Plan du centre monumental de la Rome antique, reconstitution (*L'architecture de la ville*, 1981, p. 153).
- 60 Paul Bigot, Maquette de la Rome antique, 1913, Cliché New York Time, Fonds Paul Bigot, AA/CAPA/AA XXe, 268 AA 6/8.
- 61 Jean Hulot, Sélinonte, Plan restauré de l'acropole, 1910 (*Sélinonte, colonie doricienne en Sicile*, 1910, p. 168).
- 62 Jean Hulot, Sélinonte, Front nord de l'acropole, Fortification d'Hermocrate, état actuel et restauration, 1910 (*Sélinonte, colonie doricienne en Sicile*, 1910, p. 184).
- 63 Jean Hulot, Sélinonte, Front nord de l'acropole, Fortification d'Hermocrate, restauration au niveau de la porte nord, 1910 (*Sélinonte, colonie doricienne en Sicile*, 1910, p. 181).
- 64 Henri Prost, Envois de Rome de 3^e et 4^e année, «Byzance au VI^e siècle», Essai de reconstitution en plan du Palais Impérial, de l'église Sainte-Sophie et ses abords, 1905-1907, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 302.
- 65 Henri Prost, Essai de reconstitution : perspective aérienne du projet de restauration de Sainte-Sophie et de ses abords, l'hippodrome, le palais impérial et ses jardins, 1905-1907, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 201/1.
- 66 Henri Prost, Envois de Rome de 3^e et 4^e année, «Restauration de Sainte-Sophie à Constantinople», Etude de la structure, 1905-1907, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 144 (L'Œuvre de Henri Prost, 1960, p. 20).
- 67 Auguste Choisy, Églises byzantines, Sainte-Sophie de Constantinople, coupe axonométrie, 1899 (*Histoire de l'architecture*, 1899, p. 20).
- 68 James Robertson, Ancienne basilique Sainte-Sophie, Istanbul, 1854, Collection Pierre de Gigord / CNRS Éditions.
- 69 Henri Prost, Envois de Rome de 3^e et 4^e année, «Restauration de Sainte-Sophie à Constantinople», Façade occidentale état actuel, 1905-1907, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 51 (L'Œuvre de Henri Prost, 1960, p. 22).
- 70 Dyer, Pompéï, Plan de la partie déblayée de la ville (*L'étude pratique des plans de villes*, rééd. 1981, p. 41).

- 71 Léon Jaussely, Forum de Pompéï, Plan général «Restauration» (*Pompéï. Travaux et envois des architectes français au XIXe siècle*, 1981, p. 131).
- 72 Léon Jaussely, Plan d'aménagement et d'extension de Barcelone, 1904, Fonds Jaussely, AA/CAPA/AA XXe (*La ville, art et architecture en Europe*, 1994, p. 123).
- 73 Carricature de Léon Jaussely, «Agence Jaussely (à Barcelone)», Archives de l'Académie de France à Rome.
- 74 Léon Jaussely, Léon Jaussely, Plan d'aménagement et d'extension de Barcelone, vers 1905 (*Inicis de la urbanística municipal de Barcelona*, 1985, p. 212).
- 75 Léon Jaussely, Plan d'aménagement et d'extension de Barcelone, «Plan type schématique de ville moderne», vers 1905 (*Inicis de la urbanística municipal de Barcelona*, 1985, p. 220).
- 76 Léon Jaussely, Plan d'aménagement et d'extension de Barcelone, «Plan du tramway et du réseau ferré», vers 1905 (*Inicis de la urbanística municipal de Barcelona*, 1985, p. 213).
- 77 Léon Jaussely, Plan d'aménagement et d'extension de Barcelone, coupes de voies dont certaines avec l'insertion des voies ferrées, vers 1905 (*Inicis de la urbanística municipal de Barcelona*, 1985, p. 221).
- 78 Léon Jaussely, Plan d'aménagement et d'extension de Barcelone, plan du secteur central avec la grande place, vers 1905 (*Inicis de la urbanística municipal de Barcelona*, 1985, p. 217).
- 79 Léon Jaussely, Plan d'aménagement et d'extension de Barcelone, vue aérienne de la place centrale, 1904, Fonds Jaussely, AA/CAPA/AA XXe (*La ville, art et architecture en Europe*, 1994, p. 170).
- 80 Henri Prost, Plan d'agrandissement de la ville d'Anvers par l'aménagement de la zone militaire, Plan général, 1910 (*Memorandum du concours d'Anvers*, 1911, fig. 2, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XXe, 343 AA 3/7).
- 81 Henri Prost, Plan d'agrandissement de la ville d'Anvers, Profils du boulevard et de l'avenue de la pépinière, 1910 (*Memorandum du concours d'Anvers*, 1911, fig. 19, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XXe, 343 AA 3/7).
- 82 Henri Prost, Plan d'agrandissement de la ville d'Anvers, Le saillant de Borsbeek, plan et perspectives, 1910 (*Memorandum du concours d'Anvers*, 1911, fig. 10-11-12, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XXe, 343 AA 3/7).
- 83 Henri Prost, Plan d'agrandissement de la ville d'Anvers, Transformation d'un bastion de l'enceinte à Berchem, 1910 (*Nice, capitale d'hiver*, 1913, p. 26).
- 84 Anvers : Grille diachronique (avant, Prost, actuel) sur le cadrage de la séquence de paysages urbain composée à partir des planches de l'atlas. Plans, photographie aérienne et redessins.

Liste des illustrations de la partie 2

- 1 Edmond Joyant, « L'urbanisme au Maroc », in *La Technique Sanitaire et Municipale*, n°4, avril 1922, p. 93-94.
- 2 Jean-Claude-Nicolas Forestier, « Environ de Fès - Réserves - Étude sommaire explicative », avenues promenades et réserves, 1914, AA/CAPA/AA XX° (*Jean Claude Nicolas Forestier 1861-1930. Du jardin au paysage urbain*, 1994, p. 203).
- 3 Jean-Claude-Nicolas Forestier, Rabat, s. d., environ 1914, AA/CAPA/AA XX° (*Jean Claude Nicolas Forestier 1861-1930. Du jardin au paysage urbain*, 1994, p. 201).
- 4 Vue aérienne de Casablanca, 1906, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XXe, 343 AA 40/3.
- 5 Dr Félix Weisgerber, plan de la ville de Casablanca, 1900 (*Casablanca. Mythes et figures d'une aventure urbaine*, 1998, p. 25).
- 6 Henri Prost, « Plan d'extension de la ville de Casablanca », 1917 (France Maroc, n°8, 15 aout 1917, p. 2-3).
- 7 Henri Prost, « Projet d'élargissement du boulevard du IVe Zouave par la démolition du mur d'enceinte », Casablanca, 1926 (Fonds Prost, AA/CAPA/AA XX°, 343 AA 110).
- 8 Edmond Joyant, Plan du quartier central de Casablanca, « L'urbanisme au Maroc » (*La Technique Sanitaire et Municipale*, n°4, avril 1922, p. 95).
- 9 Henri Prost, « Plan d'extension de la ville de Casablanca », 1917 (France Maroc, n°8, 15 aout 1917, p. 2-3).
- 10 Henri Prost, « Esquisse de la grande place novembre 1914 », Casablanca, 1914, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XX°, 343 AA 110.
- 11 Le parc Lyautey, vue aérienne générale, Casablanca (*L'oeuvre de Henri Prost*, 1960, p. 71).
- 12 Casablanca : Grille diachronique (avant, Prost, actuel) sur le cadrage de la séquence de paysage urbain composée à partir des planches de l'atlas au 1/25 000°. Plans, photographie aérienne et redessins.
- 13 Vue aérienne de Rabat-Salé, 1916, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XX°, 343 AA 54.
- 14 Henri Prost, Plan de Rabat-Salé avant 1913, vers 1915 (*L'urbanisme aux colonies*, 1932, p. 62).
- 15 Henri Prost, Plan d'aménagement de la ville de Rabat, plan des espaces libres, vers 1915 (*L'urbanisme aux colonies*, 1932, p. 65).
- 16 Henri Prost, plan d'aménagement de Rabat-Salé, 1917 (Urbanisme, n°193, décembre 1982).
- 17 Henri Prost, Plan d'aménagement de la ville de Rabat, plan des voies et des espaces libres, 1915, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XX°, 343 AA 202/5.
- 18 Albert Laprade, La nouvelle résidence générale de Rabat, coupe de terrain, à gauche l'océan et la médina, à droite le site de la résidence générale, 1926 (*L'architecte*, n°1, 1926, p. 4).
- 19 Rabat, vue aérienne, la séquence du boulevard Dar El Maghzen, au premier plan la gare, au fond la médina, 1924, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XX°, 343 AA 54.
- 20 Rabat, vue aérienne, la séquence du boulevard Dar El Maghzen, au premier plan la médina, au fond la gare et la Msoquée dans l'axe du boulevard, 1950, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XX°, 343 AA 54.
- 21 Rabat : Grille diachronique (avant, Prost, actuel) sur le cadrage de la séquence de paysage urbain composée à partir des planches de l'atlas au 1/25 000°. Plans, photographie aérienne et redessins.
- 22 Henri Prost, Maurice Rotival, Paln régional, réserves boisées et servitudes paysagères, 1936, archives de la Wilaya d'Alger (*Alger. Paysage urbain et architectures*, 2003, p. 152).
- 23 Henri Prost, « Aménagement des hauts d'Alger », novembre 1935, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XX°, 343 AA 300.
- 24 Henri Prost, projet d'aménagement du parc des Tagarins, 16 février 1934, coupe dans l'axe du boulevard Laferrière, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XX°, 343 AA 100.
- 25 Les hauts d'Alger, « Le port et le centre commercial de la ville », Alger, 1935 (*Alger, ville neuve*, 1935, p. 50).
- 26 Les hauts d'Alger, « Le boulevard Laferrière, futur centre administratif d'Alger », Alger, 1935 (*Alger, ville neuve*, 1935, p. 52).
- 27 Alger : Grille diachronique (avant, Prost, actuel) sur le cadrage de la séquence de paysage urbain composée à partir des planches de l'atlas au 1/25 000°. Plans, photographie aérienne et redessins.
- 28 Carte de Constantinople, Société anonyme ottomane d'études et d'entreprises urbaines, 1922, collection IFEA.
- 29 R. Janin, « Constantinople, carte hypsométrique », figure les sept collines (*Istanbul. Portrait de ville*, 2010, p. 10).
- 30 Henri Prost, « Entrée de la Corne d'or avant la construction du pont Atatürk, 1936-1937 », Institut de France, communication au sujet des transformations d'Istanbul », album de photographies, 1947, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 300.
- 31 Henri Prost, Plan directeur de la rive européenne d'Istanbul, 1937, collection IFEA.
- 32 Henri Prost, « Plan de référence », Istanbul, 1937 (*L'oeuvre de Henri Prost*, 1960, p. 186).
- 33 Henri Prost, Plan directeur de la rive européenne d'Istanbul, 1937, collection IFEA.
- 34 Opération du boulevard Atatürk, état du secteur avant tracé et exécution, vue prise de la rive de Galat vers la Corne d'or, 1936, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XX°, 343 AA 65/1.
- 35 Opération du boulevard Atatürk, état du secteur avant tracé et exécution, 1936, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XX°, 343 AA 65/1.
- 36 Opération du boulevard Atatürk, plan du projet et limites d'expropriation, 1941-1942, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XX°, 343 AA 306.
- 37 Opération du boulevard Atatürk, coupe élévation des rives du boulevard, à gauche l'aqueduc de Valens, 1942-1959, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XX° 343 AA 306.
- 38 Istanbul, boulevard Atatürk : Grille diachronique (avant, Prost, actuel) sur le cadrage de la séquence de paysage urbain composée à partir

- des planches de l'atlas au 1/25 000°. Plans, photographie aérienne et redessins.
- 39 Henri Prost, Plan directeur de la rive droite, Péra, Istanbul, 1937, collection IFEA.
- 40 Henri Prost, «Rive européenne du Bosphore, de l'Académie des Beaux-arts au Palais de Dolma Bahce, 1936-1937», Institut de France, communication au sujet des transformations d'Istanbul», album de photographies, 1947, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XX°, 343 AA 300.
- 41 Henri Prost, Plan d'aménagement du parc n° 2, Istanbul, 1938, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XX°, 343 AA 141.
- 42 Aménagement de la place Taksim, vue de la place en travaux devant les bâtiments de la caserne de Taşkısla, fin des années 1930, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XX°, 343 AA 70.
- 43 Aménagement du parc n°2, vue du vallon avant transformation, au fond la mosquée et le Bosphore, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XX°, 343 AA 70.
- 44 Vue de la place Taksim, «Axe transversal de la place du Taksim», 14 juillet 1941, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 65/2.
- 45 Vue de la route croisant le parc n° 2, au fond le détroit du Bosphore, vers 1940, Istanbul, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 72.
- 46 Vue aérienne de la place Taksim et de l'ancienne caserne, au fond le vallon qui accueillera le parc, fin des années 1930, SALT research, archives Salih Alkan.
- 47 Vue aérienne de la place Taksim et de l'esplanade qui ouvre sur le parc n°2, à droite l'opéra, au fond le Palais des Exposition et l'hôtel Hilton, vers 1950 (*Urbanisme*, n°88, 1965, p. 29).
- 48 Istanbul, Taksim et parc n°2: Grille diachronique (avant, Prost, actuel) sur le cadrage de la séquence de paysage urbain composée à partir des planches de l'atlas au 1/25 000°. Plans, photographie aérienne et redessins.
- 49 Côte varoise, vue du littoral de Pradet, La Garde, Toulon, vers 1922-1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 43.
- 50 Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte varoise, «Plan détaillé. Secteur 1 Bandol-Toulon», 1923 (*L'oeuvre de Henri Prost*, 1959, p.131).
- 51 Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, assemblage des planches au 1:10 000° détaillant les principes de l'aménagement sur la commune de Bandol et Sanary, 17 mars 1923, Archives départementales du Var, FI 15 et FI 16.
- 52 Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, planche au 1:10 000° détaillant les principes de l'aménagement sur la commune de Saint-Cyr, 17 mars 1923, Archives départementales du Var, FI 11.
- 53 Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, Aménagement du Front de mer proposé et accepté à la réunion du 9 mars, (St Cyr, Préfet, Municipalité, Président du Syndicat), 15 février 1926, (*L'Œuvre de Henri Prost*, 1960, p. 130).
- 54 Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, Plan directeur de l'extension vers la plage, 1926, archives Départementales du Var.
- 55 Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, planche au 1:5 000° détaillant les principes de l'aménagement sur la commune de Bormes, 1923-1924, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/7.
- 56 André Dervaux, Plan d'extension de la commune de Cavalaire, Var, 1932 (*Urbanisme*, hors série, mars 1932, p. LIX).
- 57 Henri Prost, station thermale Yalova, plan d'aménagement, 1935, Fonds Prost, *loc. cit.* (*From the Imperial Capital to the Republican Modern City. Henri Prost's planning of Istanbul*, 2010, p. 107).
- 58 Grille comparative des cadrages des séquences de paysages urbains composée à partir des planches de l'atlas, les plans de Prost sont présentés à la même échelle (réduction du 1/12 500°) le nord en haut.
- 59 Grille comparative des cadrages des séquences de paysages urbains composée à partir des planches de l'atlas. Extraits des cartes des sites avant l'intervention de Prost (réduction du 1/12 500°) le nord en haut.
- 60 Grille comparative des cadrages des séquences de paysages urbains composée à partir des planches de l'atlas. Cartes topographiques et hydrographiques des sites d'intervention (réduction du 1/12 500°) le nord en haut. Détails voir atlas.
- 61 Grille comparative des cadrages des séquences de paysages urbains composée à partir des planches de l'atlas. Redessin des tracés de Prost sur la topographie (réduction du 1/12 500°) le nord en haut.
- 62 Grille comparative des cadrages des séquences de paysages urbains composée à partir des planches de l'atlas. Redessin des parcs et jardins des plans de Prost sur la topographie et le réseau viaire (réduction du 1/12 500°) le nord en haut. Détails voir atlas.
- 63 Grille comparative des cadrages des séquences de paysages urbains composée à partir des planches de l'atlas. Cartes de synthèse des séquences (réduction du 1/12 500°) le nord en haut. Détails voir atlas.
- 64 Grille comparative des cadrages des séquences de paysages urbains composée à partir des planches de l'atlas. Cartes de synthèse des structures viaires et des espaces publics majeurs (réduction du 1/12 500°) le nord en haut. Détails voir atlas.
- 65 Carte du Maroc au 1/50 000°, Les étapes de l'occupation française, Bureau topographique du Maroc, Casablanca, 1918, BNF, Département Cartes et plans, GE C-4691 (3).
- 66 Carte de Maroc (Edmond Joyant, «L'urbanisme au Maroc», *La Technique Sanitaire et Municipale*, n°4, 1922, p. 89).
- 67 Carte des routes du Maroc au 1/1 500 000°, tracés des routes et voies ferrées, Bureau topographique du Maroc, Casablanca, 1919, BNF, Département Cartes et plans, GE C-4693 (1).
- 68 Carte des environs de Casablanca au 1/50 000°, d'après les levés au 40 000° du Service Géographique de l'armée exécutés en 1922-1923, BNF, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 111.
- 69 Henri Prost, Plan directeur, Syndicat des communes du littoral pour la protection et l'aménagement de la côte d'azur varoise, 17 mars 1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 24/5.
- 70 «Les corniches de la côte du Var entre les Bouches-du-Rhône et les Alpes-Maritimes», 1925 (*L'illustration*, n°4278, 28 février 1925, p.

- 190-191).
- 71 Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, transformation d'un chemin en avenue urbaine, 17 mars 1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 44/5 (*L'oeuvre de Henri Prost*, 1959, p. 124).
- 72 Henri Prost, voie touristique front de mer, «Protection du rivage», côte varoise, 1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 44/5.
- 73 Henri Prost, voie touristique front de mer, côte varoise, 1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 81.
- 74 Henri Prost, voie touristique front de mer, «Protection du front de mer», côte varoise, 1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 81.
- 75 Henri Prost, le *parkway* à flanc de coteau, profil d'une voie de tourisme à deux sens de circulation séparés, 1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 81.
- 76 Henri Prost, le *parkway* à flanc de coteau, «Route des Maures», 1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 81.
- 77 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, 1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 80 (*Urbanisme*, n°41, décembre 1935-janvier 1936, p. 10-11).
- 78 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, «Carte générale de l'aménagement», éch. 1/50 000°, 14 mai 1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA, HP-DES-002-04.
- 79 Extrait du plan au 1/10 000° de la région de Paris ayant servi de base pour les études de détail du plan régional, 1935 (*Urbanisme*, n°41, décembre 1935-janvier 1936, p. 16-17).
- 80 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, carte générale au 1/50 000°, extrait, 1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 80
- 81 Henri Prost, Etude pour le plan d'aménagement de la région parisienne, carte générale au 1/20 000°, extrait, 1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 203-204.
- 82 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, Les grandes sorties de Paris vers l'ouest, la voie triomphale de Paris à Saint-Germain vers les provinces occidentales de France, vue en perspective aérienne, 1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 80.
- 83 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, Eléments de paysage - Protection des sites, Les berges de la Seine, 1935, (*Urbanisme*, n°41, décembre 1935-janvier 1936, p. 69).
- 84 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, La route des Parcs de l'ouest, «Forêts de Marly et forêt de Saint-Germain constitueront bientôt les «Bois de Boulogne» du grand Paris», 1935, (*Urbanisme*, n°41, décembre 1935-janvier 1936, p. 49).
- 85 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, Eléments de paysage - Protection de la terrasse de Saint-Germain-en-Laye, photographie et coupe indiquant les servitudes de protection, 1935, (*Urbanisme*, n°41, décembre 1935-janvier 1936, p. 75).
- 86 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, Les grandes sorties de Paris, la sortie vers l'ouest par Saint-Cloud, photographie du pont de Saint-Cloud, 1935, (*Urbanisme*, n°41, décembre 1935-janvier 1936, p. 38).
- 87 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, Les grandes sorties de Paris, la sortie vers l'ouest par Saint-Cloud, vue en perspective aérienne, 1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 80.
- 88 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, Le réseau routier du sud-ouest, Les sorties de Paris, vue en perspective aérienne, 1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 80.
- 89 Plan d'aménagement de la région parisienne, Les grandes sorties de Paris, la route de l'ouest, projet du carrefour de l'autoroute de l'ouest, Robert Danis architecte, 1935, (*Urbanisme*, n°41, décembre 1935-janvier 1936, p. 40).
- 90 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, Les grandes sorties de Paris, la sortie vers l'ouest par Saint-Cloud, photographie du château de Versailles vu depuis le tracé de l'autoroute, 1935, (*Urbanisme*, n°41, décembre 1935-janvier 1936, p. 39).

Liste des illustrations de la partie 3

- 1 Edmond Joyant, Remembrement de la commune de Guedecourt (Somme). Etat ancien, 1921 (*Note sur la législation française concernant les plans d'aménagement urbains*, Annales des Ponts et Chaussées, mars 1921, p. 408).
- 2 Edmond Joyant, Remembrement de la commune de Guedecourt (Somme). Etat ancien, 1921 (*Note sur la législation française concernant les plans d'aménagement urbains*, Annales des Ponts et Chaussées, mars 1921, p. 409).
- 3 Edmond Joyant, Remembrement d'une partie du quartier Lusitania à Casablanca. Etat ancien et état nouveau, 1921 (*Législation des plans d'aménagement urbains au Maroc*, Annales des Ponts et Chaussées, mars 1921, pp. 104-105).
- 4 Edmond Joyant, Ouverture du boulevard de la Gare à Casablanca. Etat ancien et état nouveau, 1921 (*Législation des plans d'aménagement urbains au Maroc*, Annales des Ponts et Chaussées, mars 1921, pp. 107).
- 5 Israël Sylvestre, Le jardin des Tuileries, Paris, vers 1660 (*L'urbanisme végétal*, 1993).
- 6 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, esquisse de la voie triomphale à l'ouest de Paris, vers 1928, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 60/4 (*L'Œuvre de Henri Prost*, 1960, p. 145).
- 7 Joseph Stübben, Piazza del Popolo, Rome (*Der Städtebau*, 1907, p. 143).
- 8 Georges Gromort, Les jardins du Pincio et de la villa Borghèse à Rome (*Choix de plans de grandes compositions exécutées*, 1910, pl. 30).
- 9 Henri Prost, relevé de la terrasse du Pincio et de la place du peuple, Rome, vers 1913, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 143.
- 10 Julien Guadet, Plan des rampes d'accès de la promenade du Pincio à Rome, 1901 (*Éléments et théorie de l'architecture*, vol. 1, 1901, p. 631).
- 11 Julien Guadet, Place du Peuple à Rome, 1904 (*Éléments et théorie de l'architecture*, vol. 4, 1904, p. 239).
- 12 Julien Guadet, Vue des rampes du Pincio à Rome, 1901 (*Éléments et théorie de l'architecture*, vol. 1, 1901, p. 631).
- 13 Edmond Joyant, Coupe de la Promenade des Anglais, Nice, 1923 (*Traité d'urbanisme*, 1923, fig. 69). Edmond Joyant, Coupe de la Promenade de la Croisette, Cannes, 1923 (*Traité d'urbanisme*, 1923, fig. 70).
- 14 Edmond Joyant, Les Allées de la Liberté et la Croisette, Cannes, 1923 (*Traité d'urbanisme*, 1923, fig. 73).
- 15 Robert de Souza, La moyenne corniche de Nice à Monaco, Tracé de la nouvelle corniche en construction, Nice, 1913 (*Nice, capitale d'hiver*, 1913, p. 350).
- 16 Robert de Souza, La moyenne corniche de Nice à Monaco, Tracé de la nouvelle corniche en construction, Nice, 1913 (*Nice, capitale d'hiver*, 1913, p. 351).
- 17 Barry Parker, Raymond Unwin, Plan de la Cité-jardin de Letchworth, 1904 (*La ville, art et architecture en Europe*, 1994, p. 179).
- 18 Barry Parker, Raymond Unwin, Plan de la Cité-jardin de Hampstead, 1911 (*L'étude pratique des plans de villes*, 1981, pl. VI).
- 19 Julien Guadet, Plan du jardin de Birkenhead, Liverpool, 1904 (*Éléments et théorie de l'architecture*, vol. 4, 1904, p. 197).
- 20 Henri Prost, Plan d'agrandissement de la ville d'Anvers, 1e feuille du projet, Parc des cités ouvrières, 1910 (*Memorandum du concours d'Anvers*, 1911, fig. 3, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 3/7).
- 21 Raymond Unwin, Plan d'urbanisation de Leicester et du centre du village, 1909 (*L'étude pratique des plans de villes*, 1981, fig. 170).
- 22 Raymond Unwin, Plan d'une partie du faubourg jardin de Hampstead, 1909 (*L'étude pratique des plans de villes*, 1981, fig. 235).
- 23 Henri Prost, Cours à l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris, Unwin « Centre de village - Lotissement d'une Cité-jardin » et « Cité-jardin Hampstead », 1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 1/1.
- 24 Adolphe Alphand, Profils de voies publiques (*Les Promenades de Paris*, 1867-1873).
- 25 Joseph Stübben, planche de coupes de voies, 1879 (*Paris in Bezug auf Strassenbau und Stadterweiterung*, 1879, planche en annexe).
- 26 Joseph Stübben, planche de coupes de voies, voies de 30 m. de largeur, à Strasbourg, 1907 (*Der Städtebau*, 1907, fig. 136, p. 90).
- 27 Henri Prost, Plan d'agrandissement de la ville d'Anvers, Profil du boulevard et de l'avenue de la Pépinière, 1910 (*Memorandum du concours d'Anvers*, 1911, fig. 19, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 3/7).
- 28 Anvers, Coupes et plans du boulevard et de l'avenue de la Pépinière, redessin Margaux Leduc sous la direction de Laurent Hodebert, éch. 1/500⁰.
- 29 Joseph Stübben, planche de coupes de voies de 40 m. à 60 m. de largeur, à Paris et Bruxelles, 1907 (*Der Städtebau*, 1907, fig. 112 à 114, p. 84).
- 30 Henri Prost, Coupe évolutive, Croquis d'étude « Les transformations d'une emprise initiale de 12 m. La route devient rue avant le passage du tram » et « Le tram passe avant que la route devienne rue », vers 1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/6.
- 31 Henri Prost, Coupe évolutive, Croquis d'étude en plan, à gauche « La bonne solution » et à droite « La mauvaise solution », vers 1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/6.
- 32 Henri Prost, Coupe évolutive, Coupe d'une voie de 40 m., Variante abandonnée pour la dernière transformation vers 1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 128.
- 33 Henri Prost, Coupe évolutive, Coupe d'une voie de 12 m. dite « La mauvaise solution », vers 1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/6.
- 34 Edmond Joyant, Coupe d'une avenue de 26 m. avec tramway, 1928 (*Traité d'urbanisme*, 1928, fig. 25 à 27).
- 35 Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, 17 mars 1923, redessin au 1:300 000e détaillant les tracés du parkway et des voies du front de mer, du Lavandou à Fréjus-Saint Raphaël (Partie ouest du littoral). Redessin P. Taly sous la direction de Laurent Hodebert.

- 36 Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, Proposition pour l'étude en vue de l'exécution d'une ossature de voies intéressant toutes les communes, Syndicat des communes du littoral, décembre 1932, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/6.
- 37 Jean-Claude-Nicolas Forestier, Etudes de voies, Dispositif pour éloigner les arbres des maisons riveraines, voie de 35 m. et voie de 65 à 70 m., 1914 (*Grandes villes et systèmes de parcs*, 1997, p. 184).
- 38 Casablanca, Coupe et plan du boulevard Moulay Youssef, redessin Margaux Leduc sous la direction de Laurent Hodebert, éch. 1/500°.
- 39 Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, Le parkway à flanc de coteau, vers 1923 (*Urbanisme*, n°88, 1965, p. 19).
- 40 Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, Croquis d'étude du parkway à flanc de coteau, vers 1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 81.
- 41 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, 1934, les autoroutes sont tracées en rouge, éch. 1:300 000°, redessin Khadidja Roul sous la direction de Laurent Hodebert, détails voir atlas.
- 42 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, Dessin d'étude d'une coupe d'autoroute, extrait, vers 1932-1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 30/4.
- 43 Henri Prost, Autoroute projetée entre Nice et Cannes dans la traversée d'Antibes, Note et croquis d'étude, 53 m. entre façades, s. d., Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 44/5.
- 44 Henri Prost, Côte varoise, étude d'autoroute, plan et coupe, s. d., Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 44/5.
- 45 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, croquis d'étude d'échangeur, vers 1932-1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 30/4.
- 46 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, Plan d'un échangeur, Variante Schéma d'un croisement à 2 niveaux, Carrefour de la Belle-Epine, 23 décembre 1932, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 30/4.
- 47 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, Croquis d'étude d'une coupe d'autoroute, vers 1932-1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 30/4.
- 48 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, Photographie de l'autoroute de l'ouest, s. d., Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 60/4.
- 49 Henri Prost, Istanbul, Croquis d'étude d'une d'autoroute «Côte d'Asie», voie de 50 m. avec contre-allées, s. d., Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 9/2.
- 50 Joseph Stübgen, planche de places et squares parisiens, plans et coupes, 1879 (*Paris in Bezug auf Strassenbau und Stadterweiterung*, 1879, planche en annexe).
- 51 1912-Camillo Sitte, Plan de places publiques à Vérone, 1912 (*L'art de bâtir les villes. Notes et réflexions d'un architecte*, 1912, fig. 34, p. 62).
- 52 Henri Prost, relevé de la Piazza Erbe, Vérone, vers 1913, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 143.
- 53 1912-Camillo Sitte, Plan de places publiques à Vérone, 1912 (*L'art de bâtir les villes. Notes et réflexions d'un architecte*, 1912, fig. 25, p. 44).
- 54 Henri Prost, relevé de la Piazza della Signora et quartiers environnants, Florence, vers 1913, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 143.
- 55 Henri Prost, Plan d'aménagement de la ville de Rabat, Place de la Grande Mosquée, croquis pour les plantations, s. d. vers 1916, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 45/1.
- 56 Henri Prost, Plan d'aménagement de la ville de Casablanca, Esquisse pour la place Djamaa, vers 1917 (*France Maroc*, n°8, aout 1917, p. 8).
- 57 Henri Prost, Tanger, Grande place avec terrasse belvédère ayant vue sur le Port et le détroit, janvier 1928, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 121.
- 58 Henri Prost, Plan directeur d'Istanbul, Projet pour la place Fatih et l'hôtel de ville, 15 octobre 1937, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 311 (*From the Imperial Capital to the Republican Modern City*, 2010, p. 317).
- 59 Jean-Claude-Nicolas Forestier, Fès, Jardin El Bat, 1914 (*Jean Claude Nicolas Forestier 1861-1930*, 1994, p. 203).
- 60 Jean-Claude-Nicolas Forestier, Casablanca, Jardins pour la maison d'habitation de S. M. le Sultan, 1916 (*Grandes villes et systèmes de parcs*, 1997, p. 168).
- 61 Albert Laprade, Casablanca, Grand Parc, le parc Lyautey, 1919-1922 (*Casablanca. Mythes et figures d'une aventure urbaine*, 1998, p. 101).
- 62 Julien Guadet, Plan du jardin du Luxembourg, Paris, 1904 (*Éléments et théorie de l'architecture*, vol. 4, 1904, p. 196).
- 63 Henri Prost, Casablanca, Parc Lyautey, Nouvel aménagement de l'emplacement réservé à la cathédrale, s. d. vers 1919, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 45/1. notons que c'est un détail du plan ci-dessus.
- 64 Henri Prost, Plan d'aménagement de Rabat, Projet pour la Résidence générale, vue des jardins avec indication des plantations prévues, s. d. vers 1917-1921, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 112.
- 65 Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, coupe de la voie front de mer à Pampelone, 12 janvier 1927, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 81 (*L'Œuvre de Henri Prost*, 1960, p. 123).
- 66 Tony Garnier, vue de Rome depuis les hauteurs d'une colline, 1903, Collection Piessat, Lyon (*Tony Garnier, da Roma a Lione*, Rassegna, n°17, 1984, p. 2).
- 67 Julien Guadet, Terrasses de la villa d'Este, 1904 (*Éléments et théorie de l'architecture*, vol. 4, 1904, p. 189).
- 68 Henri Prost, Plan d'agrandissement de la ville d'Anvers, Vue panoramique du belvédère, 1910 (*Memorandum du concours d'Anvers*, 1911, fig. 22, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 3/7).
- 69 Henri Prost, Plan d'agrandissement de la ville d'Anvers, Plan du belvédère, 1910 (*Memorandum du concours d'Anvers*, 1911, fig. 24, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 3/7).
- 70 Henri Prost, Plan d'agrandissement de la ville d'Anvers, Coupe sur le boulevard au droit du belvédère, 1910 (*Memorandum du concours d'Anvers*, 1911, fig. 25, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 3/7).

- 71 Anvers, Coupe sur le belvédère proposé par Henri Prost, redessin Margaux Leduc sous la direction de Laurent Hodebert, éch. 1/500°.
- 72 Henri Prost, Plan directeur d'Istanbul, Projet de «Grand Belvédère» et port pour hydravions à Yenikapi, esquisse en coupe, vers 1949, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 30/13.
- 73 Henri Prost, Plan directeur d'Istanbul, Projet de belvédère et port pour hydravions à Yenikapi, esquisse en élévation, vers 1949, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 30/13.
- 74 Henri Prost, Projet d'aménagement pour l'Exposition Internationale de 1953, quartier de Yenikapi, Projet comprenant une gare internationale à l'extrémité du boulevard Atatürk, un terrain d'aviation, un complexe comprenant un théâtre, un palais des congrès et un palais d'exposition, 1953, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 308 (*From the Imperial Capital to the Republican Modern City*, 2010, p. 380).
- 75 Henri Prost, Projet de belvédère et port pour hydravions à Yenikapi, dans la continuité du boulevard Atatürk, élévation, 1949, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 306 (*From the Imperial Capital to the Republican Modern City*, 2010, p. 380).
- 76 Henri Prost, Plan d'aménagement de Rabat, croquis d'étude pour l'hôtel de ville et le jardin du Triangle de vue, s. d. vers 1916-1920, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 30/2.
- 77 Côte varoise, Coupe sur la dernière étape de transformation d'une «voie de tourisme», redessin Margaux Leduc sous la direction de Laurent Hodebert, éch. 1/500e.
- 78 La terrasse de Saint-Germain, in André Vera, « Le bois de Boulogne du Grand Paris», 1933 (*Urbanisme*, n°13, avril 1933, p. 113).
- 79 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, Eléments de paysage - Protection de la terrasse de Saint-Germain-en-Laye, coupe indiquant les servitudes de protection, 1935, (*Urbanisme*, n°41, décembre 1935-janvier 1936, p. 75).
- 80 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, Voie triomphale, Protection de la terrasse de Saint-Germain-en-Laye, élévation de la terrasse prolongée au droit de l'arrivée de la voie triomphale, extrait, janvier 1950, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 5/11 (*L'oeuvre de Henri Prost*, 1959, p. 174).
- 81 33. Henri Prost, Un hopital, Premier Prix au concours Labarre, 1899, détail des pavillons (*La construction moderne*, 4 mars 1899, p. 270).
- 82 Henri Prost, Résidence générale et services administratifs, Rabat, 1916-1921, Photographie aérienne des services (*Urbanisme*, n°88, 1965, p. 15).
- 83 Joseph Stübben, planche de coupes de voies à portiques à Turin, 1907 (*Der Städtebau*, 1907, fig. 198-200, p. 103).
- 84 Casablanca, Coupe et plan du boulevard de la gare, redessin Margaux Leduc sous la direction de Laurent Hodebert, éch. 1/500°.
- 85 Henri Prost, Résidence générale et services administratifs, Rabat, s. d., Photographie de la galerie à portiques reliant les services, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 41/4.
- 86 Henri Prost, Rabat, Photographie des portiques longeant le boulevard Dar El Maghzen, s. d., Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 54.
- 87 Henri Prost en repérage sur la côte varoise, 1922-1923, photographie, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 61 & 62.
- 88 Henri Prost, Recueil de photographies : littoral varois, vues de Saint-Cyr à Saint-Raphaël, vues de la côte de l'Esterel, repérage des sites exceptionnels et les arbres à protéger ou à classer, 1922-1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 43/2.
- 89 Henri Prost, Plan d'aménagement et d'extension de Casablanca, photographies de repérage sur le terrain, 1917, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 40/3).
- 90 Henri Prost, Résidence générale et services administratifs, Rabat, Photographie du figuier ayant servi de repérage à Lyautey pour localiser le bâtiment de la Résidence générale, vers 1916, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 41/5.
- 91 Henri Prost, Résidence générale et services administratifs, Rabat, Photographie aérienne du site et des bâtiments en chantier, 1917, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 41/6.
- 92 Plan d'aménagement de la côte varoise, vue du littoral, la plage de Cavalaire, vers 1922-1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 43/1.
- 93 Plan d'aménagement de la côte varoise, vue du littoral, la plage le Pellegrin à La Londe, vers 1922-1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 43/1.
- 94 Henri Prost, Maurice Rotival, Aménagement des hauts d'Alger, photographies du site et des vues, novembre 1935, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 44/3, p. 6 et 8.
- 95 Henri Prost, Plan directeur d'Istanbul, Album de photographies de repérage, «avant travaux», 1944, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 20/3.
- 96 Entreprise Marcel Chrétien, Topographie par photo aérienne, encart publicitaire, 1933 (*Urbanisme*, n°12, mars 1933, p. XI).
- 97 Photographie aérienne de Casablanca, 1906, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 40/3.
- 98 Henri Prost, Albert Laprade, Résidence générale et services administratifs, Rabat, Photographie aérienne verticale du site et des bâtiments, vers 1928, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 41/4.
- 99 Photo aérienne Marcel Chrétien & René Danger, Plan d'assemblage photo-aérien au 1/50 000^e, Syndicat des communes du littoral, 1924, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 61.
- 100 Photo aérienne Marcel Chrétien & René Danger, Photo-aérienne de la commune du Pradet, 1924, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 61 et 62.
- 101 Henri Prost, Aménagement des hauts d'Alger, Photographie aérienne du quartier de la Marine, mai 1932, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 45/6.
- 102 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, Photographie aérienne, vue des jardins du château de Versailles, 1933, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 63.
- 103 Henri Prost, Plan d'aménagement et d'extension de Casablanca, Plan topographique, extrait, s. d. vers 1922, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 45/2).
- 104 Les plans des villes du Maroc à l'exposition coloniale de Marseille, 1922 (*Casablanca. Mythes et figures d'une aventure urbaine*, 1998, p. 85).

- 105 Anvers. Redessin du sol et des tracés de voies et du réseau ferré, à partir de la carte d'Etat Major de 1903, état avant le plan de Prost, éch. 1/25 000° le nord en haut.
- 106 Rabat. Redessin du plan du projet de Jean-Claude-Nicolas Forestier, établi en janvier 1914 avant le plan de Prost de 1915, éch. 1/25 000e, le nord en haut.
- 107 Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte varoise, Vue panoramique du littoral varois en perspective aérienne (*L'illustration*, n°4278, 28 février 1925, pp. 190-191). La légende précise «Le littoral varois avec ses routes et ses corniches, d'après le projet d'aménagement de M. Henri Prost [...]».
- 108 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, Les sorties de Paris vers l'ouest et le sud, L'aménagement de la rive gauche, Les voies nouvelles, vue en perspective aérienne, 1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 80.
- 109 Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, 17 mars 1923, Plan détaillé du Secteur III Cavalaire - Saint-Tropez, extrait de la partie ouest, éch. 1:100 000° (*L'Œuvre de Henri Prost*, 1960, p. 137).
- 110 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, 1934, la route des parcs de l'ouest, éch. 1:300 000°, redessin Khadidja Roul sous la direction de Laurent Hodebert, détails voir atlas.
- 111 Camillo Sitte, Plan d'ensemble des places de Vienne, 1912 (*L'art de bâtir les villes. Notes et réflexions d'un architecte*, 1912, fig. 123, p. 178).
- 112 Pierre Patte, Plan général de Paris avec les différents projets pour une place Louis XIV (*Monuments érigés en France à la gloire de Louis XV*, 1765, pl. Planche XXXIX, p. 186).
- 113 Adolphe Alphand, Eugène-René Poubelle, Mode de revêtement des chaussées dans Paris en 1889 (*Atlas des travaux de Paris*, 1889, pl. XIV).
- 114 Istanbul sud, boulevard Atatürk. Redessin du plan Prost de 1937, éch. 1/25 000°, le nord en haut.
- 115 Henri Prost, Plan d'aménagement et d'extension de Casablanca, Plan de zoning, 1932 (*Casablanca. Mythes et figures d'une aventure urbaine*, 1998, p. 254).
- 116 Henri Prost, zoning de Casablanca, vu par Edmond Joyant, Division de la ville en six zones d'après le plan d'aménagement («L'urbanisme au Maroc », *La Technique Sanitaire et Municipale*, n°4, avril 1922, p. 96).
- 117 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, Utilisation du sol et règlements de construction, répartition des communes en quatre classes, 1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 80 (*L'Œuvre de Henri Prost*, 1960, p. 151).
- 118 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, St-Germain, «surface lots», croquis d'étude et calcul de densité «tours» ou «villas», vers 1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 30/4.
- 119 Henri Prost, Cours à l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris, « Cas spéciaux », voies à blocs séparés et blocs formés d'immeubles, 1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 1/1, pl. 26 & 27.
- 120 Henri Prost, Cours à l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris, « Cas spéciaux », voies principale et immeubles contigus à Rez de Chaussée, pl. 28, 1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 1/1.
- 121 Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, 17 mars 1923, Plan détaillé du Secteur I Bandol - Toulon, extrait de la partie est (*L'Œuvre de Henri Prost*, 1960, p. 131).
- 122 Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, extrait de la planche au 1:10 000e détaillant les principes de l'aménagement sur la commune de Saint-Cyr, 17 mars 1923, Archives départementales du Var, FI 11 (pour la mise à l'échelle voir l'atlas).
- 123 Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, Commune de Saint-Cyr, Notice de l'aménagement projeté, 17 mars 1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/6.
- 124 Henri Prost, Istanbul, Opération du boulevard Atatürk, 1ère solution Terrassement : étude basée sur l'utilisation des murs existants pour la formation d'un décor de plantation, 4 juin 1942, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 30/10.
- 125 Henri Prost, Istanbul, Opération du boulevard Atatürk, 2ème solution : avec escalier reliant le boulevard Atatürk à la terrasse, 3 juin 1942, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 30/10.
- 126 Henri Prost, Croquis en coupe des phases de construction sur la Place de France, Casablanca, 1915 (*Casabella*, n° 593, p. 35).
- 127 Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, transformation d'un chemin en avenue urbaine, 17 mars 1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 44/5 (*Le plan d'aménagement de la côte d'azur varoise*, AMC, n° 61, 1995, p. 62).
- 128 Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, Profils d'une voie de tourisme à deux sens de circulation séparés, variation suivant la topographie et l'évolution de la circulation, vers 1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 81 (*Le plan d'aménagement de la côte d'azur varoise*, AMC, n° 61, 1995, pp. 64-65).
- 129 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, Profil de route de Choisy-Versailles, transformation d'une route en voie de grande circulation urbaine, janvier 1933, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 100.
- 130 Casablanca : Grille diachronique comparative composée à partir des planches de l'atlas. Redessin des tracés viaires et des parcs et jardins du plan de Prost, et de l'état actuel, sur la topographie et le réseau viaire (réduction du 1/12 500°) le nord en haut. Détails voir atlas.
- 131 Rabat : Grille diachronique comparative composée à partir des planches de l'atlas. Redessin des tracés viaires et des parcs et jardins du plan de Prost, et de l'état actuel, sur la topographie et le réseau viaire (réduction du 1/12 500°) le nord en haut. Détails voir atlas.
- 132 Alger : Grille diachronique comparative composée à partir des planches de l'atlas. Redessin des tracés viaires et des parcs et jardins du plan de Prost, et de l'état actuel, sur la topographie et le réseau viaire (réduction du 1/12 500°) le nord en haut. Détails voir atlas.

- 133 Istanbul, Atatürk : Grille diachronique comparative composée à partir des planches de l'atlas. Redessin des tracés viaires et des parcs et jardins du plan de Prost, et de l'état actuel, sur la topographie et le réseau viaire (réduction du 1/12 500^e) le nord en haut. Détails voir atlas.
- 134 Istanbul, Taksim : Grille diachronique comparative composée à partir des planches de l'atlas. Redessin des tracés viaires et des parcs et jardins du plan de Prost, et de l'état actuel, sur la topographie et le réseau viaire (réduction du 1/12 500^e) le nord en haut. Détails voir atlas.
- 135 Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, 1934, redessin des autoroutes du plan Prost (en rouge) superposé au tracé des autoroutes actuelles (en gris), éch. 1:300 000^e, redessin Khadidja Roul sous la direction de Laurent Hodebert, détails voir atlas.
- 136 Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, 17 mars 1923, redessin au 1:100 000^e détaillant les tracés des voies de Front de mer à Fréjus-Saint Raphaël (Partie ouest du secteur IV : Sainte-Maxime - Saint-Raphaël).
- 137 Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, «Route Nationale N°98. Dernière étape de l'évolution en voie urbaine», 13 septembre 1934, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/6.
- 138 Le boulevard de la mer, voie reliant le centre-ville à la plage, photographie Laurent Hodebert, 1994.
- 139 Grille comparative des cadrages des séquences de paysages urbains composée à partir des planches de l'atlas. Dessin des persistances des tracés des voies des plans de Prost sur la topographie et le réseau viaire actuel (réduction du 1/12 500^e) le nord en haut. Détails voir atlas.
- 140 Grille comparative des cadrages des séquences de paysages urbains composée à partir des planches de l'atlas. Dessin de l'état actuel des parcs et jardins sur la topographie et le réseau viaire (réduction du 1/12 500^e) le nord en haut. Détails voir atlas.

THÈSE

Pour obtenir le grade de

DOCTEUR DE LA COMMUNAUTÉ UNIVERSITÉ GRENOBLE ALPES

Spécialité : **Architecture**

Arrêté ministériel : 25 mai 2016

Présentée par

Laurent HODEBERT

Thèse dirigée par **Catherine MAUMI**

préparée au sein du **Laboratoire Les Métiers de l'Histoire de
l'Architecture, édifices-villes-territoires**
dans l'**École Doctorale 454 – Sciences de l'Homme, du Politique et
des Territoires**

Henri Prost et le projet d'architecture du sol urbain, 1910-1959.

Volume 3

Thèse soutenue publiquement le **15 janvier 2018**
devant le jury composé de :

Monsieur Rémy BAUDOÛI

Professeur, HDR, Université de Genève, rapporteur

Monsieur Jean-Lucien BONILLO

Professeur, HDR, ENSA Marseille, président du jury

Madame Viviane CLAUDE

Professeure, HDR, Institut d'Urbanisme de Lyon, membre

Monsieur Jean-Louis COHEN

Professeur, HDR, Institute of Fine Art, New-York University, rapporteur

Madame Corinne JAQUAND

Maître assistante, docteur, ENSA Paris-Belleville, membre

Madame Catherine MAUMI

Professeure, HDR, ENSA Grenoble, directrice de la thèse



Laurent Hodebert
**L'Atlas des projets d'architecture
du sol urbain d'Henri Prost**

Sommaire

5	Introduction à l'atlas
25	Séquence de paysage urbain
27	Anvers, le boulevard circulaire
69	Casablanca
111	Rabat
151	Var, Saint Cyr – Sanary
173	Alger, les hauts d'Alger
209	Istanbul Sud : le boulevard Atatürk
243	Istanbul Nord : la place Taksim et le parc n°2
275	Armatures métropolitaines
277	La côte varoise
331	La région parisienne
343	Remerciements et crédits

Introduction à l'atlas

Les objectifs de l'atlas des projets de Henri Prost

Le choix de constituer un atlas des projets nous est venu naturellement et tient à la fois à la nature du travail de Prost qui interroge le médium du projet d'échelle urbaine et territoriale, mais aussi comme faisant partie de la méthode de recherche pour cette thèse. Il nous est rapidement apparu nécessaire d'organiser certains éléments graphiques, comme les plans issus du Fonds Prost, pour en offrir une vision possiblement comparative, mais aussi de pouvoir à partir de ces éléments en développer une vision complémentaire et enrichie. Ainsi le travail de redessin, évoqué en introduction de la thèse, est un moyen de développer dans cet atlas un nouveau corpus spécifique de cette thèse, un complément dessiné de l'écrit qui renvoie à la culture architecturale et urbaine, cadre dans lequel se développe la recherche.

Premièrement il s'agit de constituer une base de données sur l'échantillon des projets sélectionnés pour la recherche. Afin d'en faire avancer la connaissance, non seulement pour ce qu'ils sont, leurs qualités intrinsèques, que pour construire un ensemble que l'on veut cohérent constitué d'une part par l'information graphique provenant des archives, et d'autre part complétée par celle que nous avons effectuée dans le travail de redessin.

La collection de cartes et coupes qui constituent cet atlas a pour deuxième objectif de donner à voir un ensemble, à l'ouvrir vers l'extérieur. En effet les dessins de Prost sont bien conservés dans les archives du XX^e de l'IFA¹, mais la quantité et le format des documents ne permet pas d'en avoir un accès facile et spontané. Il n'est pas aisé, pour avoir une vision d'ensemble du travail de Prost, de manipuler les documents et de pouvoir opérer des rapprochements et des comparaisons. Nous avons ainsi voulu rendre l'œuvre accessible et donner une forme cohérente à l'ensemble de l'échantillon sélectionné pour cette recherche. Le format permet de mettre ensemble un grand nombre d'informations et de les parcourir facilement. Cet atlas peut aussi être consulté d'une manière autonome, pour lui-même et indépendamment de la thèse, il constitue un espace particulier qui s'articule avec le texte tout en gardant une certaine autonomie, celle d'un cahier de cartes. Nous reviendrons sur les références historiques qui ont guidées cette démarche, mais n'ayons pas peur de le dire, nous invoquons ici Durand et sa volonté de mettre ensemble et

¹ Fonds Henri Prost (1874-1959), Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XX^e siècle. 343 AA.

rendre accessibles les édifices qu'il a sélectionné pour constituer son « Recueil² ».

Le troisième objectif de cette collection est de nous aider à comprendre la fabrique du « projet de sol » chez Prost. Le processus de redessin s'inscrit dans une démarche spécifique de la culture architecturale qui rejoint la question du relevé, de l'analyse et enfin de la synthèse. Le relevé s'entend ici comme une variante du relevé architectonique, il s'en détache tout en conservant la qualité d'un dessin augmenté. En effet il ne s'agit pas de produire mécaniquement des cartes qui montrent les éléments constitutifs des projets, mais aussi d'y opérer des choix et sélections afin d'en dégager les éléments constitutifs spécifiques d'une démarche de projet que nous avons choisi d'explicitier. Ainsi l'analyse par le dessin opère des choix sur les éléments représentés en constituant des catégories qu'elle représente séparément et que la collection permet de comparer. C'est la connaissance de la culture architecturale et urbaine de la période concernée, couplée à une maîtrise du projet à ces deux échelles qui nous permet d'introduire une dimension supplémentaire au dessin. Nous dirons sans vouloir être prétentieux que notre « redessin » contient une certaine culture du fait projectuel³, et nous espérons que cela donne une certaine valeur ajoutée aux dessins et à la collection. Ainsi après l'analyse thématique, le travail de dessin a pour objectif de synthétiser afin de répondre aux questionnements de la thèse.

Un autre objectif, lui aussi annoncé en introduction de la thèse, est d'évaluer un état présent des projets et des sites concernés par le travail de Prost (environ les années 2010). Ceci rentre dans la logique d'analyse diachronique de l'œuvre de l'urbaniste et répond à une volonté d'ouvrir l'œuvre pour la rendre vivante et ne pas l'enfermer dans un passé idéalisé. Il s'agit de confronter l'œuvre avec le « présent du passé », pour reprendre les mots de Paul Ricœur.

Enfin, dernier objectif et non des moindres, l'atlas est le moyen de créer un espace mental de travail qui relie les projets ensemble pour la recherche. Autrement dit de nous aider à constituer un espace augmenté qui nous permet de voyager mentalement dans les projets et leurs éléments constitutifs. Cette sorte de matrice enrichie nous a permis d'appréhender une œuvre prolifique dans un temps réduit, celui de cette thèse, même si nous avons commencé à travailler sur certains projets de Prost depuis les années 1992-1995. Cet espace mental est supérieur au matériau de la

2 Durand Jean-Nicolas-Louis et Legrand Jacques-Guillaume, *Recueil et parallèle des édifices en tout genre, anciens et modernes, remarquables par leur beauté, par leur grandeur ou par leur singularité*, Liège, Dom. Avanzo et Compagnie, 1842, 213 p.

3 Notre culture de projet s'est développée sur trois axes, la pratique professionnelle, l'enseignement et la recherche.

recherche, il l'étend tout en permettant de fabriquer un ancrage autour duquel vont s'organiser mentalement les autres éléments du Fonds, les autres pièces graphiques, photographiques et textuelles.

Références et modèles, histoire et présent

Cet atlas s'inscrit bien sûr dans une continuité historique, il s'appuie sur des modèles et des références autant dans les échelles architecturales, urbaines et territoriales, que dans l'histoire et le présent.

Sans remonter trop loin dans l'histoire des ouvrages constituant des collections de dessins, nous pouvons tout de même évoquer l'ouvrage de Durand. Dans son «Recueil et parallèle des édifices de tout genre anciens et modernes», publié en 1800, il constitue un manuel de motifs historiques qu'il présente à la même échelle sur des planches gravées. Les «édifices» sont représentés en plan et/ou coupe-élévation sous forme de tableaux synoptiques et typologiques, fabriquant ainsi une collection dans laquelle on peut puiser des références et faire des comparaisons. Et c'est bien là ce qui nous intéresse dans cette entreprise, puisque Durand écrit que son objectif était bien d'offrir un moyen d'« approfondir la connaissance » et que selon lui le meilleur moyen était le rapprochement « pour en faire la comparaison⁴ ». Il précise sa volonté de réunir en un seul volume des sources éparses « en les dessinant sur une même échelle », car ainsi « la comparaison en deviendrait bien plus facile, beaucoup plus prompte, et serait d'une plus grande utilité⁵ ».

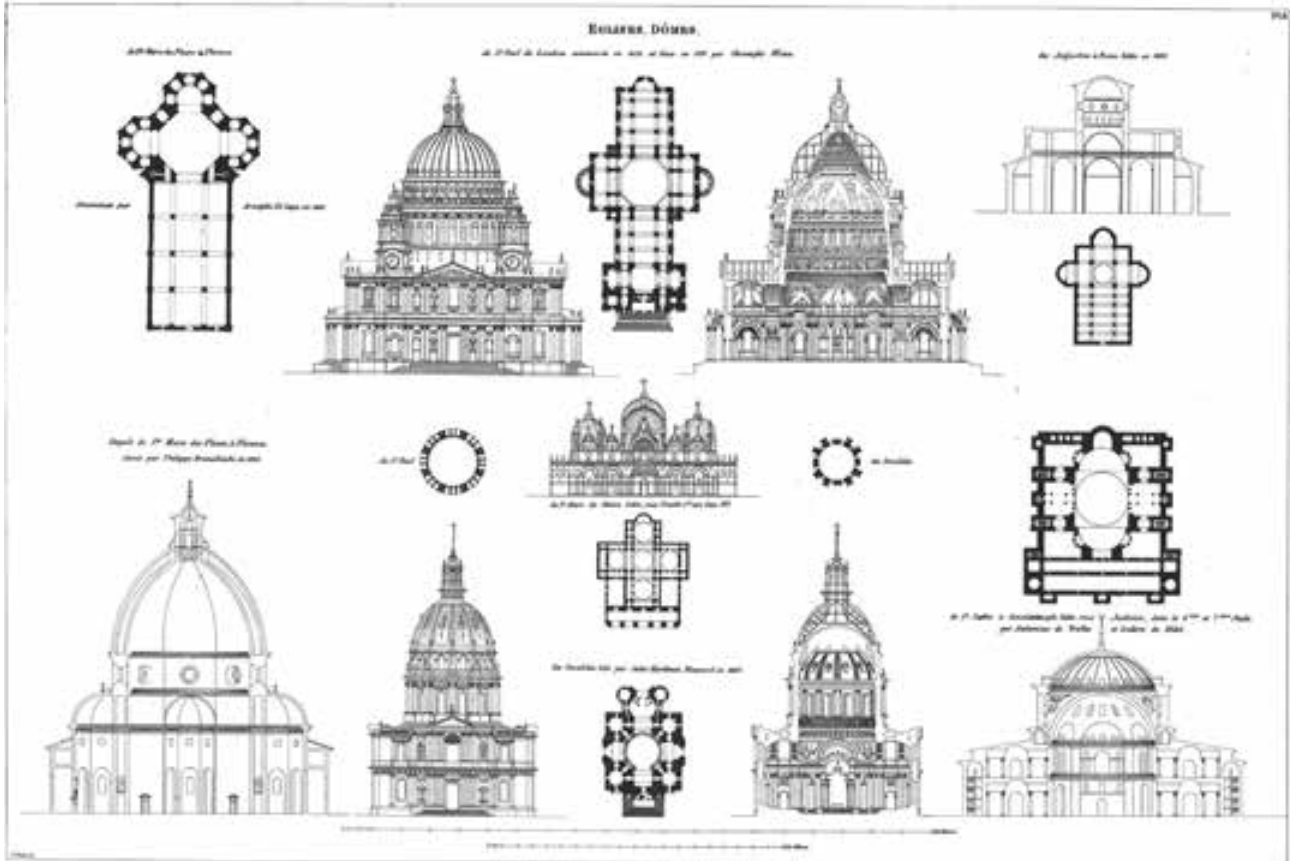
Dans l'histoire de l'architecture et de l'urbanisme, nous pouvons aussi évoquer le travail de Sitte, dont son avant-propos à la première édition de «L'art de bâtir les villes», nous montre l'importance de la collection et de la mise à l'échelle qui permet de comparer les places européennes :

« Il nous a [...] semblé opportun de tenter d'étudier un certain nombre de belles places et d'ordonnements urbains du passé, afin de dégager les causes de leur effet esthétique. Car, ces causes une fois connues avec précision, il serait possible d'établir une somme de règles dont l'application devrait permettre d'obtenir des effets analogues et tout aussi heureux.

Dans cette perspectives les pages qui suivent ne proposent ni une histoire

4 Voir la lettre de J. N. L. Durand à J. G. Legrand publiée dans l'édition de 1801, in Durand Jean-Nicolas-Louis et Legrand Jacques-Guillaume, *Recueil et parallèle des édifices en tout genre, anciens et modernes, remarquables par leur beauté, par leur grandeur ou par leur singularité*, Nördlingen, Allemagne, A. Uhl, 1986, p. VII.

5 *Ibid.*



Jean-Nicolas-Louis Durand, planche des Eglises Dômes, 1842 (*Recueil et parallèle des édifices en tout genre*, 1842, pl. 9).

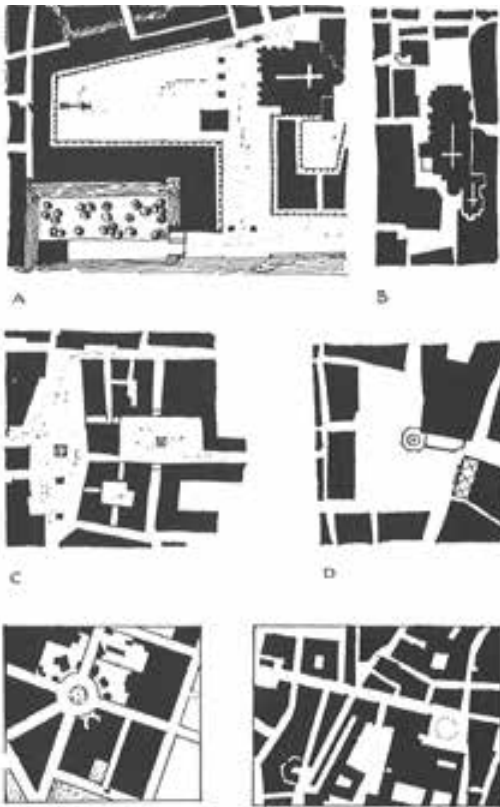


Fig. 127

- A. La place Saint-Marc à Venise.
- B. La place du Duomo (Cathédrale) à Vérone.
- C. La place du Marché aux Herbes à Vérone.
- D. La place de la Signoraria à Florence.
- E. La place Carolus à Munich.
- F. La place Saint-Joseph à Munich.

Raymond Unwin, Planche comparative de places publiques à Venise, Vérone, Florence et Munich, 1909, d'après les planches de Sitte dessinées au 1/4 000^e en 1889 (*L'étude pratique des plans de villes*, 1981, fig. 127, p. 165).

de la construction des villes, ni un pamphlet. Elles offrent au praticien un ensemble de documents assortis de déductions théoriques. Elles se veulent une pierre dans le grand édifice didactique de l'esthétique appliquée, et une contribution opportune au fond propre d'expériences et de règles auquel se réfère l'urbaniste lorsqu'il conçoit ses plans parcellaires. C'est pourquoi nous avons joint à notre travail une illustration aussi riche que possible, composée surtout de plans de détail. Pour autant que le permettrait les documents cartographiques disponibles, ces plans ont été ramenés à une échelle commune (qu'on trouvera au bas de la table des illustrations). Dans certains cas particuliers seulement, nous avons adopté une échelle approximative en nous servant de repères relativement sûrs (dimensions moyennes des églises, etc.). Les exemples ont été limités à l'Autriche, l'Allemagne, l'Italie et la France, car l'auteur est resté fidèle à son principe de ne parler que des lieux qu'il a vus et dont il a apprécié lui-même l'effet esthétique. Le respect de ce principe nous semblait seul permettre d'offrir à nos collègues techniciens et artistes un matériel utile et digne d'intérêt, dont l'élaboration et l'exploitation exhaustive relèverait d'ailleurs d'une histoire de l'urbanisme, et non de sa théorie⁶ ».

L'objectif de Sitte est de constituer « une somme de règles » à partir d'exemples choisis qu'il aura classé et ordonné. C'est bien l'aspect de cet « ensemble de documents » qui nous intéresse, même si la forme n'est pas à proprement parler celle d'une collection de dessins valant *per se*, pour eux-mêmes, mais comme appuis au texte théorique. Le fait que Prost connaisse le livre de Sitte n'est pas étranger à notre choix de cette référence.

Plus proche de Prost, c'est le travail de Hénard par le « traité d'anatomie comparée des grands organismes urbains⁷ » et le projet d'un atlas des capitales européennes: « Étudier les grandes capitales modernes au point de vue technique ; surfaces libres ou construites, voies de circulation, moyens de transport, maisons, rues, places, promenades, monuments, leur importance, leur rôle, leur valeur esthétique ; statistique des services divers etc. Créer un atlas comparatif des plans à la même échelle, permettant les rapprochements des divers éléments et les conclusions nouvelles qu'on pourra en tirer pour l'embellissement et le progrès des villes.

6 Sitte Camillo, *L'Art de bâtir les villes: l'urbanisme selon ses fondements artistiques*, traduit par Daniel Wiczorek, Paris, France, l'Équerre, 1984, p. XXIV-XXIV ; il est à noter que l'échelle des dessins en question est le 1/4.000e, comme indiqué à la table des illustrations de l'édition de 1912, voir Sitte Camillo, *L'art de bâtir les villes. Notes et réflexions d'un architecte*, traduit par Camille Martin, Genève, Paris, Ch. Eggimann, Librairie Renouard, 1902, p. 190.

7 Propos daté de 1905 et cité par Jean-Louis Cohen, dans son introduction à Hénard Eugène, *Études sur l'architecture et les transformations de Paris & autres écrits sur l'architecture et l'urbanisme*, Paris, Éditions de la Villette, 2012, p. 27.

Joindre à cet atlas une série de vues des sites principaux et des aspects particuliers de chaque cité⁸ ». Certaines de ces planches comparatives ont été publiées en 1903 dans les « Études sur les transformations de Paris⁹ », au chapitre III « Les grands espaces libres. Les parcs et jardins de Paris et de Londres¹⁰ », dans lequel on trouve des plans comparés des deux capitales montrant l'espace bâti et les emprises des « grands parcs¹¹ ». Mais ce sont aussi les « plans comparatifs des voies principales de circulation dans les grandes capitales » que sont Moscou, Paris, Londres et Berlin, publiée en 1905 dans le chapitre VI « La circulation dans les villes modernes. L'automobilisme et les voies rayonnantes de Paris¹² ». On y trouve une présentation des quatre plans sur une même planche à la même échelle qui ressemble plus à la description de l'atlas énoncée précédemment par Hénard¹³. Et il faut évoquer aussi la planche comparative concernant les « places publiques » qui montre la « comparaison des surfaces des places anciennes et modernes » de Paris. Dans cette entreprise dessinée, Hénard ne s'intéresse pas seulement aux villes mais aussi aux éléments qui les constituent.

Concernant l'échelle territoriale et la géographie, nous devons évoquer les ouvrages d'Elysée Reclus, qui composent la collection sur la « Nouvelle géographie de la France » publiés entre 1875 et 1893¹⁴. Si les ouvrages ne sont pas à proprement parler des atlas, ils contiennent néanmoins des cartes à différentes échelles, d'un format rectangle ou carré, et qui sont comme des sortes de fenêtres sur la surface de la terre, comme de petits extraits du globe. Nous avons retenus l'idée de ces cadrages carrés sur des portions des territoires de projet de Prost.

En dehors des références historiques, des exemples plus récents et contemporains ont nourris notre démarche. En premier lieu il s'agit de l'entreprise de Bruno Fortier, de constituer en 1990 un atlas de Paris¹⁵ qui se concentre sur certains fragments, choisissant des lieux emblématiques de l'histoire de la capitale. Le redessin de ces fragments est là l'opportunité d'inventions graphiques particulièrement intéressantes.

8 *Ibid.*

9 *Ibid.*

10 Eugène Hénard, *Études sur les transformations de Paris*, *op. cit.*, voir la réédition présentée par Jean-Louis Cohen, Eugène Hénard. *Études sur l'architecture et les transformations de Paris*, *op. cit.*, pp. 94-108

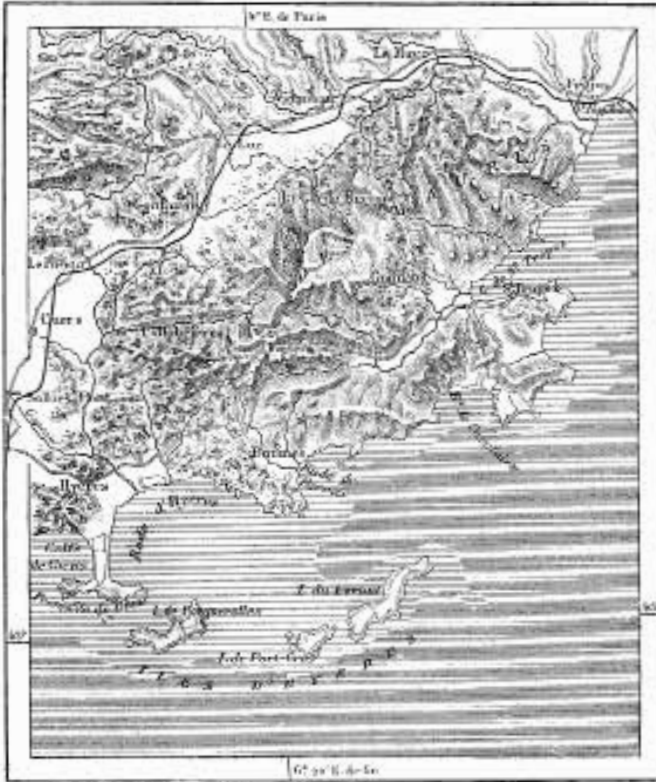
11 *Ibid.*, p. 94 et 99.

12 *Ibid.*, pp. 150-179.

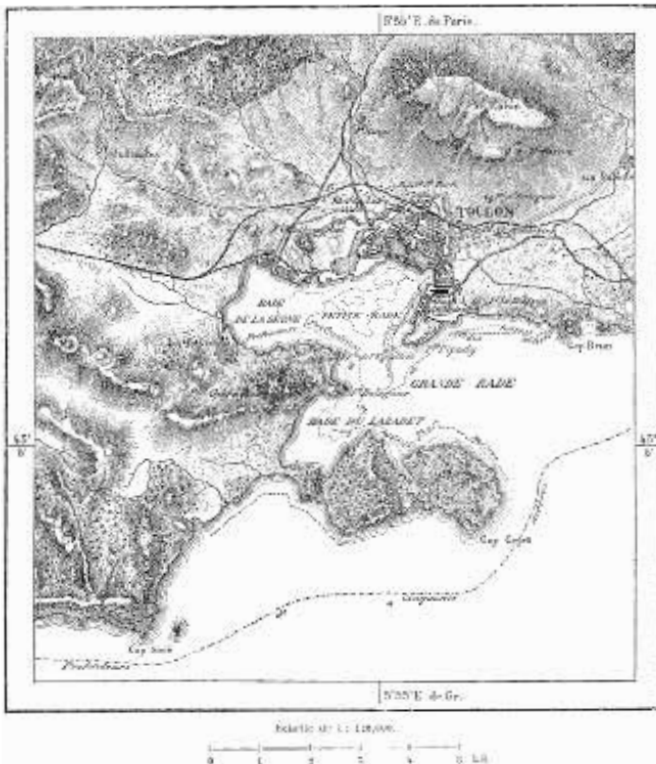
13 *Ibid.*, pp. 162-163.

14 Reclus Élisée, *Nouvelle géographie universelle, la terre et les hommes*, Paris, Hachette, 1876, collection de 20 volumes publiée entre 1876 et 1894.

15 Fortier Bruno et Rota Italo, *Manière de montrer l'urbanisme. La métropole imaginaire : un atlas de Paris*, Paris, Institut français d'architecture, Éditions Carte segrete, 1990, 61 p.



Élisée Reclus, Carte du massif des Maures, 1879 (*Nouvelle géographie universelle: la terre et les hommes. II, La France*, 1879, p. 179).



Élisée Reclus, Carte de la rade de Toulon, 1879 (*Nouvelle géographie universelle: la terre et les hommes. II, La France*, 1879, p. 313).

Ensuite, à l'échelle territoriale il faut mentionner l'*Atlas du territoire genevois* mené par Alain Léveillé en 1993¹⁶, avec les questions qu'il pose sur la forme du territoire et la précision des notions de « permanence » et « persistance », indispensables à la manière de qualifier la connaissance de la stratification historique des sites¹⁷. Notons aussi celles soulevées par André Corboz dans son texte explorant les rapports entre ce type d'étude cartographique historique du territoire et la question du projet.

« De même qu'il ne suffit pas d'épeler le territoire pour savoir le lire [...] il ne suffit pas [...] de prendre acte des éléments constitutifs d'un fragment territorial donné pour en déduire le projet. L'analyse est de nature descriptive, alors que le projet est de nature déclarative: que le projet se superpose à la structure du fond territorial, en accentue ou en brouille certains caractères, se fonde en lui ou encore se substitue entièrement à la structure précédente, c'est toujours pour mettre en évidence ce qui doit l'être, c'est-à-dire pour ajouter du sens. De son côté le territoire n'est pas un simple support, une étendue passive qui admettrait à peu près n'importe quel aménagement: il manifeste ce qu'on pourrait appeler des aptitudes. Le résultat devrait naître d'une sorte de négociation, sans perdre de vue que le projet précède parce que c'est lui qui permet de sélectionner ce qui, dans l'analyse, est pertinent. Cela signifie que l'usage de ces cartes ne doit pas être confondu avec une clé universelle: elles rendent le jeu plus complexe, plus subtil, donc plus difficile, mais elles donnent aussi des chances supplémentaires à la projétation.¹⁸ »

C'est bien toute cette articulation entre le sol du territoire et le sol du projet qui nous intéresse dans cette thèse.

Ensuite, les deux ouvrages de Reh et Steenbergen sont d'une grande importance pour l'apport de l'analyse graphique à la connaissance des dispositifs de la spatialité paysagère des jardins italiens anglais et français¹⁹. L'appareil cartographique mobilisé pour analyser les projets est complété par les coupes et axonométries qui permettent de les inscrire dans les configurations géomorphologiques des sites et de

¹⁶ Léveillé Alain (dir.), *Atlas du territoire genevois. Permanences et modifications cadastrales aux XIX^e et XX^e siècles*, Genève, Département des travaux publics du canton de Genève/Service des monuments et des sites, Georg, 1993.

¹⁷ Léveillé Alain, « La forme du territoire », in *Ibid.*, p. 10.

¹⁸ CORBOZ André, « Le dessous des cartes », in *Ibid.*, p. 6.

¹⁹ Steenbergen Clemens M. et Reh Wouter, *Architecture and landscape: the design experiment of the great European gardens and landscapes*, Basel, Suisse, Birkhäuser, 2003, 399 p ; Steenbergen Clemens M. et Reh Wouter, *Metropolitan landscape architecture: urban parks and landscapes*, Bussum, Pays-Bas, Thoth, 2011, 446 p.

saisir les relations savantes entre les éléments qui les composent. L'aspect multiscalaire est là encore important, le travail prenant en compte la multitude des échelles, du territoire jusqu'aux détails architectoniques. Mettant ainsi en avant, non pas un effet de zoom centré sur un objet, mais bien des entrelacements d'échelles qui se croisent à des niveaux différents, pour des raisons et des objectifs différents et qui nous sont donnés à voir grâce à cette multiplicité de représentations. Sébastien Marot compare cette méthode à celles des architectes du XVI^e siècle et leurs entreprises de relevés de restitutions²⁰, il souligne la valeur de ce travail de « refondation », qui s'opère par « l'inventaire, le catalogue, la constitution d'un corpus qui permette la comparaison et la commensuration²¹. » Et si, encore une fois nous n'avons pas eu les moyens d'emprunter tous les aspects de cette démarche du dessin exploratoire, le procédé agit pour nous en toile de fond pour nous éclairer sur ces entrelacements multiscalaires de la fabrique du projet. Mais aussi il confirme l'utilité et la nécessité du dessin et du redessin comme instrument de questionnement et de constitution d'une connaissance qui nous aide à la compréhension du processus de la fabrique du projet. C'est bien ce que souligne Marot dans cette entreprise de recherche, dont il explique qu'elle croise la redécouverte *in situ* des projets dans leurs sites, couplé de l'exploration graphique avec « les moyens et les outils du projet » que sont « la carte, le relevé, le plan, la vue perspective, mais aussi l'axonométrie, la dissection analytique en couches et tous les procédés de décomposition ou de séquençage que facilite aujourd'hui la numérisation²². » Nous souhaitons nous inscrire dans cette continuité et espérons que notre travail graphique puisse apporter une contribution originale à la connaissance de l'histoire de l'urbanisme et plus précisément à l'expérience de projet dans l'œuvre de Henri Prost.

Le recueil de places édité par Sophie Wolfrum « Squares. Urban Spaces in Europe » en 2015 présente un catalogue de 304 places en Europe occidentale et centrale²³. Les espaces sont comparés à des échelles identiques suivant les dessins. Les plans de situation urbaine montrent le tissu au 1/5.000^e, les vues axonométriques sont au 1/1.1250^e, ainsi que les coupes et recadrages sur les places. La présentation reprend donc les principes scalaires de Durand, sans regrouper les objets sur des planches comparatives. Mais la qualité de cet ouvrage est de présenter des vues à deux échelles différentes, pour deux objectifs, la situation dans le tissu urbain et ensuite la description dessinée des espaces à une échelle qui permet de distinguer en axonométrie et en plan les traitements de sol et en coupe élévation les détails

²⁰ Marot Sébastien, « Foreword », in Clemens M. Steenbergen et Wouter Reh (éds.), *Architecture and landscape: the design experiment of the great European gardens and landscapes*, Bâle, Birkhäuser, 2003, pp. 9-13.

²¹ *Ibid.*, la version française nous a été fournie par l'auteur.

²² *Ibid.*

²³ Wolfrum Sophie (éd.), *Squares: urban spaces in Europe*, Basel, Suisse, Birkhäuser, 2015, 309 p.

architectoniques des façades, ainsi que les variations altimétriques du sol. De cet exemple nous ne pourrions malheureusement pas emprunter la collection de dessins au 1/1 250^e pour des raisons évidentes de temps et de moyens de travail.

D'autres exemples nous ont paru fondamentaux ces dernières années, tel le travail du graphiste hollandais Joost Grootens et de ses multiples atlas²⁴. Tant pour la qualité de mise en forme de travaux d'architectes urbanistes ou universitaires que pour la forme cartographique spécifique qu'il développe pour représenter une pensée sur le territoire, que ce soit sur l'histoire de l'évolution de la côte hollandaise ou sur les systèmes de défenses de celle-ci²⁵, ou encore sa tentative réussie de montrer la complexité de l'enchevêtrement des questions posées par le territoire israélo-palestinien²⁶. Sur les questions plus proches de notre objet nous retiendrons le « Metropolitan world atlas²⁷ » qui nous montre les métropoles du monde dessinées à la même échelle et avec le même protocole.

²⁴ Grootens Joost, *I swear I use no art at all: 10 years, 100 books, 18,788 pages of book design*, Rotterdam, Pays-Bas, 010 Publishers, 2010, 111 p, et voir l'article « Joost Grootens : paper planet » dans la revue EYE, The international review of graphic design, n°78, winter 2010, p. 68-83.

²⁵ Bernard Colenbrander, agence MUST, *Limes atlas*, Rotterdam, 010 Publisher, 2005, design Studio Joost Grootens ; Rita Brons et Bernard Colenbrander, agence MUST, *Atlas of the new dutch water defence line*, Rotterdam, 010 Publisher, 2009, design Studio Joost Grootens.

²⁶ Shoshan Malkit, *Atlas of the conflict: Israel - Palestine*, Rotterdam, Pays-Bas, 010 Publishers, 2010, 479 p, design Studio Joost Grootens.

²⁷ Van Susteren Arjen et Grootens Joost, *Metropolitan world atlas*, Rotterdam, 010 Publishers, 2005, 312 p.

Notre expérience des atlas et de la cartographie diachronique

Ce sont aussi des travaux précédant qui nous ont permis d'expérimenter et de valider certaines méthodes graphiques comparatives.

Tout d'abord le travail que nous avons entrepris pour le mémoire de TPFE à l'ENSA de Paris Belleville sous la direction d'Alexandre Chemetoff en 1994. Nous y avons testé une première forme d'atlas diachronique sur les quatre secteurs du plan d'aménagement de la côte d'azur varoise de 1923, publiés dans « L'œuvre de Henri Prost » en 1960²⁸. Nous les avons comparées avec un état antérieur, celui de la carte d'État-major de 1868, et l'état d'alors tel que représenté par la carte IGN de 1990²⁹. Cette comparaison avait été enrichie en 1994, pour une exposition du projet au Lavandou, des retranscriptions des tracés des voies du plan d'aménagement de 1923 avaient alors été insérées entre les cartes de Prost et l'état de 1990.

En 1995, j'ai participé à la mise au point de l'appareil de restitutions graphique comparative des projets du corpus de la recherche sur « Le parkway, dispositif métropolitain », dirigée par Jean-Louis Cohen³⁰. Les projets y étaient analysés sur deux phases, celle de l'état de leur conception ou de leur mise en œuvre, et celle de l'état actuel en 1995. Les éléments graphiques produits concernaient la situation urbaine et géographique des dispositifs (éch. 1/100.000^e), l'insertion dans le tissu urbain (éch. 1/1.750^e), et une planche les montrant en plan et en coupe (éch. 1/500^e). Cet appareil graphique constitué dans le cadre de la recherche présentait un corpus de dessins originaux permettant d'illustrer l'évolution des dispositifs et du tissu urbain, mais aussi de les comparer à partir de trois problématiques : « la nature et la ville », « flexibilité et temporalités », « espace, mobilité, vitesse³¹ ».

Entre 2010 et 2015, nous avons mis en place une expérience pédagogique intitulée « atlas [métropolitain] », qui a été initiée avec Jean-Michel Savignat et Alexandre Field au sein du Département *Architecture-Ville-Territoires* à l'ENSA-Marseille³².

²⁸ Voir les « Plans détaillés » des quatre secteurs: « Bandol-Toulon », « Hyères-Bormes », « Cavalaire - Saint-Tropez », « Sainte-Maxime - Saint-Raphaël », in *L'Œuvre de Henri Prost : Architecture et urbanisme*, Paris, Académie d'architecture, 1960, p. 130, 135, 137, 139.

²⁹ Hodebert Laurent, *Le projet d'Henri Prost pour l'aménagement de la côte d'azur varoise, 17 mars 1923*, Mémoire de TPFE, sous la direction d'Alexandre Chemetoff, École d'Architecture de Paris Belleville, Paris, 1994, p. 14-25.

³⁰ Cohen Jean-Louis (dir.), Hodebert Laurent et Lortie André, *Le parkway, dispositif métropolitain*, Paris, École d'Architecture Paris-Villemin, PIR-Ville CNRS, 1996, 370 p.

³¹ Voir le chapitre « 3. Analyse comparative », in *Ibid.*, p. 99-122.

³² Hodebert Laurent, Atlas [métropolitain] Exploration raisonnée du territoire de Marseille-Provence, travaux du séminaire de S8 Master dirigé par Laurent Hodebert de 2011 à 2013, assisté d'Alexandre Field et avec la participation d'Emmanuel Pinard, Jordi Ballesta, Camille Fallet, Jean-Marc Giraldi, et ponctuellement Emmanuel Guillemart. Département AVT, ENSA Marseille et CAUE 13, juillet 2013.

Secteur 3 Cavalaire - St Tropez. Carte d'état major, 1856.

Histoire
Géographie

Échelle 1/50 000 mètres.
LE PLAN PROST POUR L'AMÉNAGEMENT DE LA CÔTE D'AZUR VAROISE

Cavalaire - St Tropez. Plan Prost, 1923.



Échelle 1/50 000 mètres.
LE PLAN PROST POUR L'AMÉNAGEMENT DE LA CÔTE D'AZUR VAROISE

Cavalaire - St Tropez. Carte IGN, 1990.



Échelle 1/50 000 mètres.
LE PLAN PROST POUR L'AMÉNAGEMENT DE LA CÔTE D'AZUR VAROISE

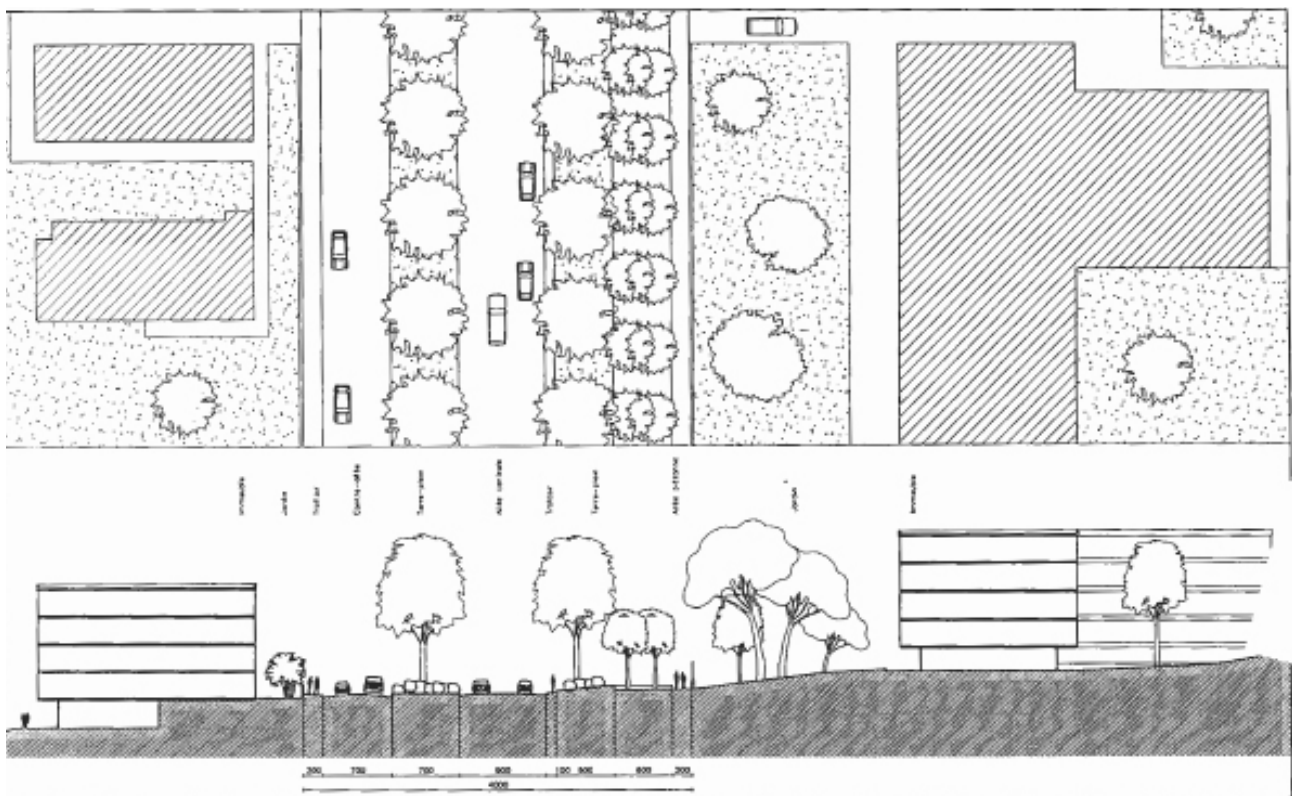
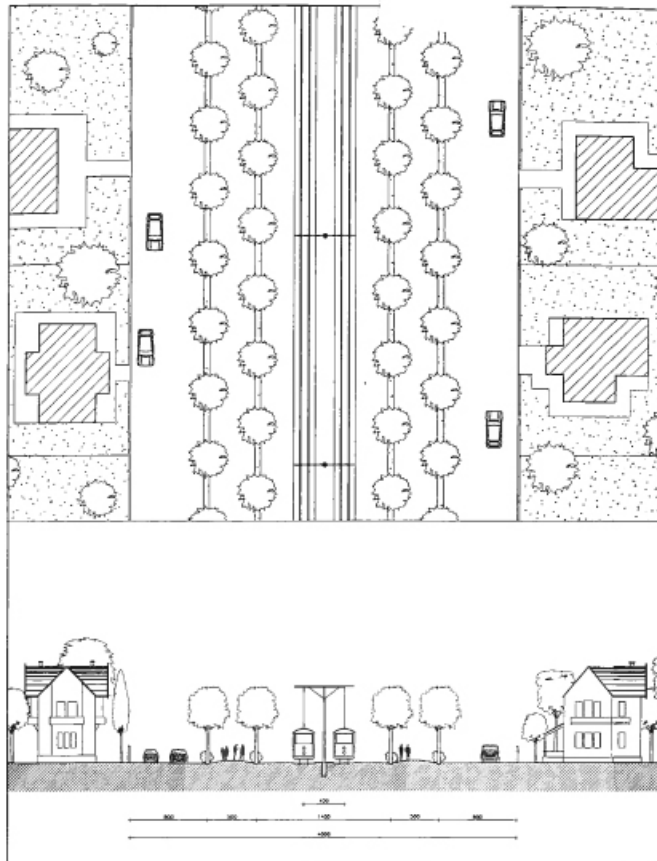
Laurent Hodebert, *Le projet d'Henri Prost pour l'aménagement de la côte d'azur varoise, 17 mars 1923*, cartographie diachronique du projet, Mémoire de TPF, sous la direction d'Alexandre Chemetoff, 30 juin 1994, pp. 20-22.



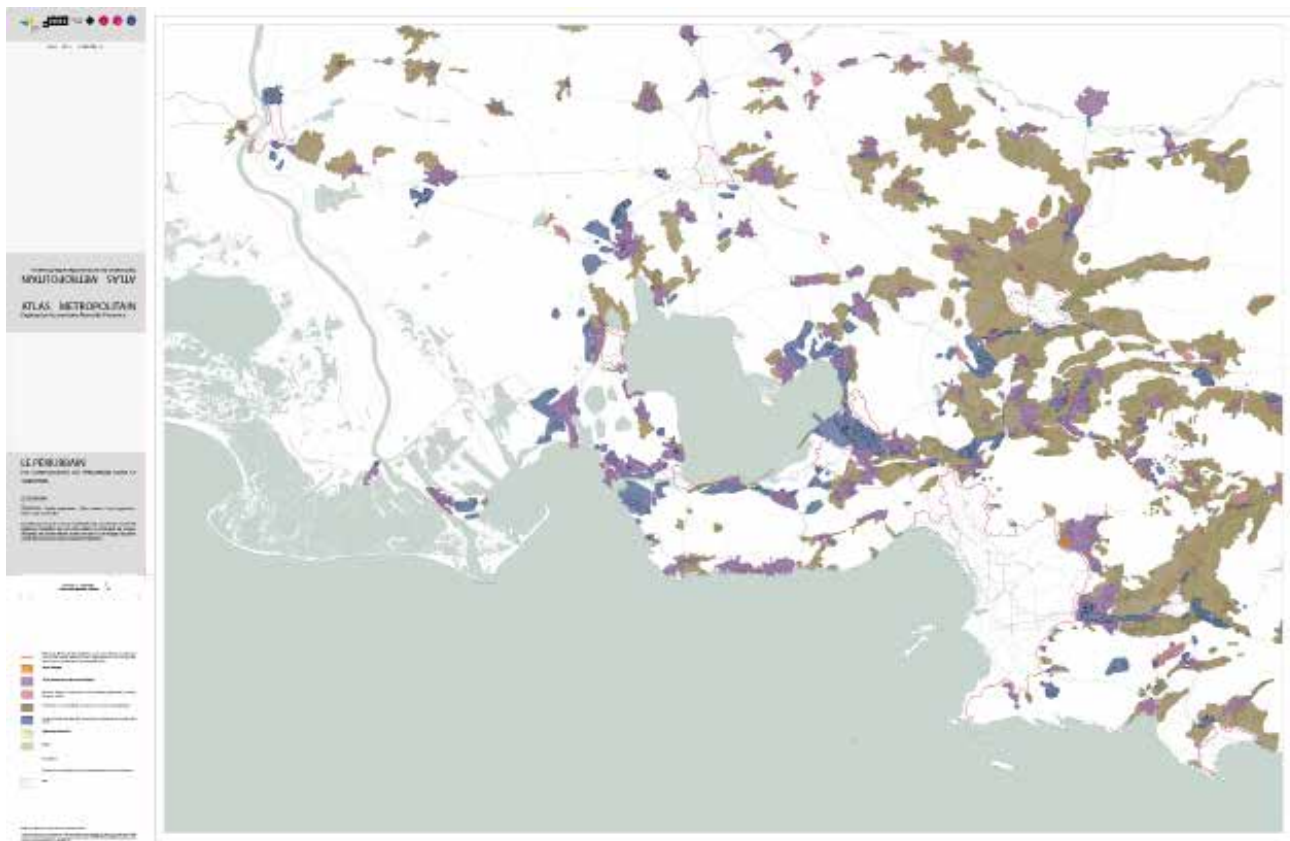
Arturo Soria y Mata, La cité linéaire, Madrid, planches d'analyse des situations urbaine et géographique du projet en 1886 et en 1996, dessin Laurent Hodebert (*Le parkway, dispositif métropolitain*, 1996, fig. 88 et 91).



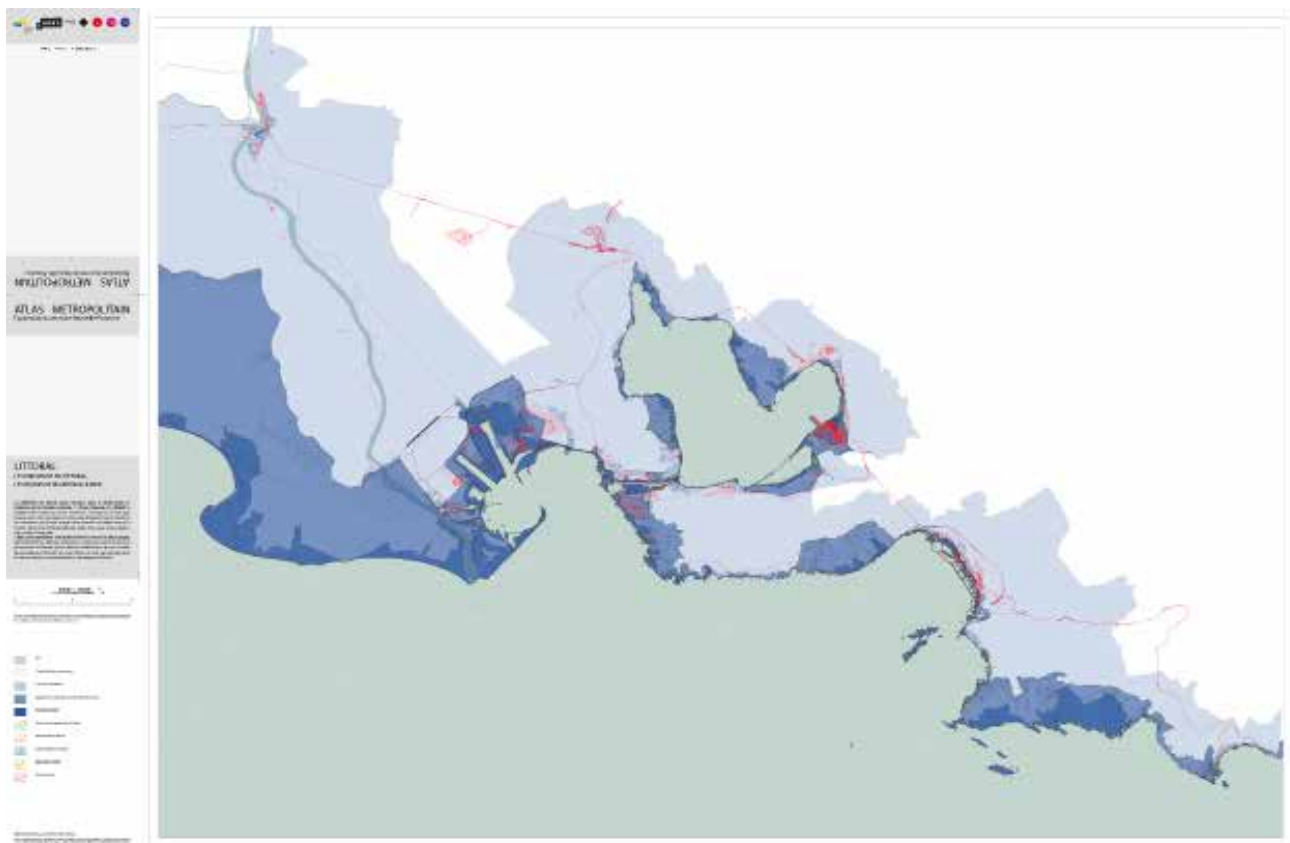
Arturo Soria y Mata, La cité linéaire, Madrid, planches d'analyse montrant l'insertion du dispositif dans le tissu urbain en 1882 et en 1996, dessin Valérie Astié (*Le parkway, dispositif métropolitain*, 1996, fig. 89 et 92).



Arturo Soria y Mata, La cité linéaire, Madrid, planches d'analyse montrant le dispositif en coupe en 1882 et en 1996, dessin Valérie Astié, relevé de l'état en 1996 Laurent Hodebert (*Le parkway, dispositif métropolitain*, 1996, fig. 90 et 93).



Atlas métropolitain, carte des composantes du périurbain, métropole Aix-Marseille-Provence, Charlotte Salles et Emile Toucas, sous la direction de Laurent Hodebert et Alexandre Field (*Carnets d'étude. Représentation du territoire*, 2014, p. 9).



Atlas métropolitain, carte de l'épaisseur du littoral, Manon Bublout et Michal Luczak, sous la direction de Laurent Hodebert et Alexandre Field (*Carnets d'étude. Représentation du territoire*, 2014, p. 7).

Expérience au cours de laquelle nous avons pu interroger et travailler sur le territoire qui allait devenir le premier janvier 2016 la métropole Aix-Marseille-Provence. L'outil principal que nous avons construit pour cette forme de recherche didactique, de formation au regard et au projet, est un atlas cartographique et photographique. Un outil d'exploration du territoire métropolitain par lequel il était question de le dessiner par le moyen de cartes descriptives et problématiques, et de le photographier en allant à la rencontre des situations³³.

Méthode de travail

Pour cette thèse, nous avons donc constitué un atlas diachronique des projets par une sélection de sources graphiques parmi les nombreux documents du Fond Prost, ils ont ensuite été mis à l'échelle, orientés cardinalement, et re-dessinés à partir de fichiers vectoriels actuels des villes concernées, suivant un protocole raisonné (organisation des couches, tri et sélection des informations, synthèse, etc.).

L'analyse des projets est avant tout spatiale, elle questionne la constitution et la morphologie des dispositifs, dans une lecture chronologique et diachronique.

Le contexte temporel de ces objets est appréhendé sur trois périodes : la situation avant l'intervention de Prost, le projet conçu par Prost et enfin la situation contemporaine. Les cartes d'analyse sont réalisées sur plusieurs échelles de cadrages selon les catégories évoquées afin de se concentrer sur les secteurs stratégiques des projets pour vérifier leur pertinence et les hypothèses de travail.

La méthode de redessin spécifique aux séquences de paysage urbain intègre deux échelles de travail : un cadrage d'ensemble au 1/25.000^e et un recadrage sur les séquences au 1/12.500^e. Une double page de transition permet le raccord entre ces deux échelles.

Le processus intègre pour chaque phase historique un document source et des documents graphique redessinés, ceci selon plusieurs catégories de l'analyse. Pour l'état contemporain, ce sont les vues aériennes verticales qui constituent le document source. Ensuite le document vectoriel est lui aussi décomposé suivant les catégories de l'analyse.

Nous opérons l'analyse selon plusieurs thèmes, les catégories dessinées sont : la ligne de côte ou de berge, la topographie et l'hydrographie, la voirie et les ilots, le tissu urbain (au 1/12.500^e), les parcs et jardins, les vues, les édifices structurants.

Pour finir, des cartes de synthèse reprennent une sélection raisonnée de ces éléments tout en y ajoutant des axes structurants et les espaces publics majeurs.

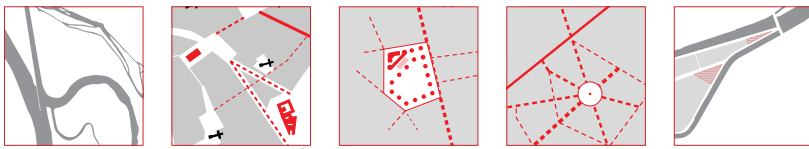
³³ Hodebert Laurent, "Explorer le territoire, la fabrique d'un atlas métropolitain", *Secrets de Fabriques*, éditions Matière Première/ENSAPVS, Paris, 2015, pp. 160-169, voir aussi le site www.atlas-metropolitain.fr

La méthode de redessin spécifique aux armatures territoriales

Parce qu'il est impossible de dessiner et de comparer les deux projets du littoral varois et de la région parisienne, la méthode est différente que pour les séquences. Néanmoins nous avons maintenu une échelle de cadrage commune au 1/300.000^e. Ensuite les protocoles graphiques sont différents sur ces deux cas d'étude tout en respectant la diachronie autant que faire se peut, dans la mesure où nous avons les données pour travailler. Concernant la côte varoise les quatre secteurs sont redessinés au 1/100.000^e, alors que pour la région parisienne l'ensemble des cartes reste au 1/300.000^e. Les catégories de l'analyse concernent essentiellement le support topographique, le réseau des voies qui s'y installe, et les principaux éléments du grand paysage (grands massifs, forêts, cours d'eau et littoral).

Formellement nous avons emprunté le système de légende à celui mis au point par Rita Occhiuto et son équipe pour le guide de l'architecture de Liège³⁴.

³⁴ Charlier Sébastien, Moor Thomas (éds.) et Ledure Élodie, *Liège: architecture moderne et contemporaine 1895-2014*, Bruxelles, Belgique, Mardaga : Cellule Architecture de la Fédération Wallonie-Bruxelles, 2014, 2014, 397 p, les 6 cartes mises au point par l'unité de recherche « Ville Territoire Paysage » de la Faculté d'Architecture de Liège par R. Occhiuto, P. Hautecler, P. Frankignoulle et A. de Fijter figurent en introduction de l'ouvrage.

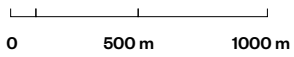


Carte historique de la ville de Liège, mise au point par l'unité de recherche « Ville Territoire Paysage » de la Faculté d'Architecture de Liège, R. Occhiuto, P. Hautecler, P. Frankignoulle et A. de Fijter (*Liège: architecture moderne et contemporaine 1895-2014*, 2014).

Atlas
Séquence de paysage urbain

1910

Anvers, le boulevard circulaire



Terrain 1903



Redessin du sol et des emprises des fossés des fortifications, à partir de la carte d'État Major de 1903, IGN, Bruxelles.

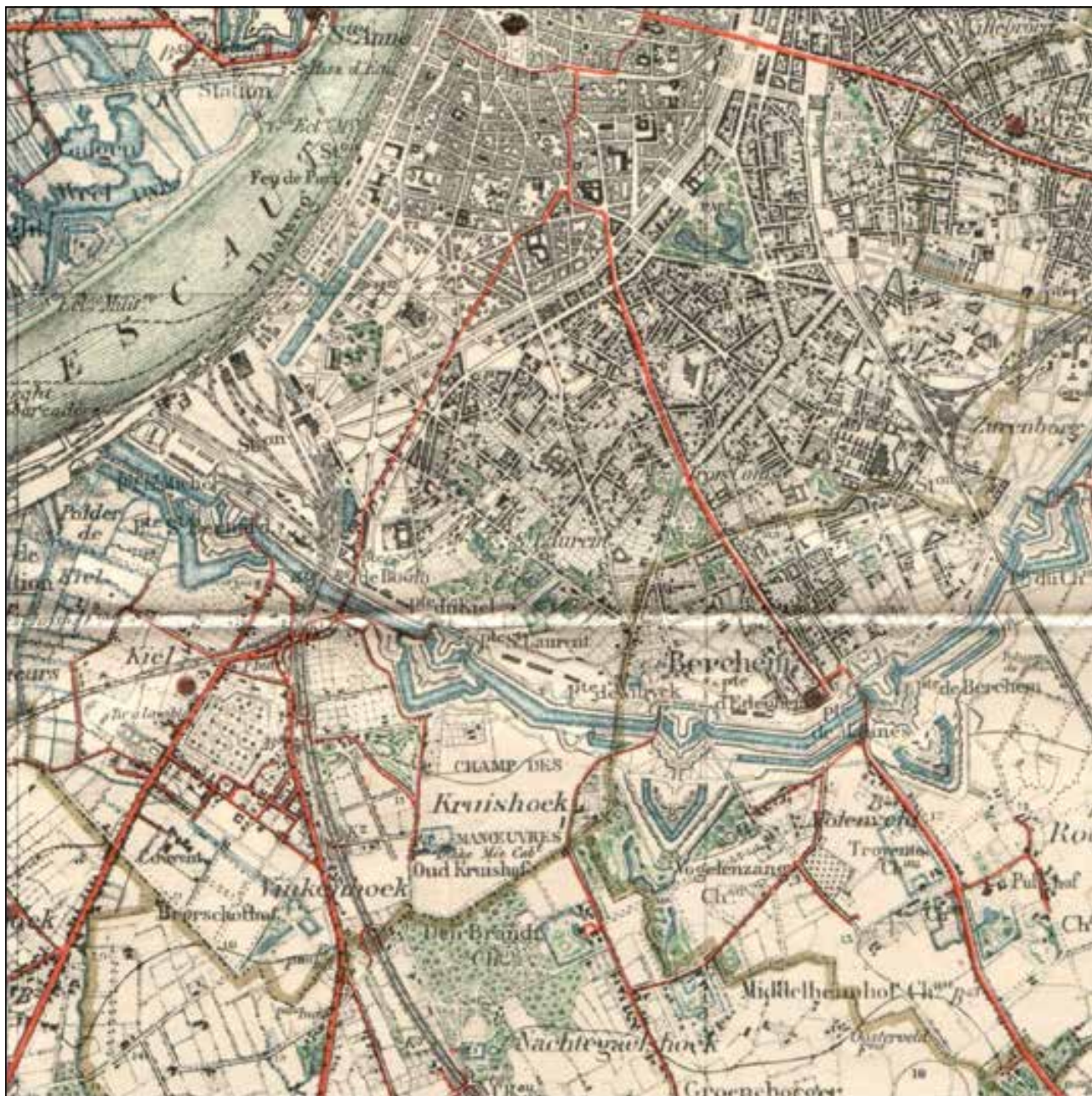
Carte Antoine Besson, Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.

Le sol est pratiquement plat, en dehors des tracés en creux des fossés des fortifications. Une darse est présente en bordure de l'Escaut, pratiquement en centre-ville.

Source 1903

1:25 000

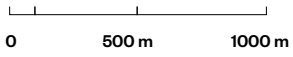
0 500 m 1000 m



Carte État Major, 1903, IGN, Bruxelles.

La carte montre un tissu urbain assez clairsemé entre le centre historique et les fortifications.

Plan 1903 - Tracés

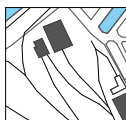


Redessin du sol et des tracés de voies et réseau ferré, à partir de la carte d'État Major de 1903.

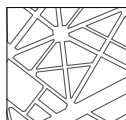
Carte Antoine Besson, Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert



Limites extérieures des Fortifications



Bâtiments institutionnels

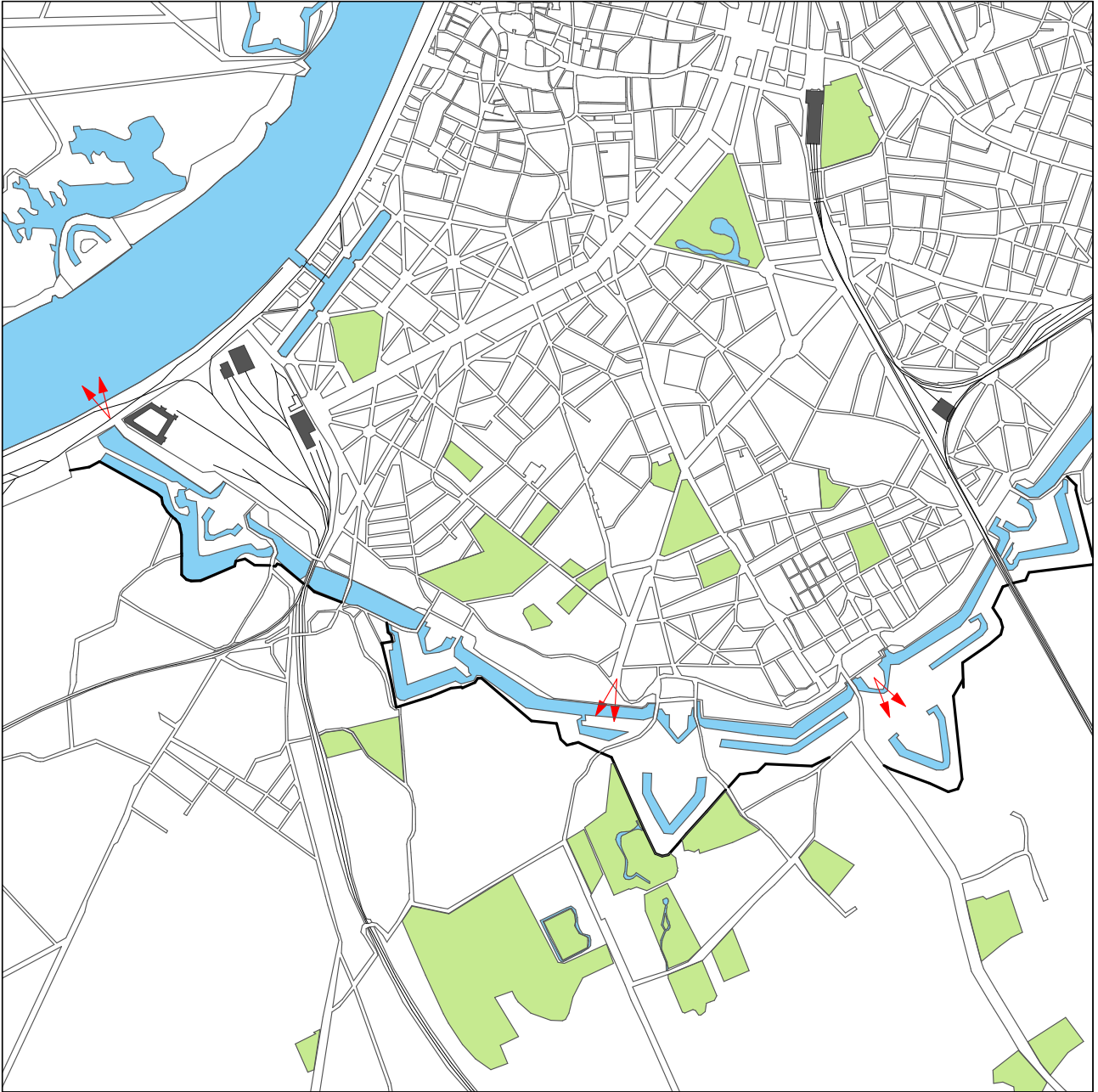


Voies et îlots

Plan 1903 – Parcs et vues

1:25 000

0 500 m 1000 m



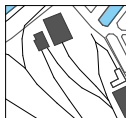
Redessin du sol, des tracés de voies et du réseau ferré, et des parcs et jardins, à partir de la carte d'État Major de 1903.

Carte Antoine Besson, Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert

La carte montre la présence de parcs et jardins très proches du centre, quelques espaces libres végétalisés entre le centre et les fortifications, et enfin de grands espaces au delà de cette limite.



Limites extérieures des Fortifications



Bâtiments institutionnels



Parcs et jardins

Source Prost 1910

1:25 000

0 500 m 1000 m



Henri Prost, "Projet d'agrandissement de la ville d'Anvers par l'aménagement de la zone militaire. Plan général", Concours d'aménagement et extension d'Anvers (Belgique), 1910, Fonds Prost, AA/CAPA/AA XX°, 343 AA 3/7.

Ce cadrage partiel sur le plan de Prost prolonge certaines des voies urbaines au delà des fortifications, et intègre les espaces situés au delà des limites de la ville par de grands tracés souples.

Un large boulevard s'inscrit sur les traces des fortifications, il articule une série de grands espaces structurés sur les anciens bastions et dans l'axe des portes de la ville.

Plan Prost 1910 – Îlots

0 500 m 1000 m



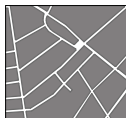
Redessin du sol, voies, voies ferrées, îlots et bâtiment remarquables, à partir du plan de Prost de 1910.

Carte Antoine Besson, Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert

Le tracé des îlots montre comment Prost structure le plan d'agrandissement à partir des tracés des fortifications et organise les espaces libres à partir de cette ceinture autour de la ville existante.



Bâtiments institutionnels



Îlots bâtis

Plan Prost 1910 – Tracés

1:25 000

0 500 m 1000 m

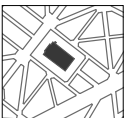


Redessin du sol, voies, voies ferrées, îlots et bâtiment remarquables, à partir du plan de Prost de 1910.

Carte Antoine Besson, Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert

Prost dessine le plan d'agrandissement en prolongeant une partie des voies existantes et en suivant le tracé des voies inscrites dans le programme du concours.

Les séquences qui s'articulent sur le boulevard sont ponctuées par des bâtiments institutionnels.

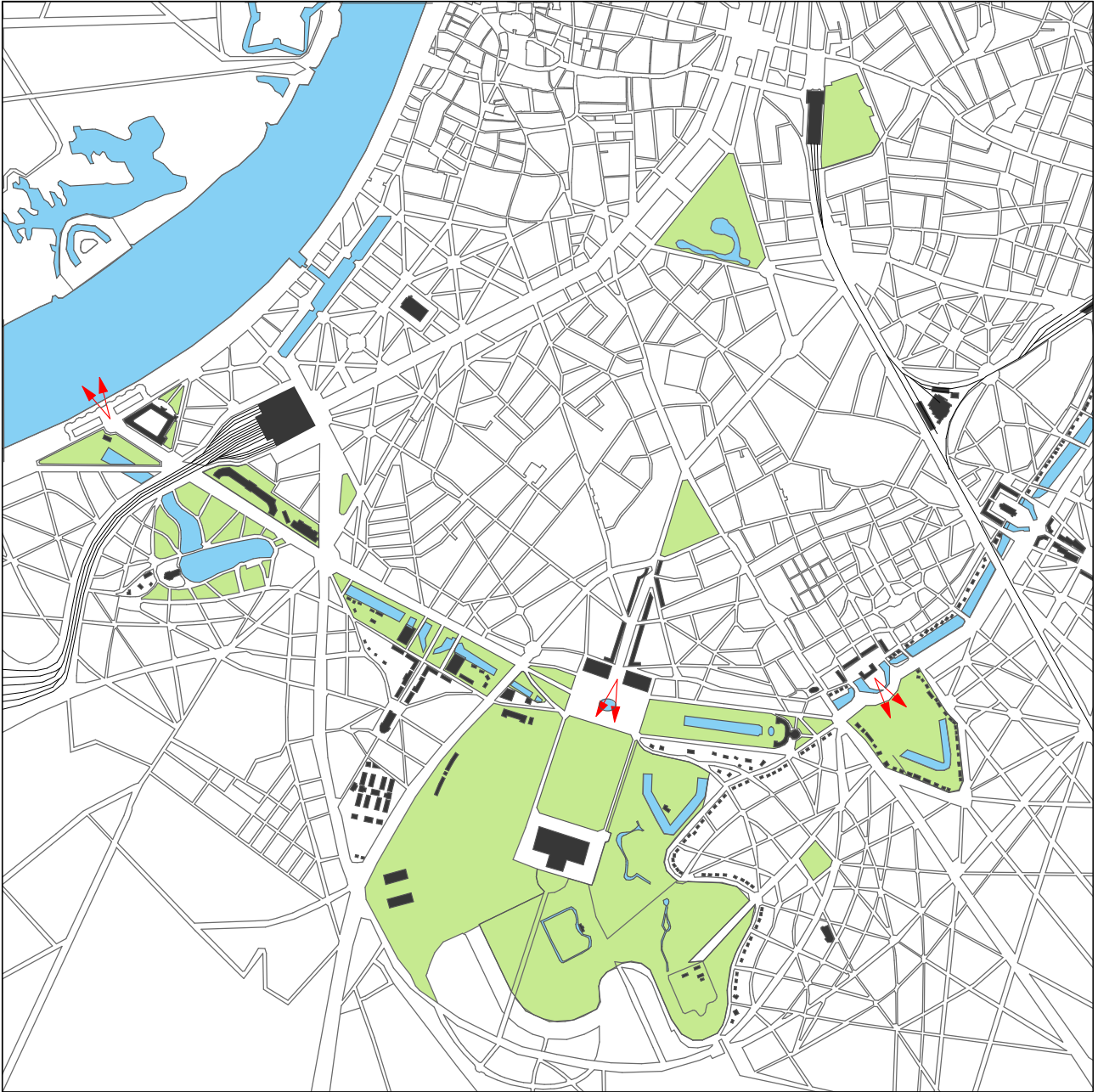


Bâtiments
institutionnels

Voies

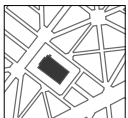
Plan Prost 1910 – Parcs et vues

0 500 m 1000 m



Redessin du sol, voies, voies ferrées, îlots et bâtiment remarquables.
parcs et jardins, à partir du plan de Prost de 1910.

Carte Antoine Besson, Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert



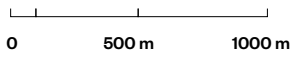
Bâtiments
institutionnels



Parcs et
jardins

Le dessin des parcs et jardins montre une organisation en système qui intègre les espaces libres existants autour des fortifications, dans la continuité des études d'Hénard sur Paris.

Les vues principales s'organisent le long du boulevard projeté et transversalement suivant les axes des portes existantes. En fin de parcours, le belvédère demandé au programme permet une vue large sur le paysage de l'Escaut.



Terrain actuel



Carte du terrain actuel d'après la carte IGN et les fichiers de données numériques de la ville d'Anvers, 2015.

Carte Antoine Besson, Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert

La carte du terrain actuel montre la disparition de la quasi totalité des fossés qui longeaient les fortifications. La darse située proche du centre historique a été comblée.

Photographie aérienne actuelle

1:25 000

0 500 m 1000 m



Photographie aérienne actuelle, source Bing 2017.

Tissu urbain actuel

0 500 m 1000 m



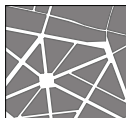
Carte du tissu urbain : sol, voies, voies ferrées, îlots et bâtiment remarquables, d'après la carte IGN et les fichiers de données numériques de la ville d'Anvers, 2015.

Carte Antoine Besson, Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert

Le tissu urbain actuel s'étend au delà des anciennes fortifications. Certains espaces libres subsistent bien que le plan de Prost n'ait pas été mis en place. Des infrastructures lourdes, autoroute et voie ferrée, sont venues s'inscrire dans l'espace libéré par le démantèlement des fortifications.



Bâtiments
institutionnels



Îlots bâtis

Persistence des tracés de Prost en 2015

1:25 000

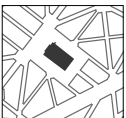
0 500 m 1000 m



Carte de la persistance des tracés du plan de Prost dans les tracés des voies actuelles. Superposition des tracés de 1910 sur le redessin des tracés actuels en 2015.

Carte Antoine Besson, Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert

La superposition des voies du plan de Prost de 1910 avec le plan de l'état actuel montre la persistance de certains éléments tracés par Prost dans un secteur situé au sud de la ville et à l'ouest des anciennes fortifications.

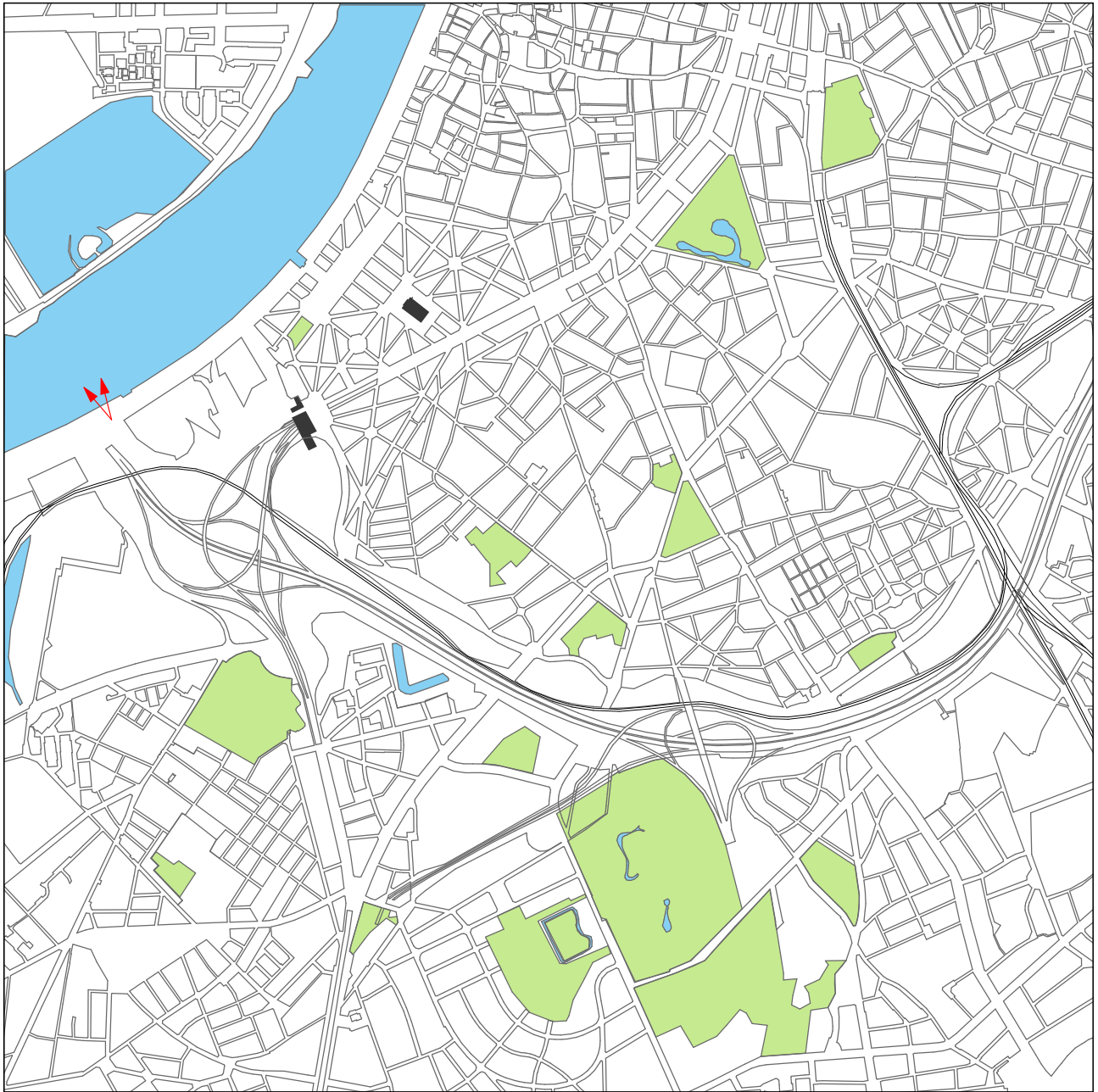
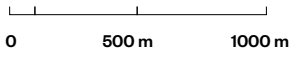


Bâtiments
institutionnels



Voies
principales

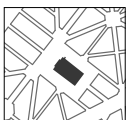
Parcs et vues 2015



Carte des parcs et jardins dans les tracés des voies actuelles, d'après la carte IGN et les fichiers de données numériques de la ville d'Anvers, 2015.

Carte Antoine Besson, Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert

La carte montre la subsistance de parcs et jardins au-delà des fortifications. Pour en conclure qu'ils sont les traces de ceux dessinés par Prost en 1910 il faudrait pouvoir vérifier avec des sources des archives de la ville d'Anvers.



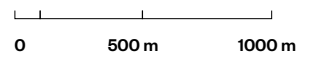
Bâtiments institutionnels



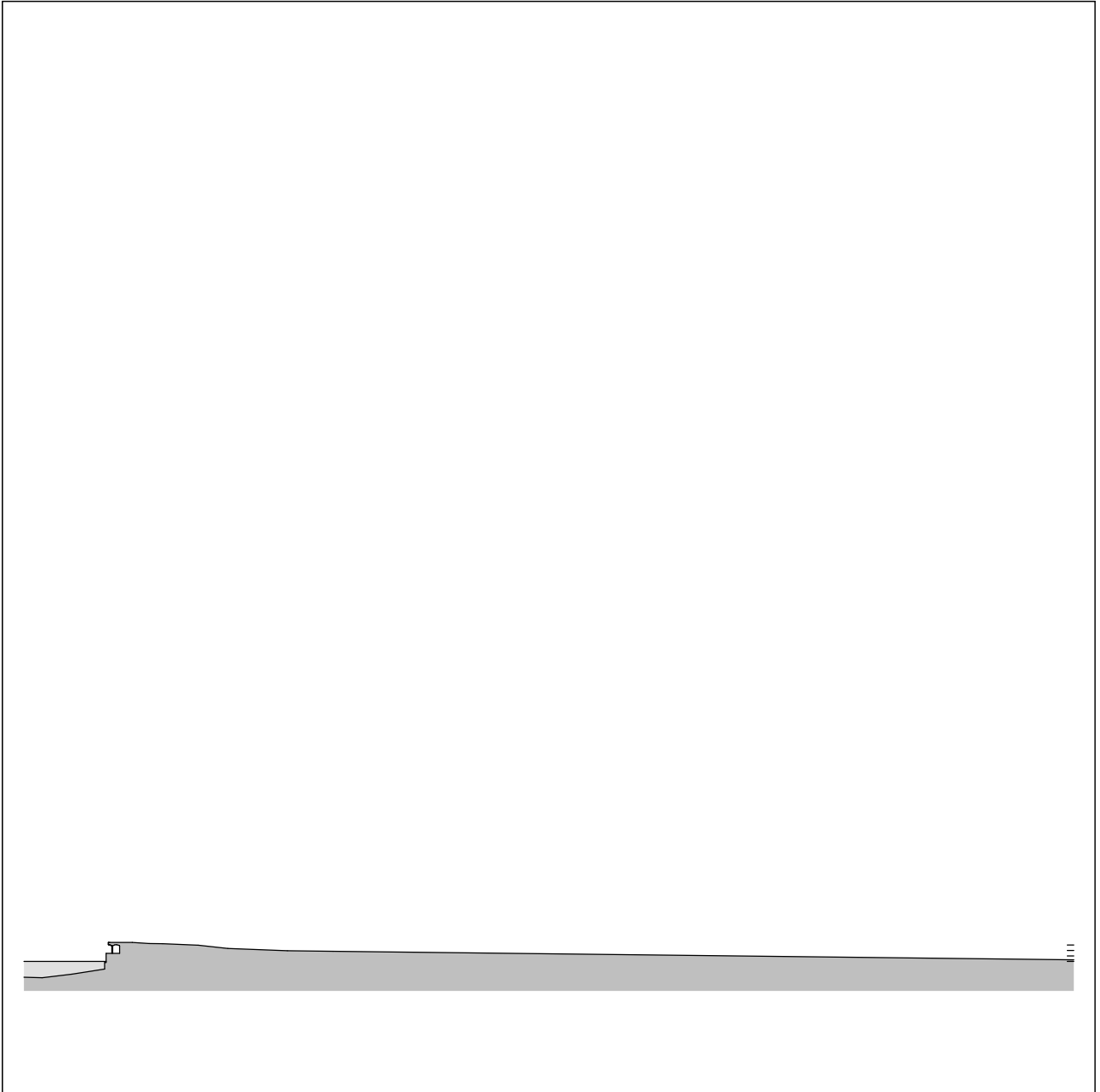
Parcs et jardins

Coupe

1:25 000



0 500 m 1000 m



Plan Prost 1910, coupe en long sur le boulevard et la montée sur le belvédère.

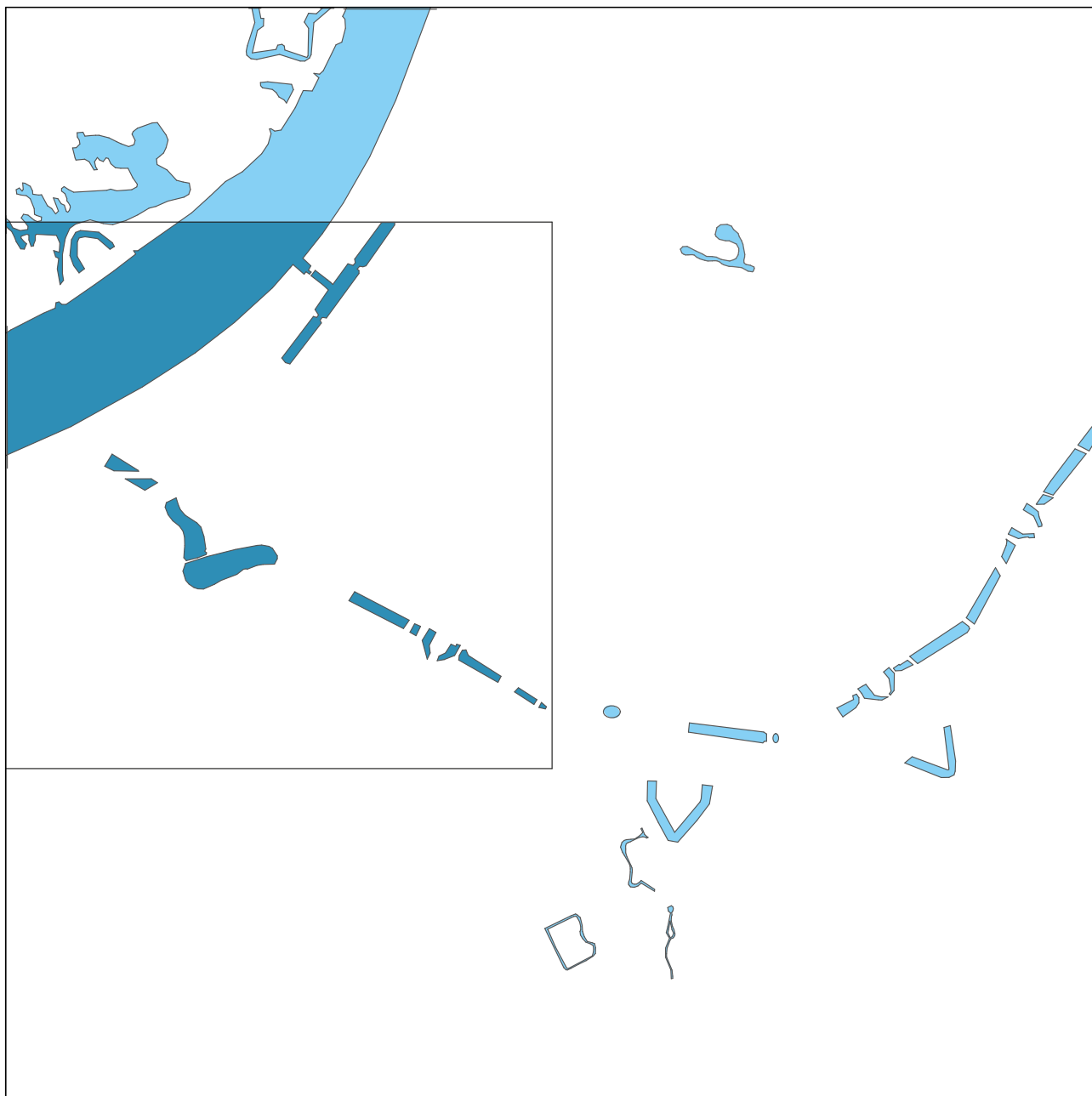
Margaux Leduc, sous la direction de L. Hodebert

La coupe montre comment Prost a dessiné le profil en long du boulevard qui monte en pente douce vers le belvédère. Il le positionne ainsi comme un point culminant qui termine la fin de la grande séquence du boulevard par ce balcon urbain sur l'Escaut.

Terrain 1903

1:25 000

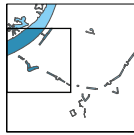
0 500 m 1000 m



Redessin du sol et des emprises des fossés des fortifications, à partir de la carte d'État Major de 1903.

Carte Antoine Besson, Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.

Emprise du recadrage sur la séquence finale du projet de Prost, là où les fossés des fortifications rejoignent l'Escaut et où se positionne le belvédère urbain.



Terrain 1903 - Recadrage



Redessin du sol et des emprises des fossés des fortifications, à partir de la carte d'État Major de 1903.

Carte Antoine Besson, Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.

Ce recadrage montre la séquence choisie à une échelle qui offre une lecture plus fine sur un espace stratégique du projet de Prost.

Source 1903

1:12 500

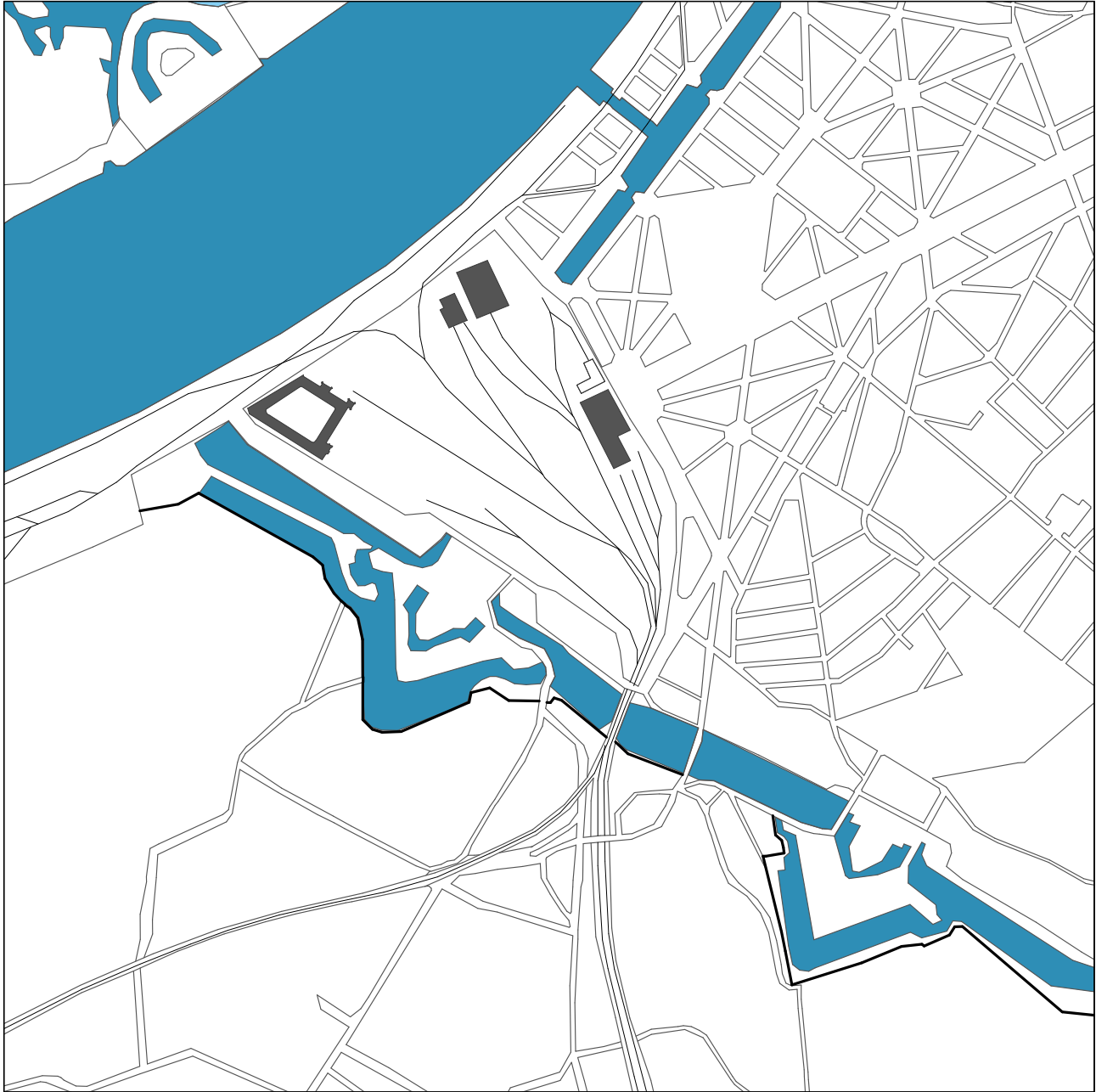
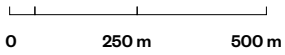
0 250 m 500 m



Carte État Major, 1903, IGN, Bruxelles.

Cette carte permet de distinguer autour de la porte de Kiel, le polder, la gare de chemin de fer voyageur et l'embranchement des voies ferrées vers les quais industriels de l'Escaut.

Plan 1903



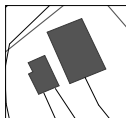
Redessin du sol et des tracés de voies et réseau ferré, à partir de la carte d'État Major de 1903.

Carte Antoine Besson, Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert

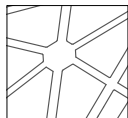
Cette carte montre la large emprise des fossés en eau des fortifications, le tracé des voies ferrées et la position de la gare voyageur dans l'axe d'un boulevard qui la relie au centre. Notons la présence d'une darse au nord de cette gare et la largeur du faisceau des voies ferrées qui desservent les quais industriels de l'Escaut.



Limites extérieures des Fortifications



Bâtiments institutionnels

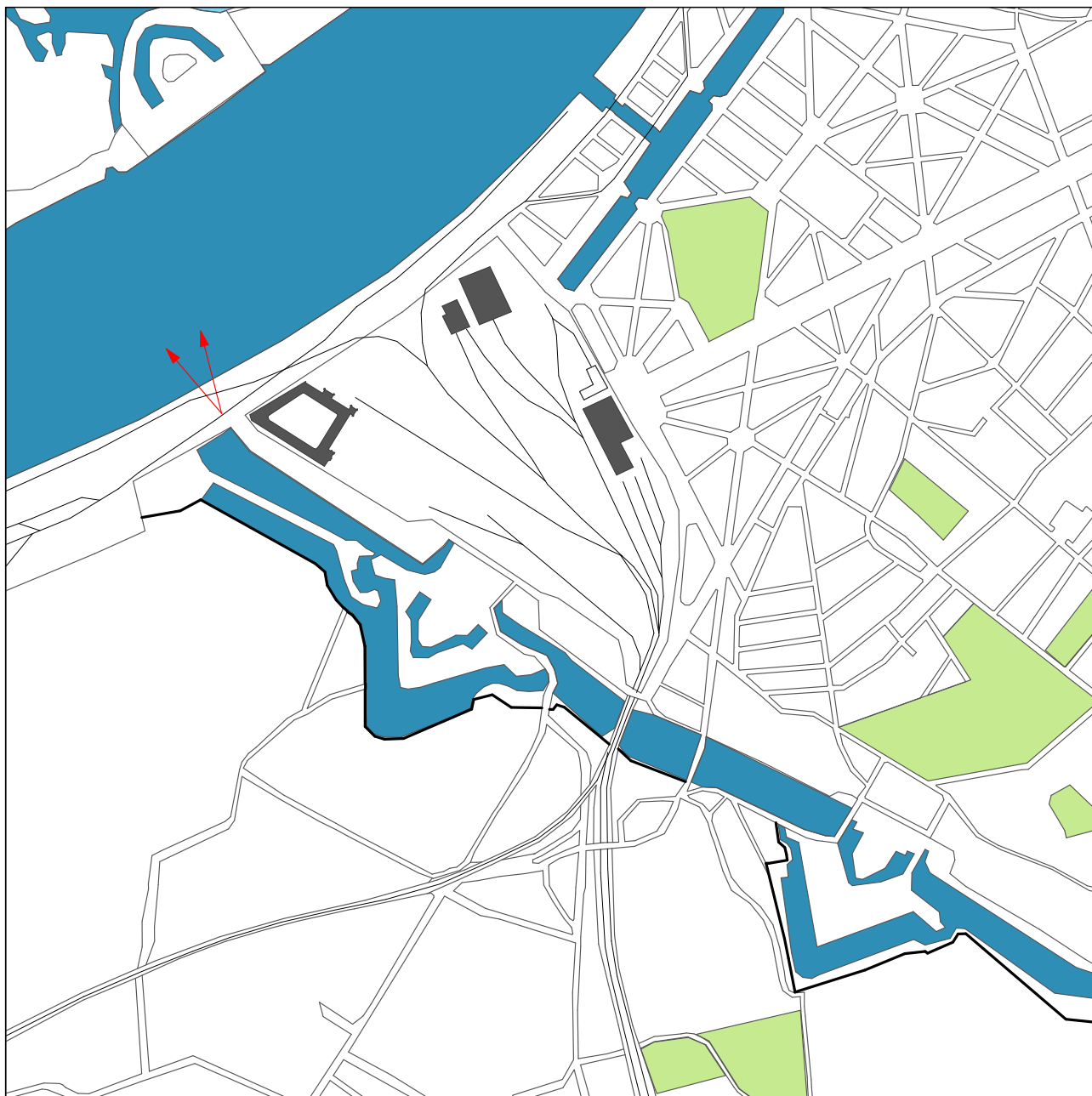


Îlots

Plan 1903 – Parcs et vues

1:12 500

0 250 m 500 m



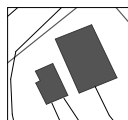
Redessin du sol, des tracés de voies et réseau ferré, et des parcs et jardins, à partir de la carte d'État Major de 1903.

Carte Antoine Besson, Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert

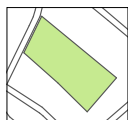
Quelques espaces végétalisés existent dans ce quartier de faubourg, à proximité de la gare de voyageurs et des fortifications.



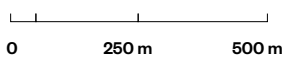
Système des fortifications



Bâtiments institutionnels



Parcs et jardins



Source Prost 1910



Henri Prost, "Projet d'agrandissement de la ville d'Anvers par l'aménagement de la zone militaire. Plan général", *Concours d'aménagement et extension d'Anvers (Belgique), 1910, Fonds Prost, loc. cit., 343 AA 3/7.*

Recadrage sur le plan de Prost sur le quartier de Kiel, au droit du projet de la nouvelle gare du sud et du belvédère.

Un large boulevard s'inscrit sur les traces des fortifications, il articule une série de grands espaces structurés sur les anciens bastions et dans l'axe des portes de la ville.

Source Prost 1910

1:12 500

0 250 m 500 m



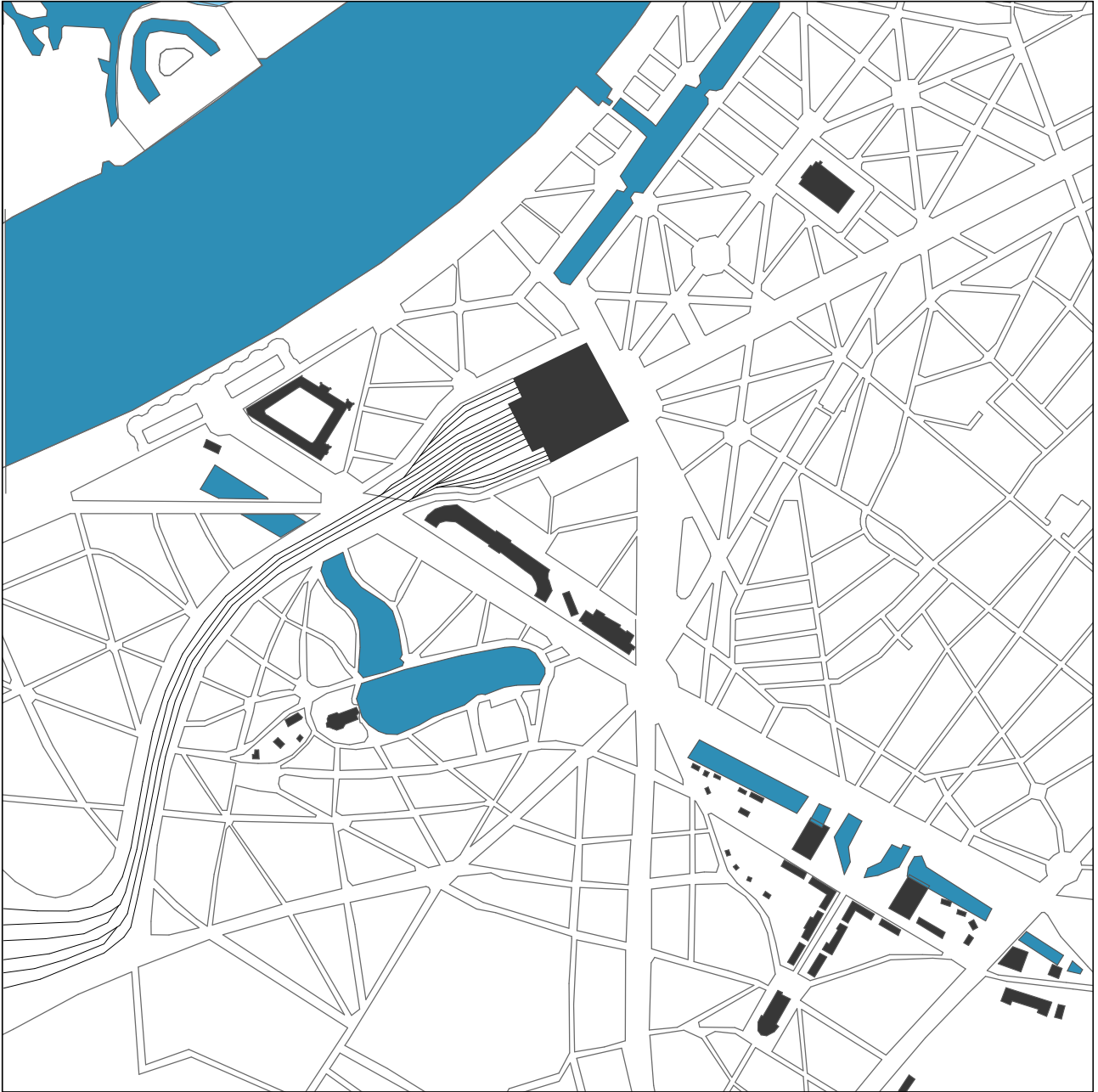
Henri Prost, "4^e feuille du projet", Concours d'aménagement et extension d'Anvers (Belgique), 1910, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 3/7.

Recadrage sur la séquence finale du plan de Prost dite "Porte de Boom et Cité jardin du sud". Elle se développe entre la porte de Kiel à l'est, et le belvédère sur l'Escaut à l'ouest.

Le projet de la gare du sud se déploie vers l'ouest depuis la situation existante profitant des nouveaux tracés des voies ferrées la desservant. Le projet propose une série d'îlot à bâtir autour de cette gare et conserve certains bâtiments existants accompagnant le tracé du boulevard vers la plateforme du belvédère.

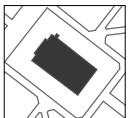
Plan Prost 1910 – Tracés

0 250 m 500 m

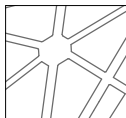


Redessin du sol, voies, voies ferrées, îlots et bâtiment remarquables, à partir du plan de Prost, "4^e feuille du projet", 1910.

Carte Antoine Besson, Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert



Bâtiments
institutionnels



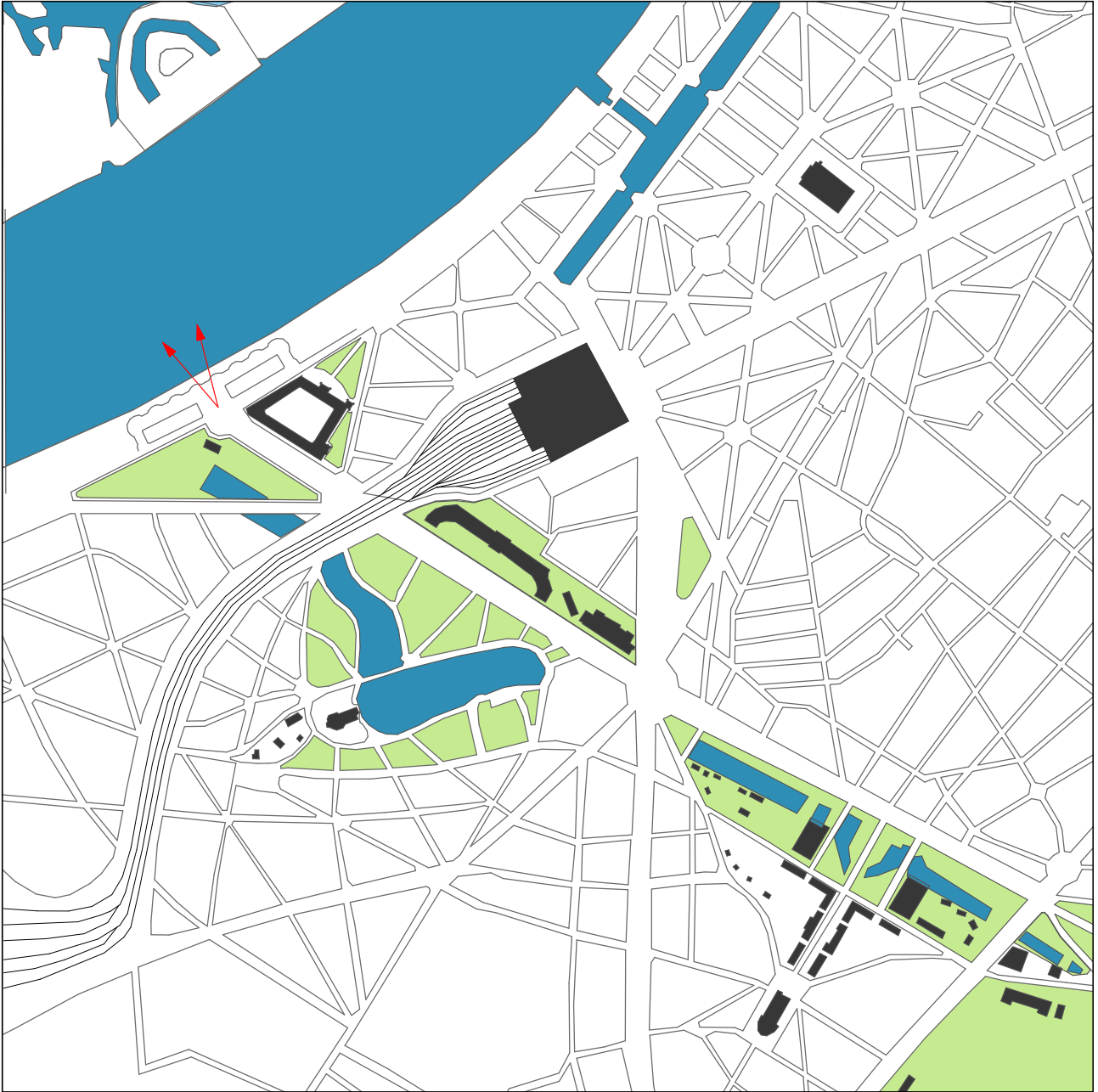
Îlots

Ce cadrage montre comment Prost fait du boulevard un espace d'interface entre les faubourgs de la ville et l'extension au delà des fortifications. Les fossés sont intégrés dans le plan, autant pour jouer avec le boulevard et les édifices publics, que comme une pièce d'eau incluse au nouveau quartier de la "Cité jardin du sud".

Plan Prost 1910 – Parcs et vues

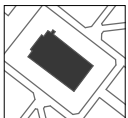
1:12 500

0 250 m 500 m



Redessin du sol, voies, voies ferrées, îlots, bâtiment remarquables et parcs et jardins, à partir du plan de Prost, "4^e feuille du projet", 1910.

Carte Antoine Besson, Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert



Bâtiments
institutionnels

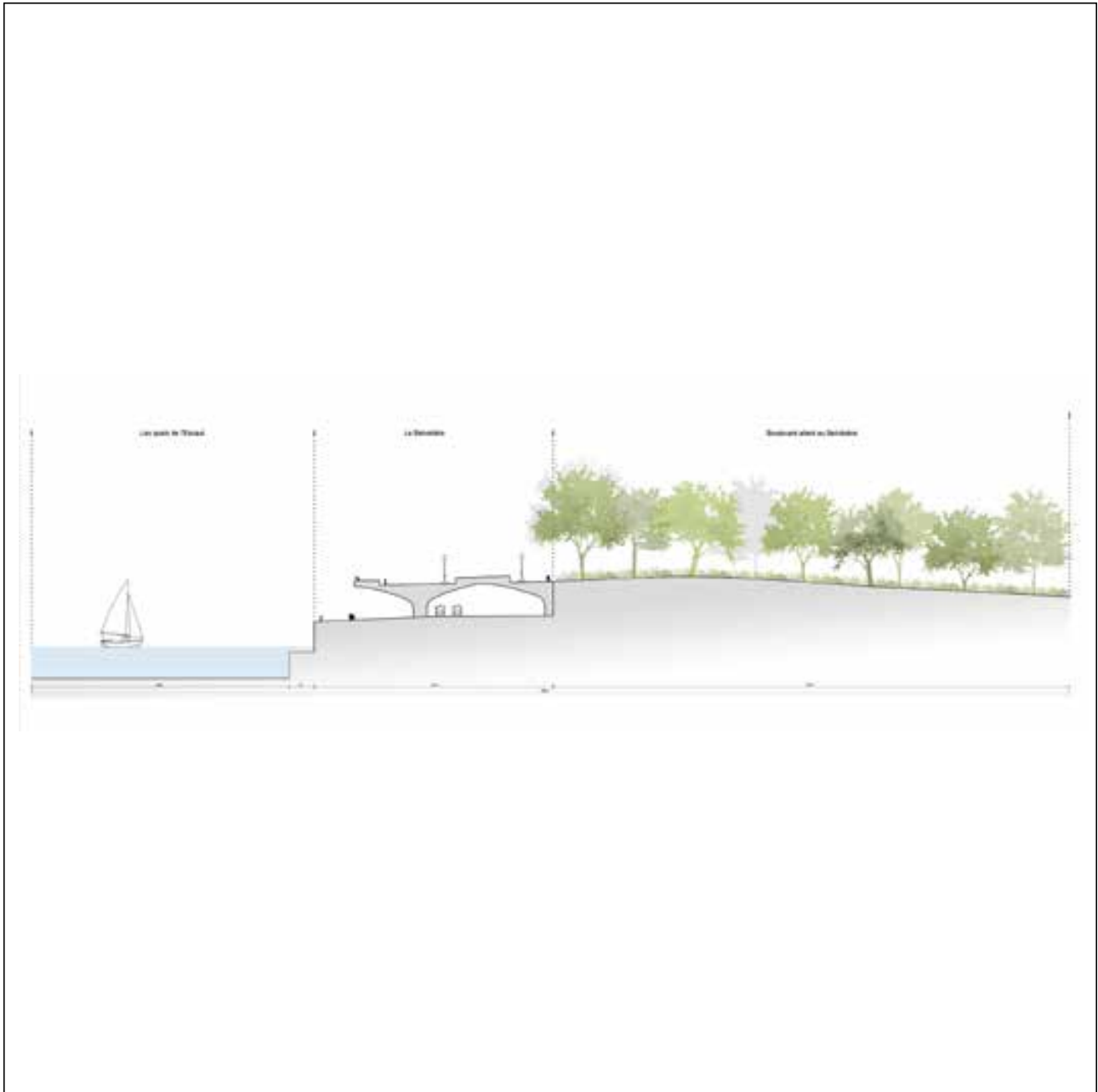


Parcs et
jardins

Cette carte révèle le système de parc linéaire que Prost met en place dans cette séquence. Les parcs et jardins se déclinent d'une manière linéaire en accompagnement du boulevard et des fossés conservés, et ponctuellement pour les loisirs, devant les édifices publics, intégrés à la Cité jardin sud et autour de la rampe qui conduit au belvédère.

Coupe Prost – Belvédère

0 30 m 60 m



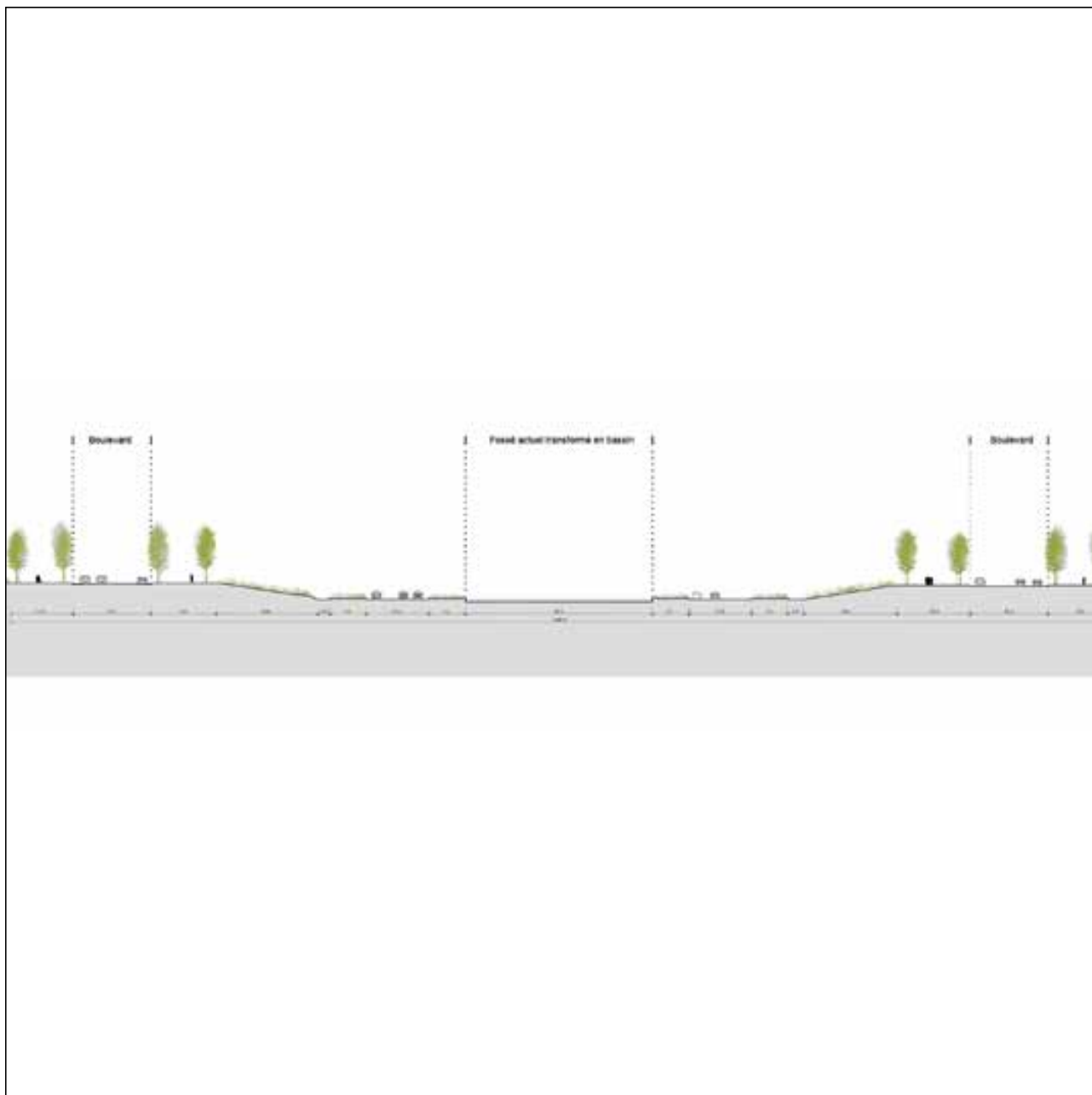
Plan Prost 1910, coupe sur la fin de la montée au belvédère.
Margaux Leduc, sous la direction de L. Hodebert.

La coupe montre comment Prost dessine le belvédère pour que la plateforme échappe au dessus des quais industriels pour offrir une ouverture visuelle large sur l'Escaut. Les espaces plantés, ainsi que des plantations d'alignement accompagnent la montée de la rampe vers cette terrasse haute.

Coupe Prost – Square

1:1000

0 20 m 40 m



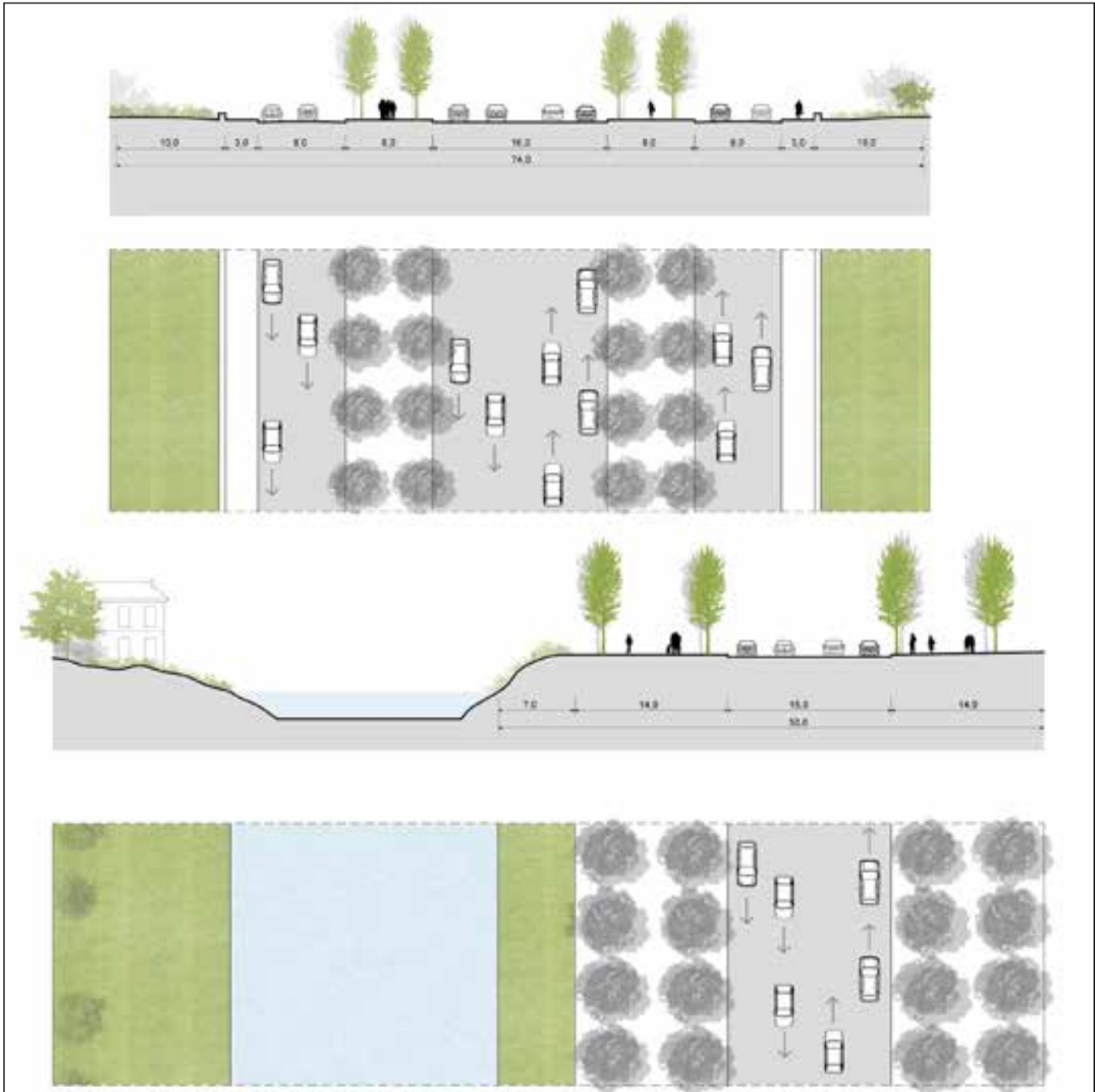
Plan Prost 1910, "Coupe sur le square en avant de la salle de concert de Berchem", d'après les "Profils du boulevard et de l'avenue de la Pépinière au 250°", Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 3/7. Margaux Leduc, sous la direction de L. Hodebert.

La coupe montre comment Prost intègre les anciens fossés des fortifications dans le tracé du boulevard. Ici le fossé de l'ancien bastion est "transformé en bassin" au droit de la salle de concert de Berchem, et une branche secondaire du boulevard en fait le tour.

1:500

0 10 m 20 m

Coupe Prost – Canal et boulevard



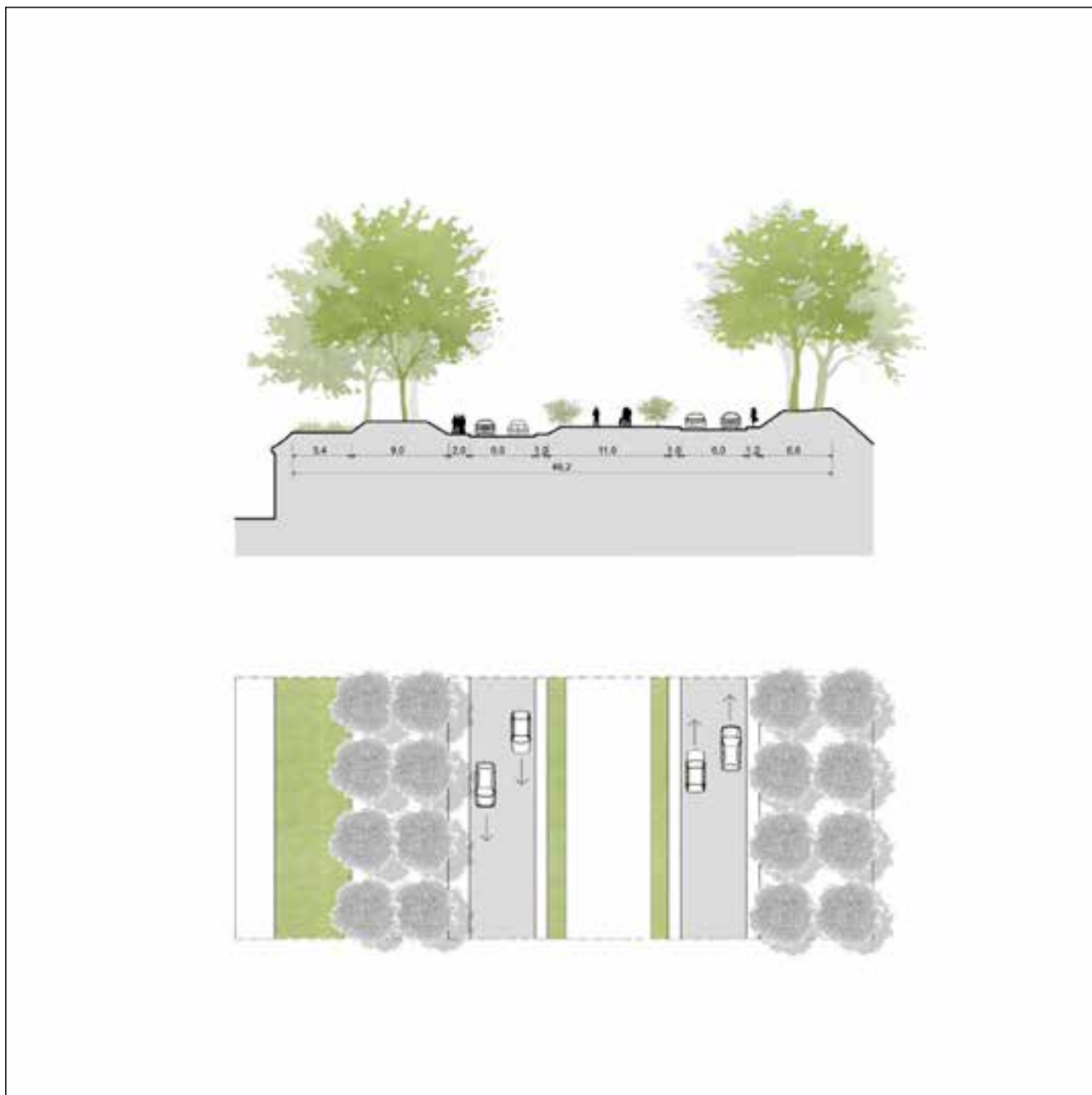
Plan Prost 1910, "Coupe sur l'avenue de la Pépinière" et "Coupe sur le boulevard et le canal", d'après les "Profils du boulevard et de l'avenue de la Pépinière au 250^e", Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 3/7.
Margaux Leduc, sous la direction de L. Hodebert.

Déclinaison du profil du boulevard suivant les situations, avec contre allées et longeant le fossé des fortifications transformé en "canal".

Coupe Prost – Boulevard

1:500

0 10 m 20 m



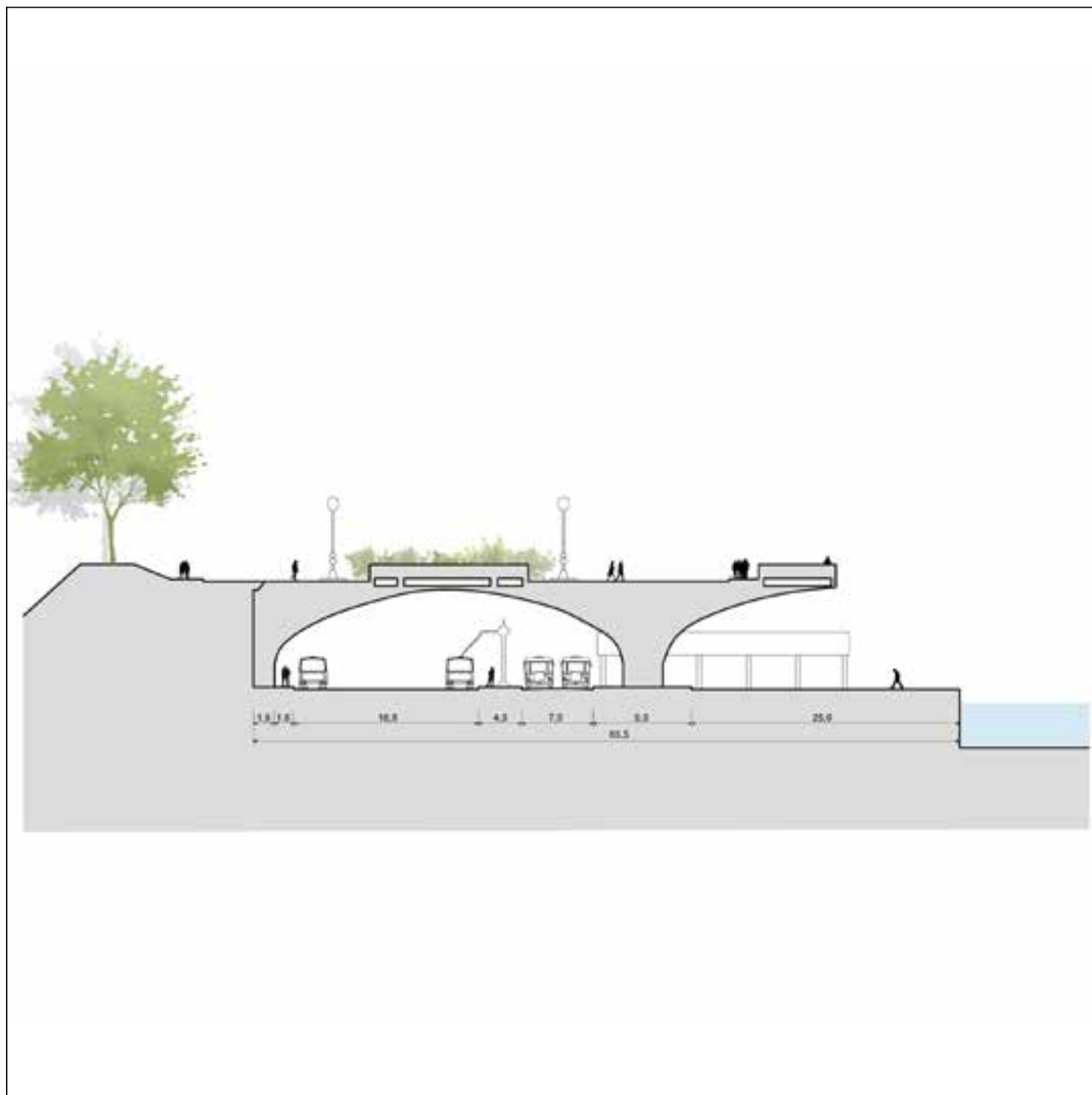
Plan Prost 1910, "Profil du boulevard arrivant sur la plateforme", d'après la feuille "Le belvédère", Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 3/7.

Redessin Margaux Leduc, sous la direction de L. Hodebert.

Des plantations d'alignement accompagnent la montée du boulevard sur la plateforme du belvédère. Sur la gauche le mur permet de soutenir la rampe, tout en préservant la bâtiment de l'arsenal qui est situé en contre-bas.

1:500

0 10 m 20 m

Coupe Prost – Plateforme

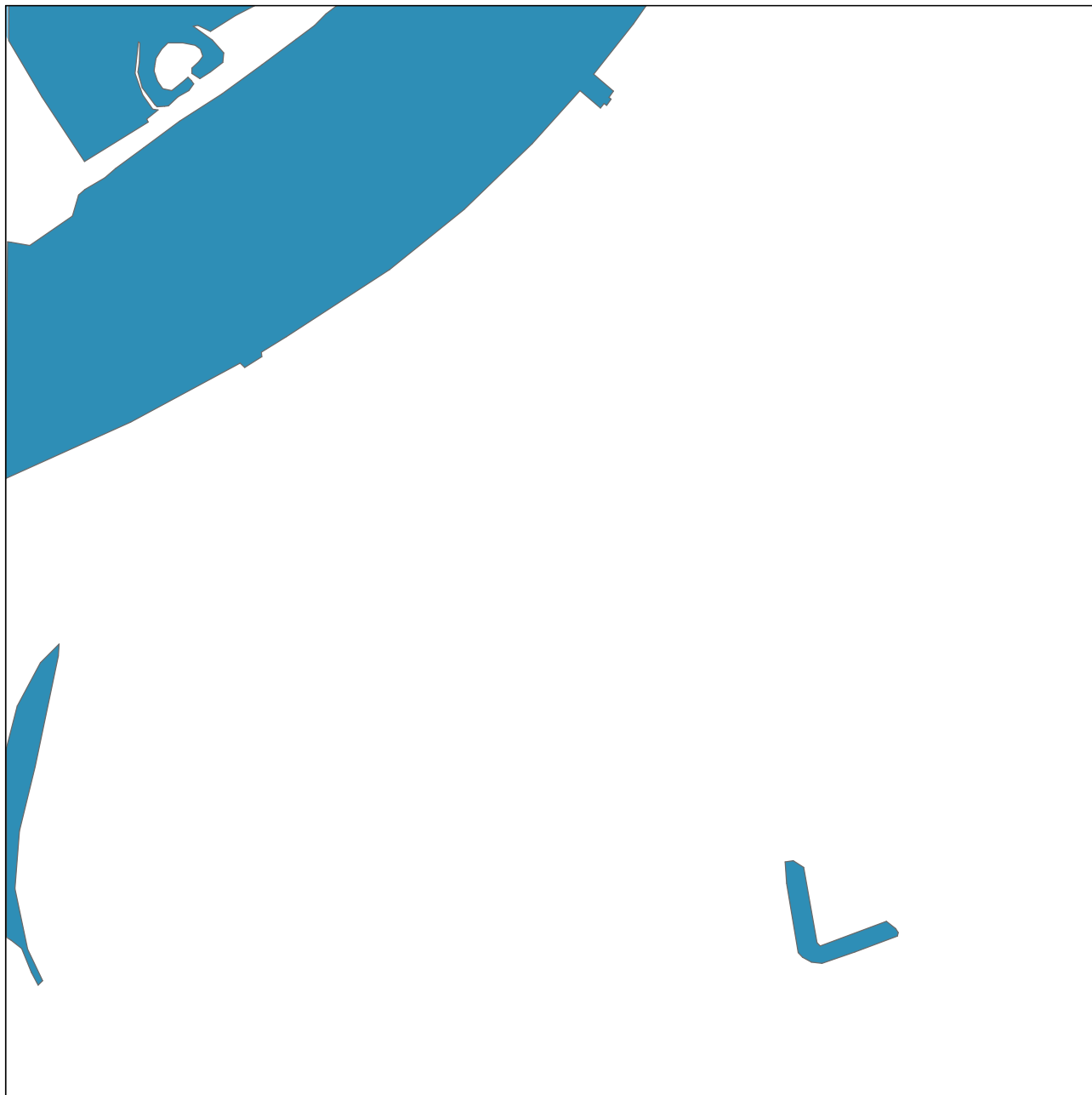
Plan Prost 1910, Coupe sur la plateforme du belvédère, d'après la feuille "Le belvédère", Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 3/7.

Redessin Margaux Leduc, sous la direction de L. Hodebert.

La coupe montre comment Prost prolonge le niveau supérieur par dessus les voies ferrées techniques qui desservent les quais du port, pour offrir une échappée visuelle vers l'Escaut. Des puits de lumière permettent d'éclairer naturellement les quais.

Terrain actuel

0 250 m 500 m



Redessin du sol et des emprises des fossés des fortifications, à partir de la carte d'État Major de 1903.

Carte Antoine Besson, Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.

La carte montre la quasi disparition des fossés des fortifications dans ce cadrage.

Vue aérienne

1:12 500

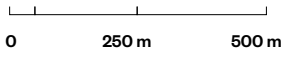
0 250 m 500 m



Photographie aérienne actuelle, source Bing 2017.

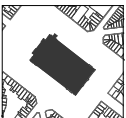
La photographie aérienne de l'état actuel montre qu'une autoroute est venue s'inscrire dans les emprises des espaces extérieurs aux fortifications, et qu'un échangeur autoroutier s'est installé dans l'espace prévu pour le faisceau ferré de la gare du sud.

Plan actuel - Îlots



Carte du tissu urbain : sol, voies, voies ferrées, îlots et bâtiment remarquables, d'après la carte IGN et les fichiers de données numériques de la ville d'Anvers, 2015.

Carte Antoine Besson, Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert



Bâtiments institutionnels

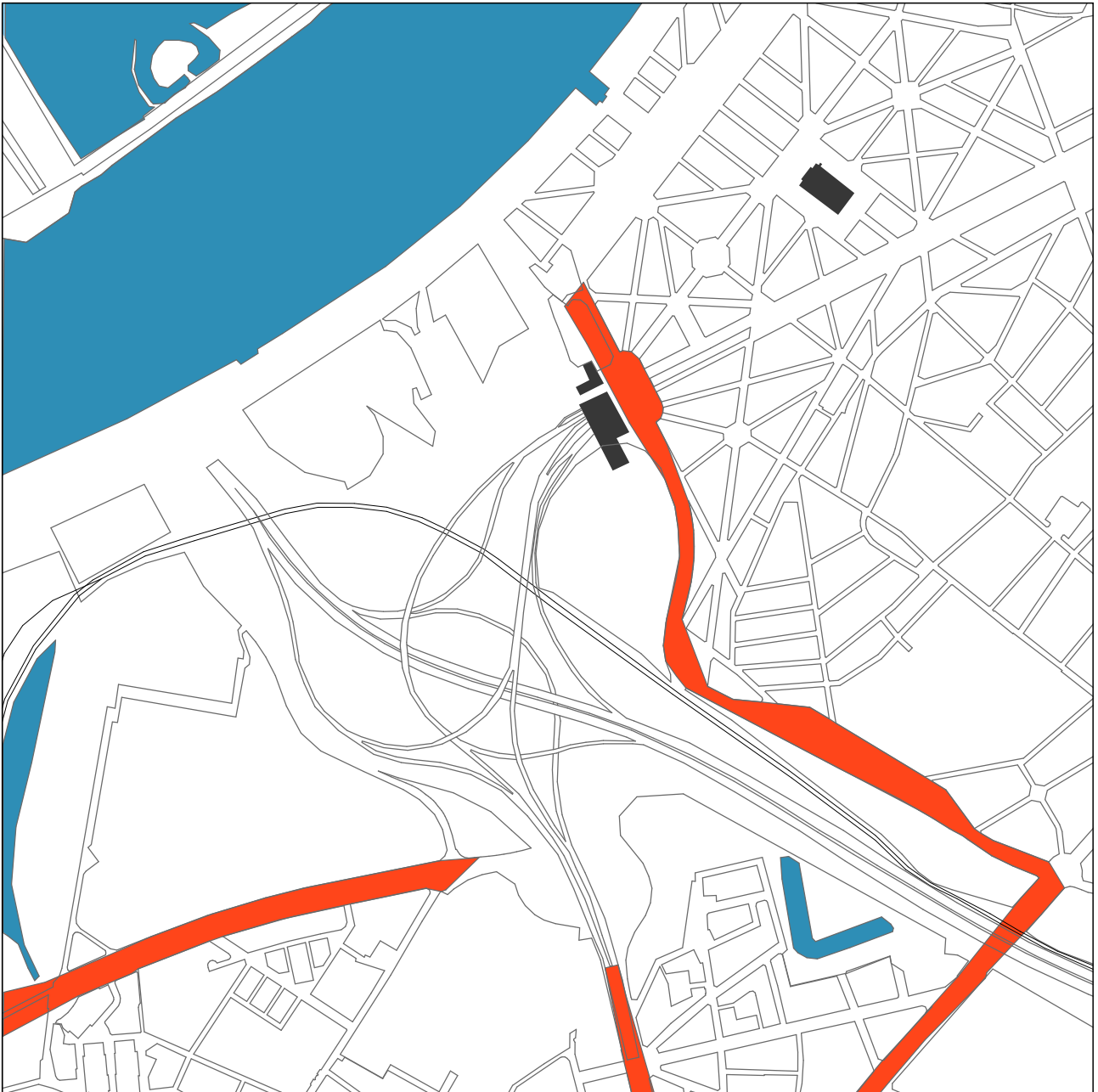


Bâti

Plan Actuel – Persistance des tracés de Prost

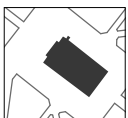
1:12 500

0 250 m 500 m

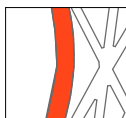


Carte de la persistance des tracés du plan de Prost dans les tracés des voies actuelles. Superposition des tracés de 1910 sur le redessin des tracés actuels en 2015.

Carte Antoine Besson, Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert

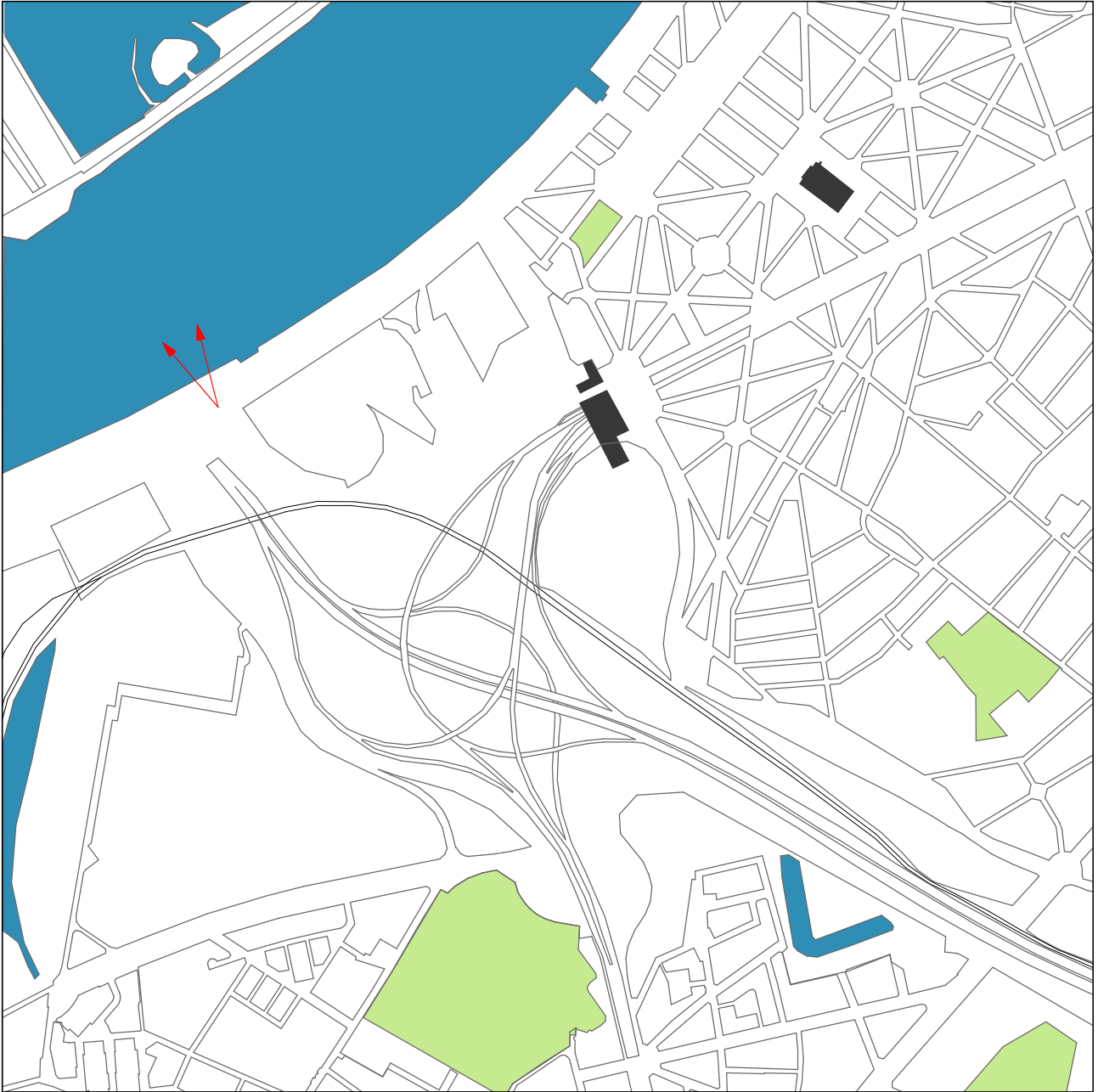
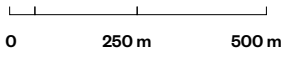


Bâtiments
institutionnels



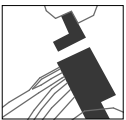
Voies
principales

Plan Actuel – Parcs et vues



Carte des parcs et jardins dans les tracés des voies actuelles, d'après la carte IGN et les fichiers de données numériques de la ville d'Anvers, 2015.

Carte Antoine Besson, Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert



Bâtiments institutionnels

Parcs

Synthèse 1 : l'espace public élargi

1:12 500

0 250 m 500 m



Carte de synthèse de la séquence d'après le plan Prost.

Elle comprend : les axes principaux, les édifices structurants, les parcs et jardins et la limite de l'espace public étendu généré par cet ensemble.

Carte Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert

Cette carte de synthèse montre que la séquence génère un espace public "élargi" qui se déploie à partir du boulevard pour l'étendre et agréger des ensembles d'édifices public, une cité-jardin, l'espace de la gare, et enfin le point culminant du belvédère.

Synthèse 2 : empreinte de l'espace public

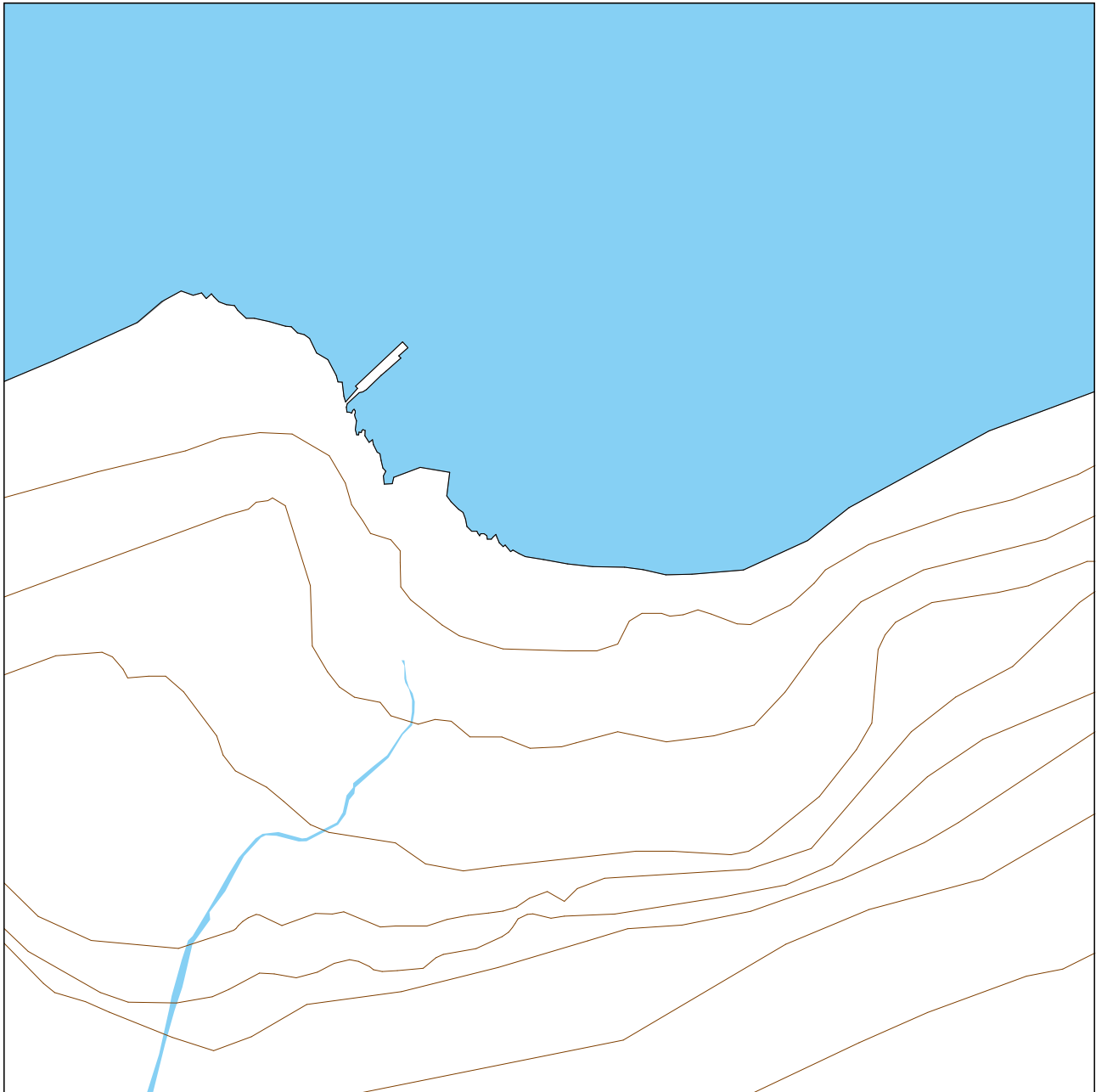
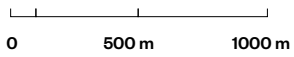
0 250 m 500 m



Carte de synthèse de la séquence d'après le plan Prost.
Elle représente le système des espaces publics directement en liaison
avec la voirie.
Carte Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert

Cette représentation simplifiée montre le cœur de l'armature des espaces
publics directement généré par la voirie et en contact avec elle.

1917
Casablanca

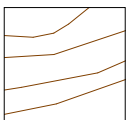
Terrain 1912

Redessin du sol et du lit de l'Oued Bou Skoura.

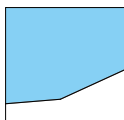
Carte Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.

La carte montre une topographie en pente douce vers l'océan, l'oued de la Bou Skoura vient longer l'enceinte est de la Médina et se jette dans l'océan au niveau de la future extension du port.

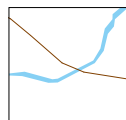
NB : la digue figurée est en projet, elle n'est pas encore réalisée en 1912.



Topographie



Trait de côte



**Oued Bou
Skoura**

Source 1912

1:25 000

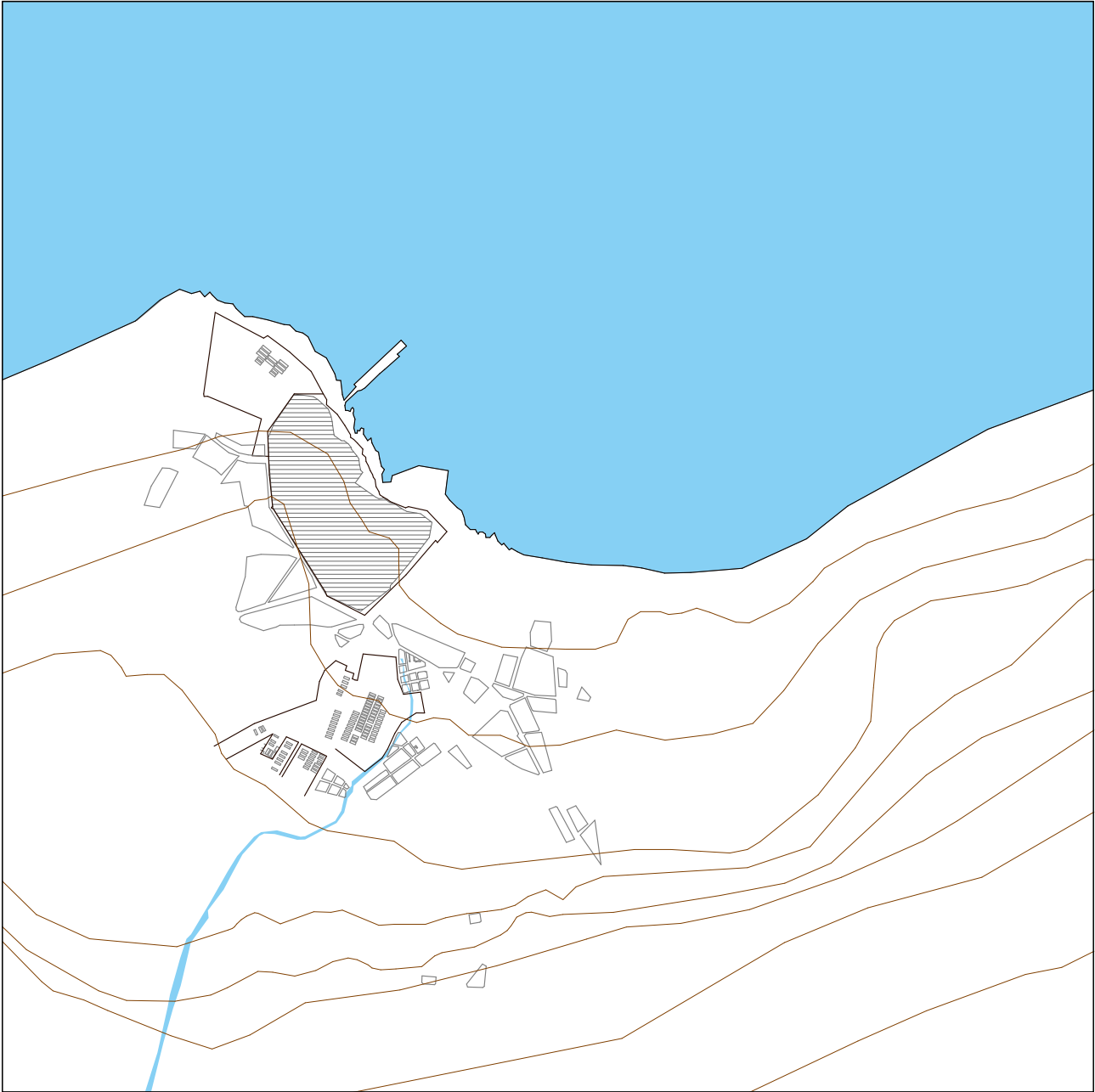
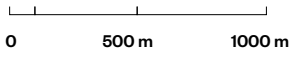
0 500 m 1000 m



Albert Tardif, Plan source de l'état en 1912 (*Casablanca. Mythes et figures d'une aventure urbaine*, 1998, p. 46).

Le plan montre la Médina, les pistes convergentes vers la place du grand Sokko, et au sud les baraquements militaires.

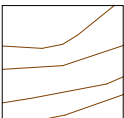
Plan 1912



Redessin du sol et des éléments existants à partir de la carte de Tardif de 1912.

NB : la digue figurée est en projet, elle n'est pas encore réalisée en 1912.

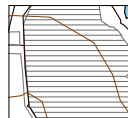
Carte Khadidja Roul et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert



Courbes de niveaux



Emprise militaire

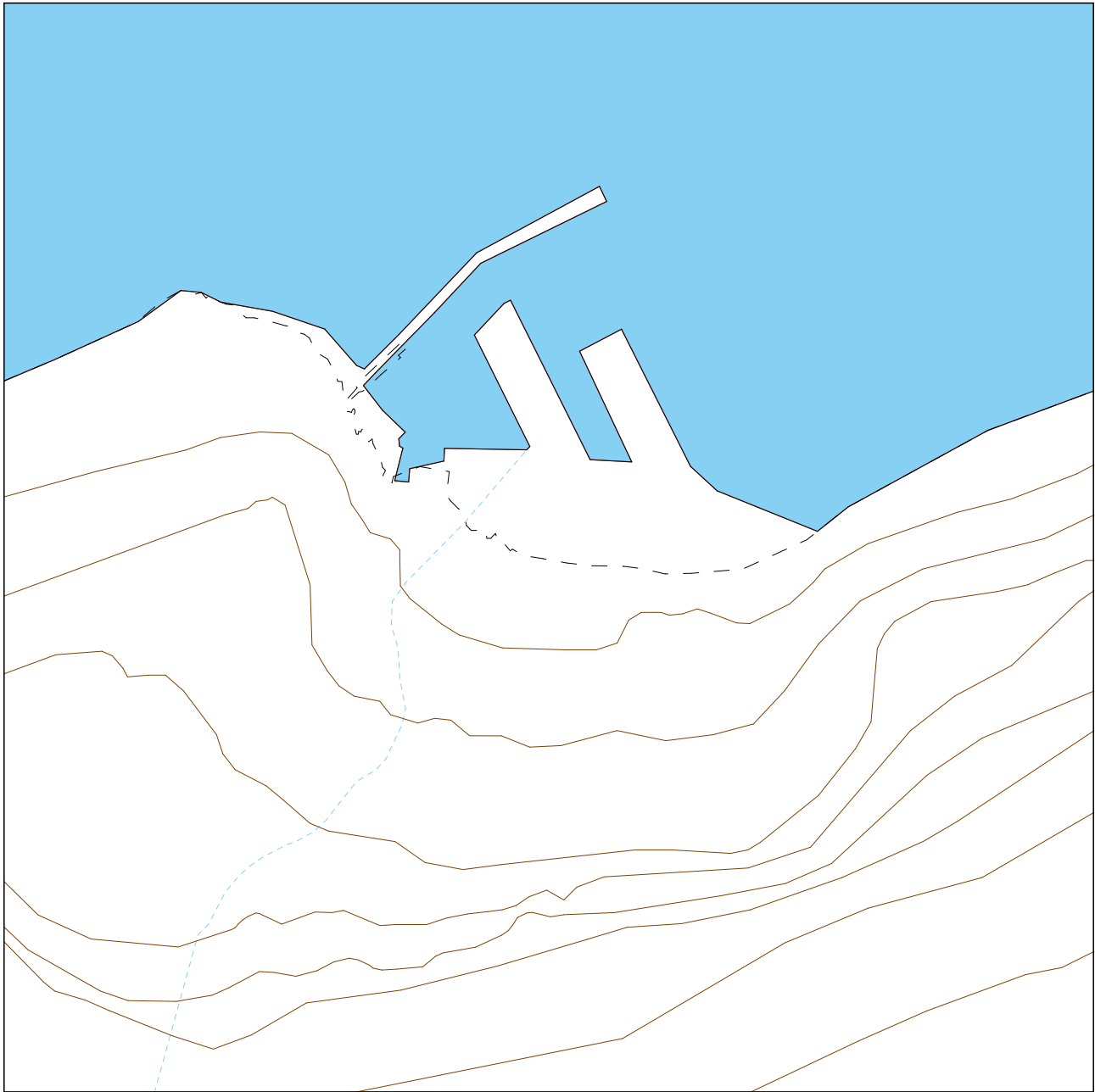
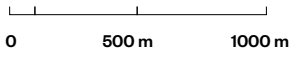


Medina



Îlots

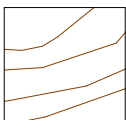
Terrain Prost 1917



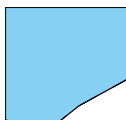
Redessin du sol et évolution du trait de côte, à partir du plan de Prost de 1917.

Carte Khadidja Roul et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert

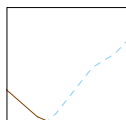
Notons que la digue a été construite mais que les terre-pleins du port ne sont pas encore aménagés, il sont dessinés dans leur état futur projeté. L'ancien trait de côte est indiqué en pointillés, au droit du port futur il signifie le trait de côte existant.



Courbes de niveaux



Trait de côte

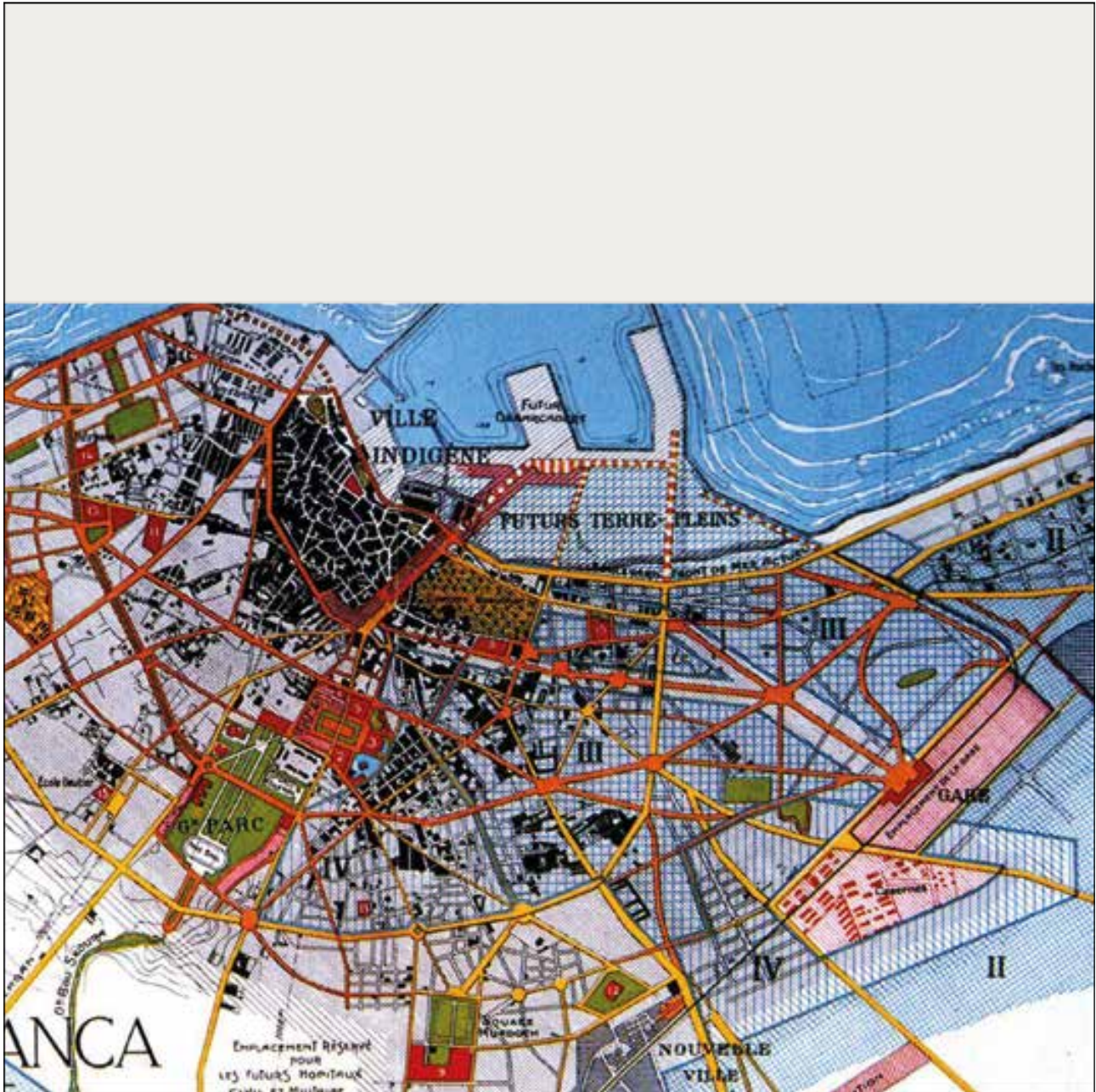


Oued Bou Skroura

Source Prost 1917

1:25 000

0 500 m 1000 m



Henri Prost, Plan d'extension de la ville de Casablanca, extrait, 1917
(*France Maroc*, n°8, 15 août 1917, pp. 2-3).

Le plan de Prost s'appuie sur une "ossature" de voies tracées en jaune et orange.

La Légende indique : 1. Subdivision, 2. Hôtel de ville, 3. Palais de Justice, 4. Cercle militaire, 5. Théâtre, 6. Hôtel des postes, 7. Église, 8. Marché, 9. Lycée garçons, 10. Lycée de jeunes filles, 11. École française arabe, 12. Palais du Sultan, 13. Hôpitaux, 14. Infirmerie indigène, 13. Ecoles.

Notons que les "terre-pleins" du port sont indiqués dans l'état futur projeté, la limite du trait de côte est perceptible au dessus du boulevard "Front de mer actuel".

Plan Prost 1917 – Îlots

0 500 m 1000 m

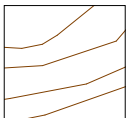


Redessin du sol, voies, voies ferrées, îlots construits et bâtiments remarquables, à partir du plan de Prost de 1917.

Carte Khadidja Roul et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert

La carte montre comment Prost a glissé les tracés des voies nouvelles entre les îlots construits et les voies existantes. Les baraquements militaires ont laissé la place à la Place Administrative et au Grand Parc Lyautey, grâce à un échange de terrain.

Notons que la digue a été construite mais que les terre-pleins du port ne sont pas encore aménagés, ils sont dessinés dans leur état futur projeté.



Courbes
de niveaux



Médina



Bâtiments
institutionnels



Îlots
construits

Plan Prost 1917 – Tracés principaux

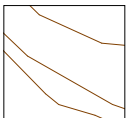
1:25 000

0 500 m 1000 m



Redessin du sol, voies, voies ferrées, îlots construits et bâtiments remarquables, à partir du plan de Prost de 1917.

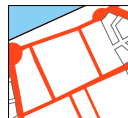
Carte Khadidja Roul et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert



Courbes
de niveaux



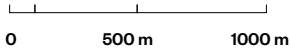
Bâtiments
institutionnels



Voies
principales

Cette carte montre comment l'ossature principale du plan s'inscrit sur les tracés des pistes existantes et le tracé du boulevard de contournement sud. La séquences centrale se développe depuis la Médina et le port, vers le sud, par la grande place administrative et le parc Lyautey. Elle articule ainsi les radiales des anciennes pistes avec les nouvelles voies concentriques. Notons que les "terre-pleins" du port sont indiqués dans le état futur projeté.

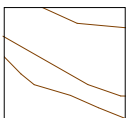
Plan Prost 1917 – Parcs et vues



Redessin du sol, voies, voies ferrées, îlots et bâtiments remarquables, parcs et jardin, à partir du plan de Prost de 1917.

Indication des vues principales

Carte Khadidja Roul et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert



Courbes de niveaux



Bâtiments institutionnels



Parcs et jardins

Le tracé des parcs et jardins confirme que Prost n'avait pas beaucoup de latitude pour inscrire un véritable système de parcs à Casablanca. Les éléments principaux sont constitués par la place administrative et le parc Lyautey. Un branche du parc s'élançait vers la côte, à l'est de la Médina, il s'agit du boulevard Moulay Youssef. Prost le dessine comme un long jardin, un *parkway* dans la lignée des avenues-promenades de Forestier.

Carte 1942

1:25 000

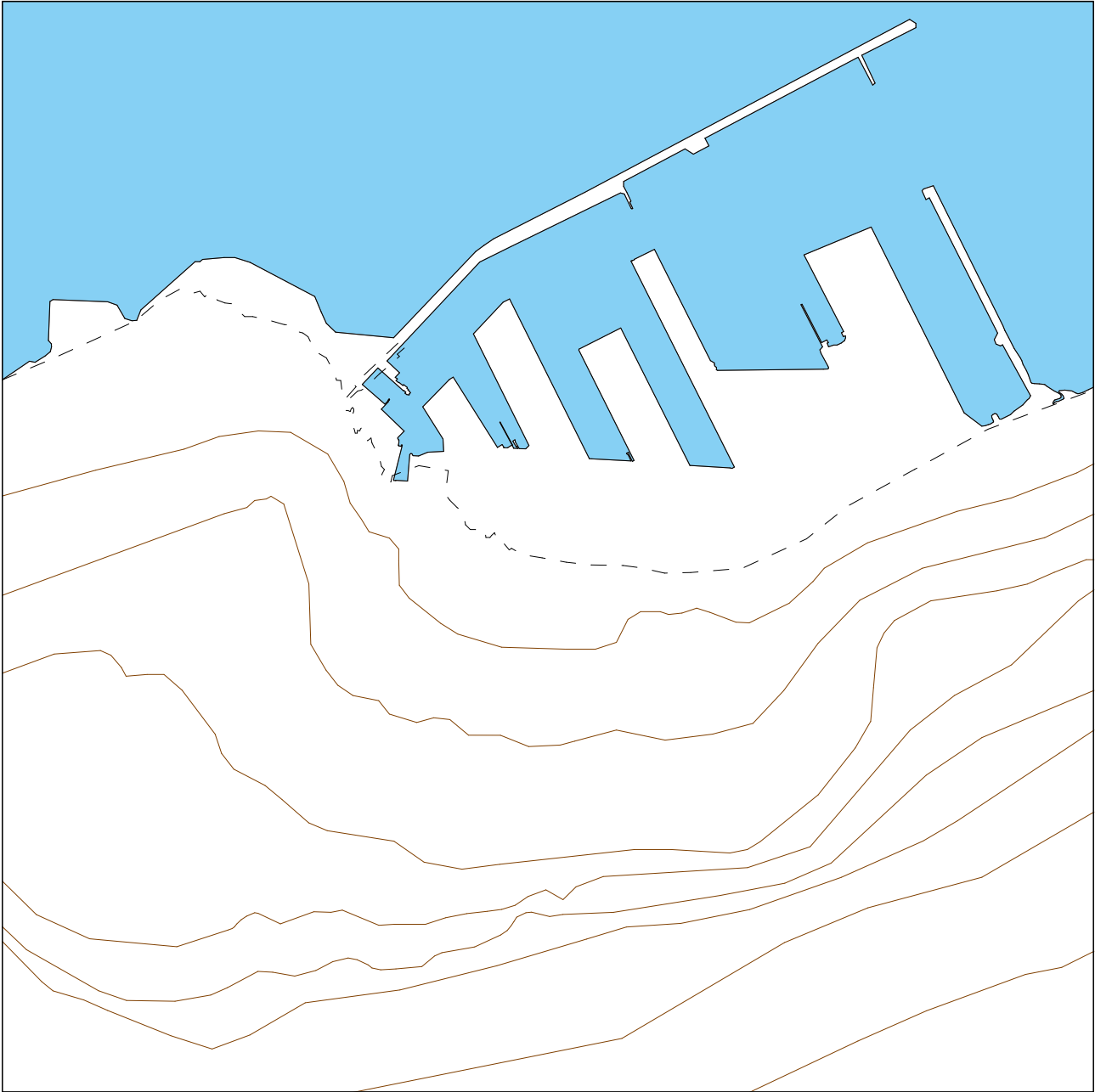
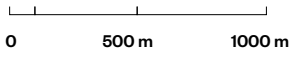
0 500 m 1000 m



Plan de Casablanca, établi par l'armée américaine à partir du plan de l'armée française de 1935, échelle d'origine 1/10 000^e, 1942 (*Casablanca. Mythes et figures d'une aventure urbaine*, 1998, pp. 256-257).

Cette carte montre la croissance de la ville et le développement du port. Notons que les "terre-pleins" du port dessinés dans le plan de Prost sont en partie réalisés.

Terrain actuel

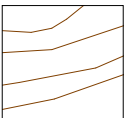


Carte du terrain actuel d'après les fichiers de données numériques de la ville de Casablanca, 2015.

Évolution du trait de côte.

Carte Khadidja Roul et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert

Notons que le port s'est étendu à l'est et que les terre-pleins et les digues ont été largement agrandis.



Topographie



Trait de côte



Ancien trait de côte

Vue aérienne actuelle

1:25 000

0 500 m 1000 m



Photographie aérienne actuelle, source Bing 2017.

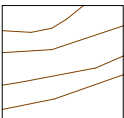
Plan actuel - Îlots

0 500 m 1000 m



Carte du tissu urbain : sol, voies, voies ferrées, îlots et bâtiment remarquables, d'après la photographie aérienne et les fichiers de données numériques de la ville de Casablanca, 2015.

Carte Khadija Roul et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert



Courbes
de niveaux



Médina



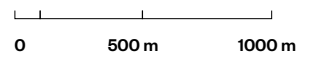
Bâtiments
institutionnels



Îlots bâtis

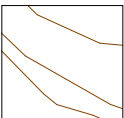
Plan Actuel – Persistance des tracés de Prost

1:25 000

 0 500 m 1000 m
 


Carte de la persistance des tracés du plan de Prost dans les tracés des voies actuelles. Superposition des tracés du plan de 1917 sur le redessin des tracés actuels en 2015.

Carte Khadidja Roul et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert



Courbes
de niveaux

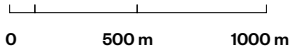


Bâtiments
institutionnels



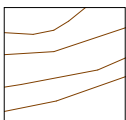
Voies
principales

Plan actuel – Parcs et vues



Carte des parcs et jardins dans les tracés des voies actuelles, d'après la photographie aérienne et les fichiers de données numériques de la ville de Casablanca, 2015.

Carte Khadija Roul et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert



Courbes de niveaux



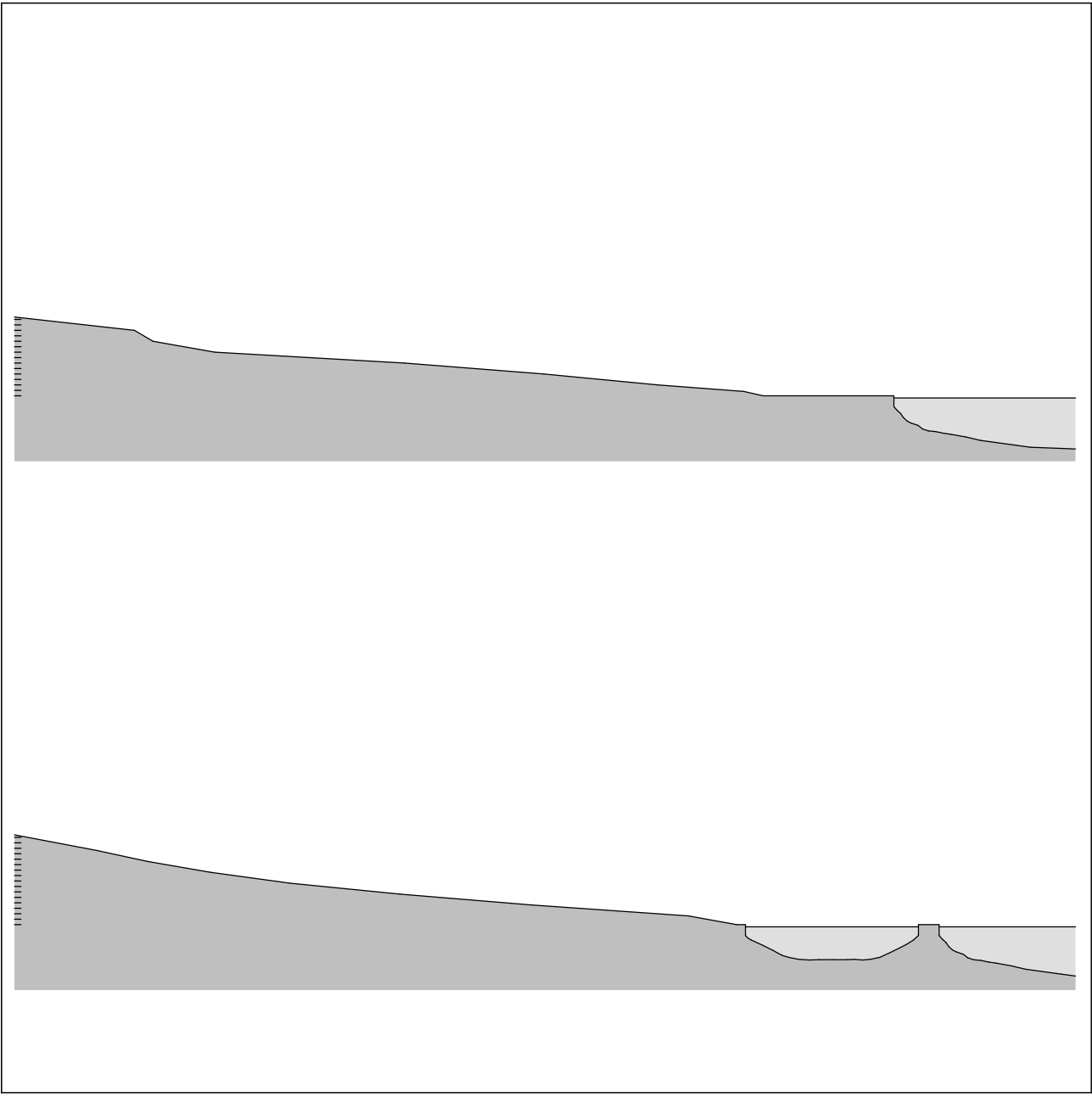
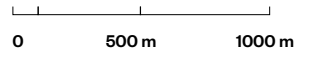
Bâtiments institutionnels



Parcs et jardins

Coupes

1:25 000

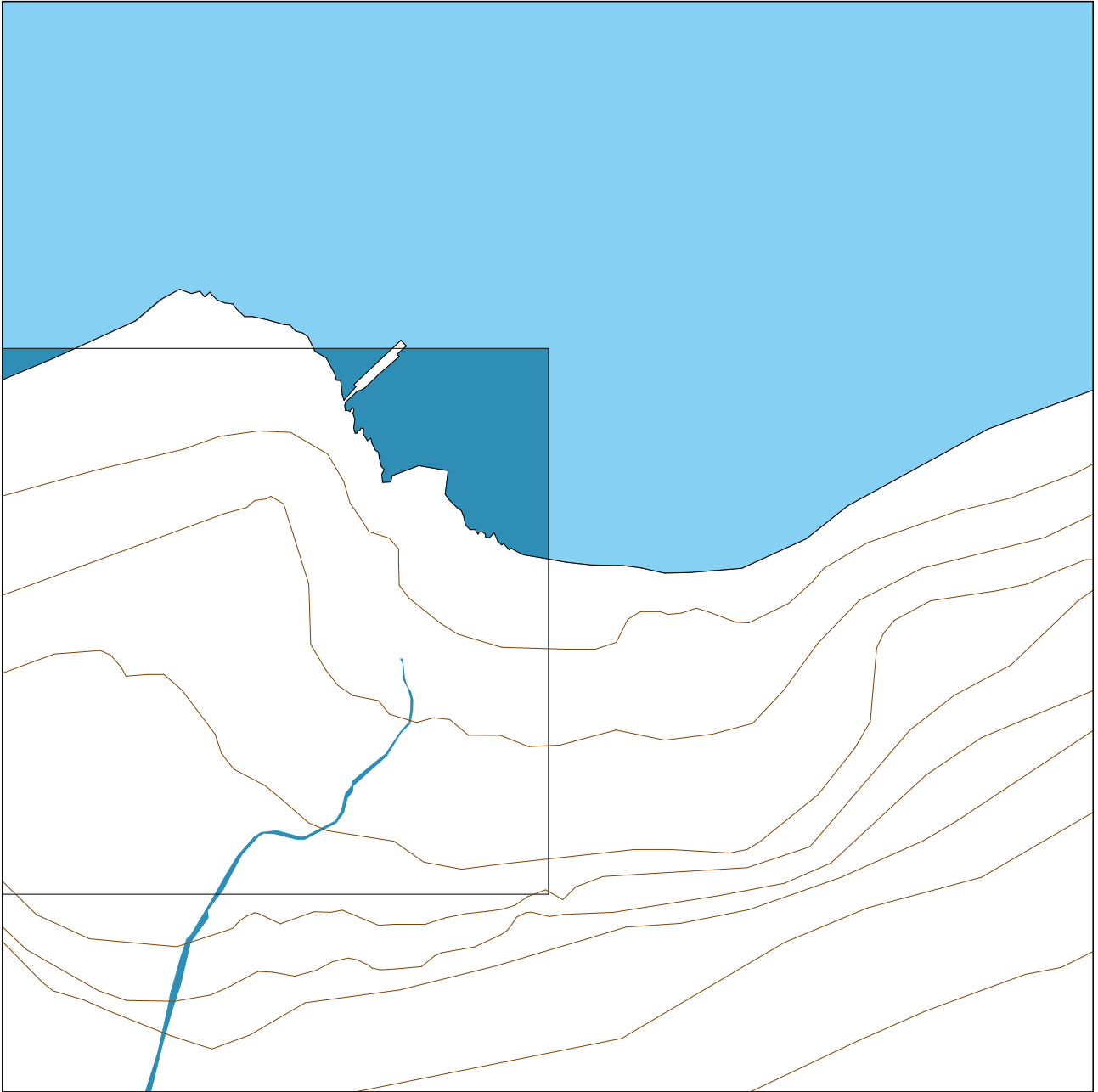


Coupe sur le site.
Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert

Terrain 1912

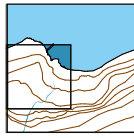
1:25 000

0 500 m 1000 m



Redessin du sol et du lit de la Bou Skoura.
Carte Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.

Emprise du recadrage sur la séquence centrale du plan de Prost.

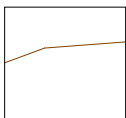


Terrain 1912 - Recadrage



Redessin du sol et du lit de la Bou Skoura.
Carte Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.

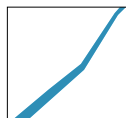
Ce recadrage montre la séquence choisie à une échelle qui offre une lecture plus fine sur un espace stratégique du projet de Prost.
 NB : la digue figurée est en projet, elle n'est pas encore réalisée en 1912.



Topographie



Trait de côte

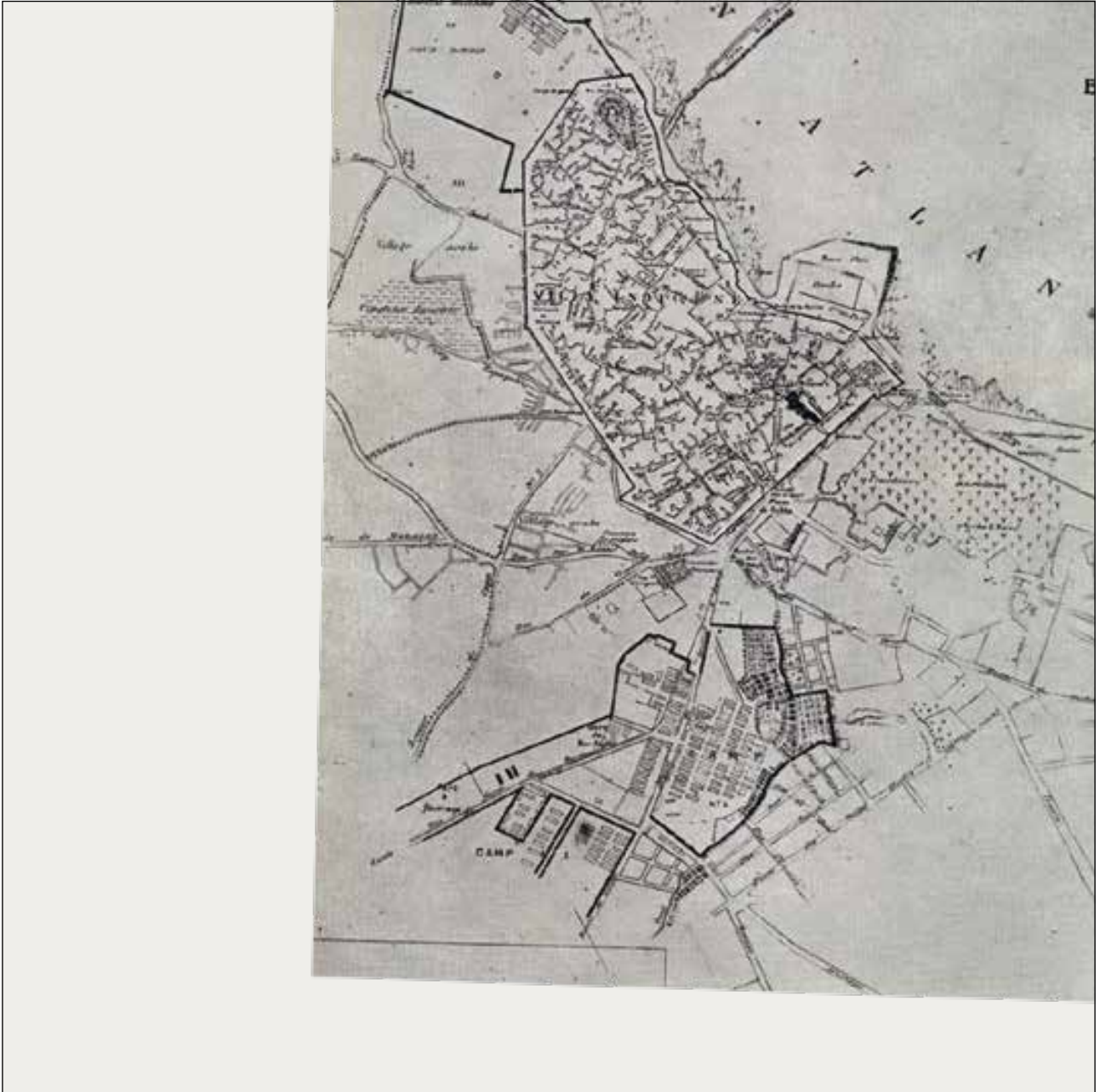


**Oued Bou
Skoura**

Source 1912

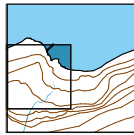
1:12 500

0 250 m 500 m



Albert Tardif, Plan source de l'état en 1912, recadrage (*Casablanca. Mythes et figures d'une aventure urbaine*, 1998, p. 46).

Le plan montre la Médina, les pistes convergentes vers la place du grand Sokko, et au sud les baraquements militaires.



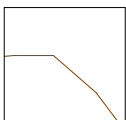
Plan 1912



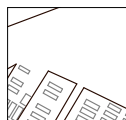
Redessin du sol et des éléments existants à partir de la carte de Tardif de 1912.

NB : la digue figurée est en projet, elle n'est pas encore réalisée en 1912.

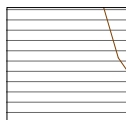
Carte Khadidja Roul et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert



Courbes de niveaux



Remparts



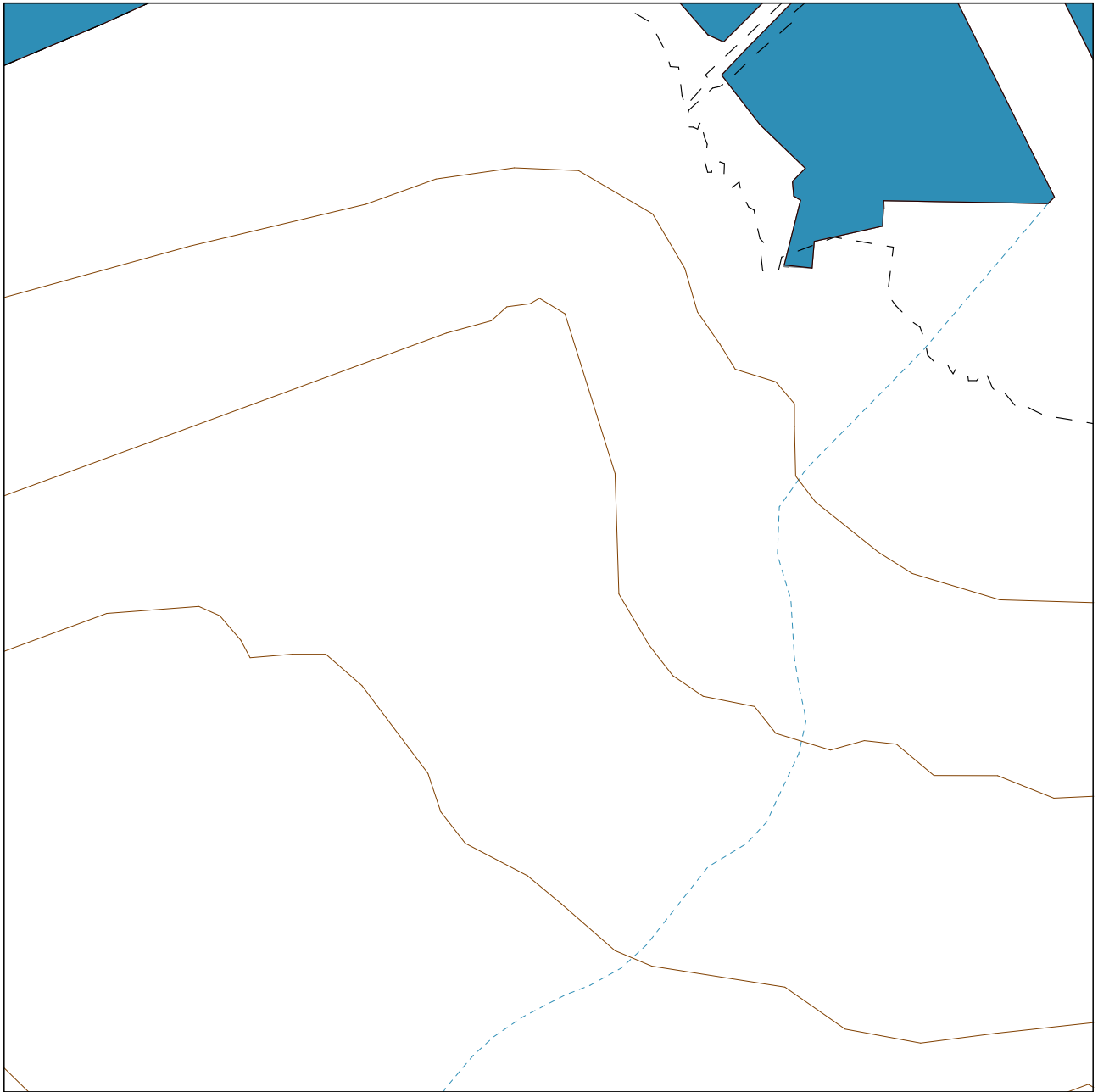
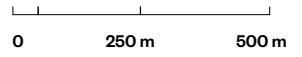
Médina



Îlots

Terrain Prost

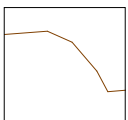
1:12 500



Redessin du sol et évolution du trait de côte, à partir du plan de Prost de 1917.

Carte Khadidja Roul et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert

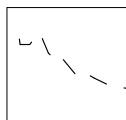
Notons que la digue a été construite mais que les terre-pleins du port ne sont pas encore aménagés, il sont dessinés dans leur état futur projeté. L'ancien trait de côte est indiqué en pointillés, au droit du port futur il signifie le trait de côte existant.



Topographie



Hydrographie



Oued Bou Skroua

Vue aérienne 1917

0 250 m 500 m



Photographie aérienne, "Casablanca Plan Prost - 3.9.1917", Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 40/2.

La photographie montre la frange est de la Médina, du point de convergence des pistes (future place de France) au port.

Plan Prost 1917

1:12 500

0 250 m 500 m

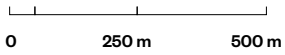


Henri Prost, Plan d'extension de la ville de Casablanca, extrait, 1917
(*France Maroc*, n°8, 15 août 1917, pp. 2-3).

La séquence centrale du plan de Prost s'inscrit par un réseau de voies dans la situation existante. Elle se développe à partir de plusieurs espaces stratégiques du port au Parc Lyautey (Grand Parc).

La Légende indique : 1. Subdivision, 2. Hôtel de ville, 3. Palais de Justice, 4. Cercle militaire, 5. Théâtre, 6. Hôtel des postes, 7. Église, 8. Marché, 9. Lycée garçons, 10. Lycée de jeunes filles, 11. École française arabe, 12. Palais du Sultan, 13. Hôpitaux, 14. Infirmerie indigène, 13. Ecoles.
Notons que les "terre-pleins" du port sont indiqués dans l'état futur projeté, la limite du trait de côte est perceptible au dessus du boulevard "Front de mer actuel".

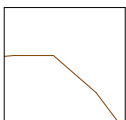
Plan Prost 1917 – Quartiers



Redessin du sol, voies, voies ferrées, îlots construits et bâtiments remarquables, à partir du plan de Prost de 1917.

Carte Khadidja Roul et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert

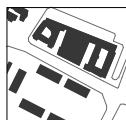
La carte montre comment Prost a glissé les tracés des voies nouvelles entre les îlots construits et les voies existantes. Les baraquements militaires ont laissé la place à la Place Administrative et au Grand Parc Lyautey, grâce à un échange de terrain.



Courbes
de niveaux



Médina



Bâtiments
institutionnels



Îlots bâtis

Plan Prost 1917 – Tracés

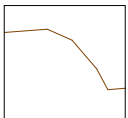
1:12 500

0 250 m 500 m



Redessin du sol, voies, voies ferrées, îlots construits et bâtiments remarquables, à partir du plan de Prost de 1917.

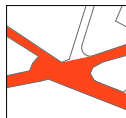
Carte Khadidja Roulet et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert



Courbes
de niveaux



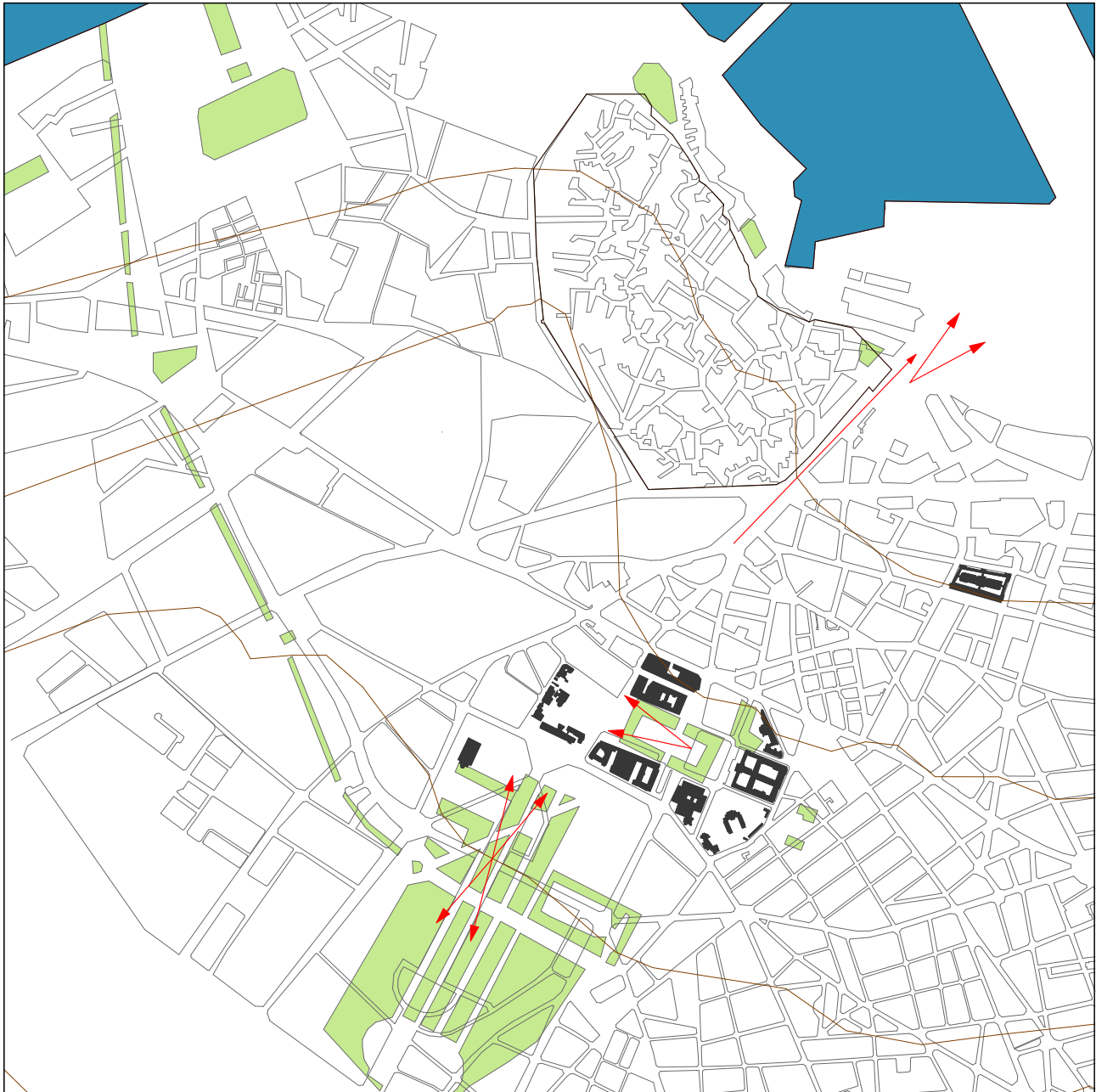
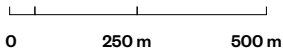
Bâtiments
institutionnels



Voies
principales

Cette carte montre comment l'ossature principale du plan s'inscrit sur les tracés des pistes existantes et le tracé du boulevard de contournement sud. La séquence centrale se développe depuis la Médina et le port, vers le sud, par la grande place administrative et le parc Lyautey. Elle articule ainsi les radiales des anciennes pistes avec les nouvelles voies concentriques. Notons que les "terre-pleins" du port sont indiqués dans l'état futur projeté.

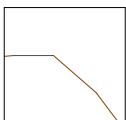
Plan Prost 1917 – Parcs et vues



Redessin du sol, voies, voies ferrées, îlots et bâtiments remarquables, parcs et jardin, à partir du plan de Prost de 1917.

Indication des vues principales

Carte Khadidja Roul et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert



Courbes de niveaux



Bâtiments institutionnels



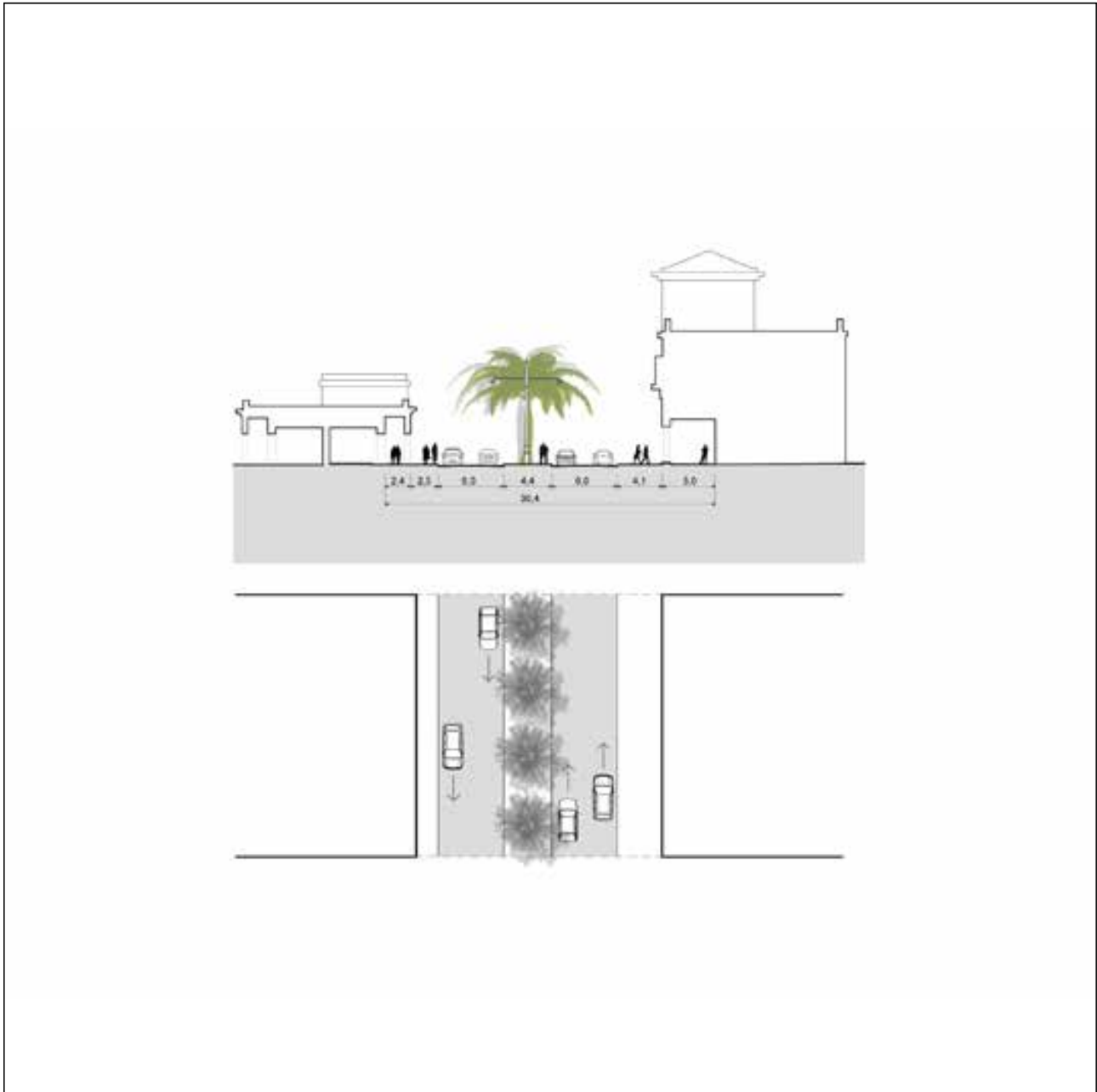
Parcs et vues

Le tracé des parcs et jardins confirme que Prost n'avait pas beaucoup de latitude pour inscrire un véritable système de parcs à Casablanca. Les éléments principaux sont constitués par la place administrative et le parc Lyautey. Un branche du parc s'élançait vers la côte, à l'est de la Médina, il s'agit du boulevard Moulay Youssef. Prost le dessine comme un long jardin, un *parkway* dans la lignée des avenues-promenades de Forestier.

Coupe Prost – Boulevard de la gare

1:500

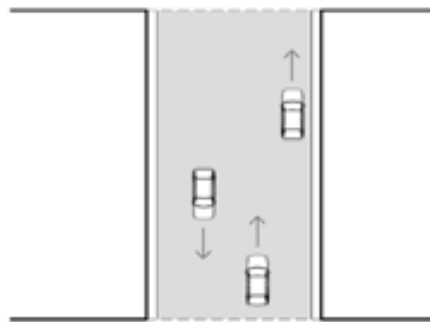
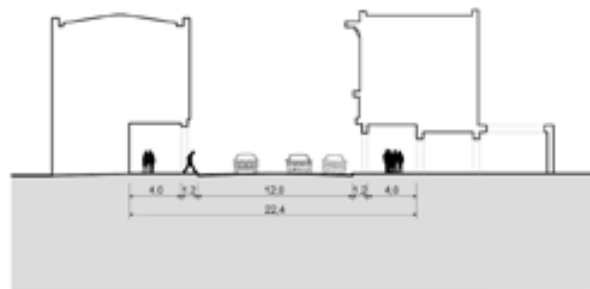
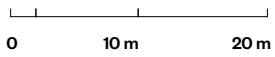
0 10 m 20 m



Plan Prost, Casablanca, Coupe et plan du boulevard de la gare au droit du marché central, redessin Margaux Leduc sous la direction de Laurent Hodebert, éch. 1/500°.

D'après la coupe dessinée par Philippe Simon (*Casablanca. Mythes et figures d'une aventure urbaine*, 1998, p. 114).

Coupe Prost – Boulevard de la gare



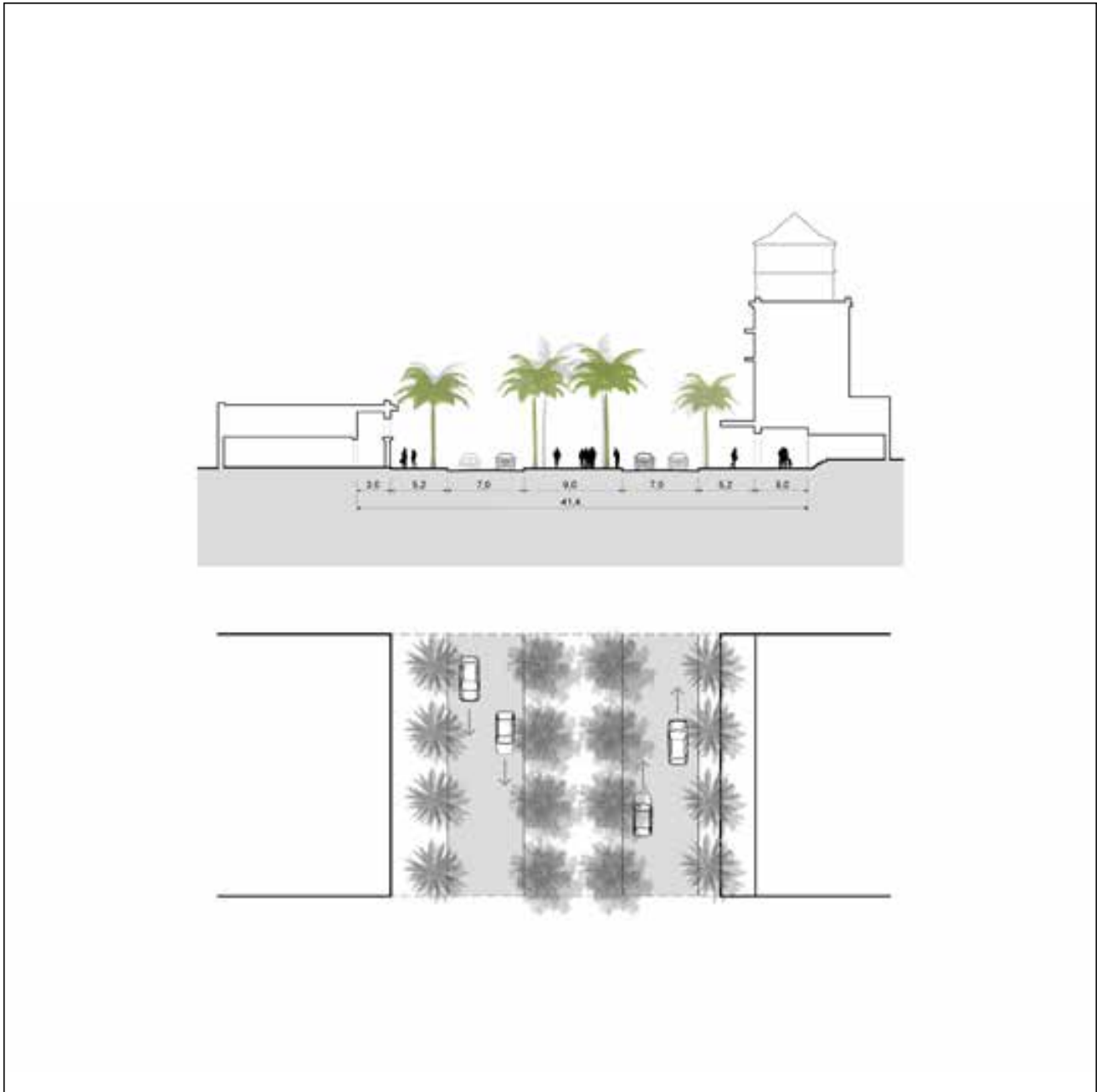
Plan Prost, Casablanca, Coupe et plan du boulevard de la gare en section courante, redessin Margaux Leduc sous la direction de Laurent Hodebert, éch. 1/500°.

D'après la coupe dessinée par Philippe Simon (*Casablanca. Mythes et figures d'une aventure urbaine*, 1998, p. 114).

Coupe Prost - Boulevard du IV^e Zouaves

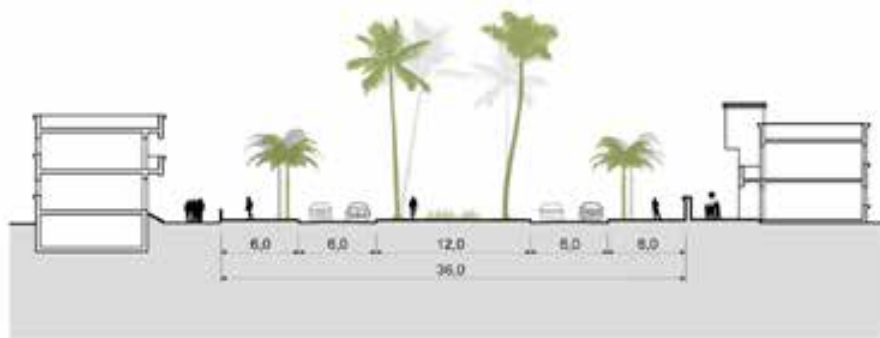
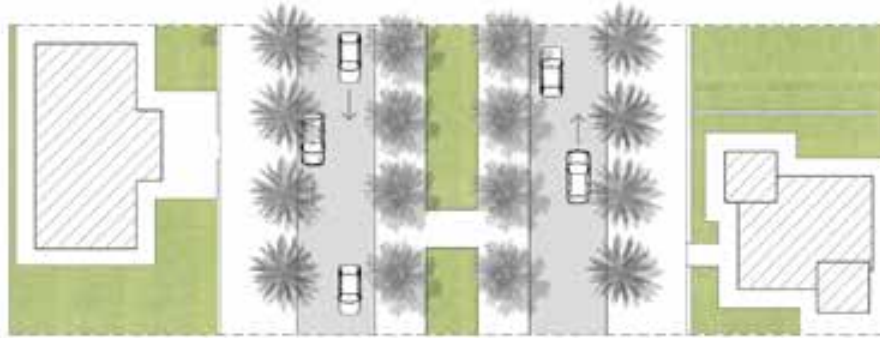
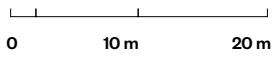
1:500

0 10 m 20 m



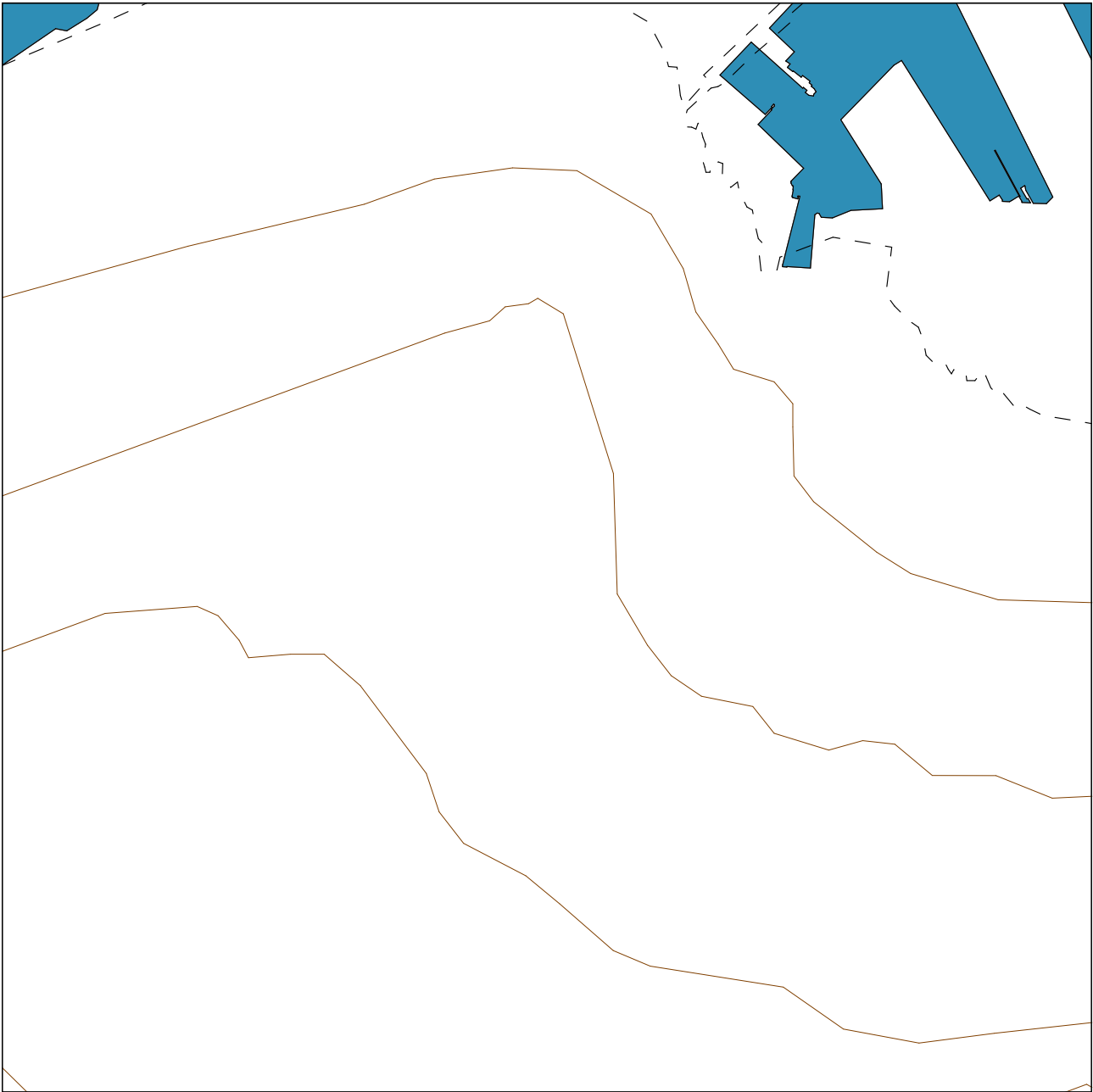
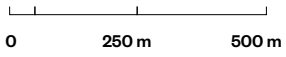
Plan Prost, Casablanca, Coupe et plan du boulevard du IV^e Zouave, redessin Margaux Leduc sous la direction de Laurent Hodebert, éch. 1/500^e.

D'après la coupe dessinée par Philippe Simon (*Casablanca. Mythes et figures d'une aventure urbaine*, 1998, p. 114).

Coupe Prost – Boulevard Moulay Youssef

Casablanca, Coupe et plan du boulevard Moulay Youssef, redessin Margaux Leduc sous la direction de Laurent Hodebert, éch. 1/500°. D'après la coupe dessinée par Valérie Astrié (*Le parkway, dispositif métropolitain*, 1996, fig. 146).

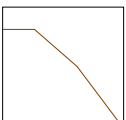
Terrain actuel



Carte du terrain actuel d'après les fichiers de données numériques de la ville de Casablanca, 2015.

Évolution du trait de côte.

Carte Khadidja Roul et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert



Topographie



Trait de côte

Vue aérienne actuelle

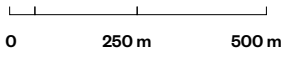
1:12 500

0 250 m 500 m



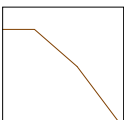
Photographie aérienne actuelle, source Bing 2017.

Plan - Quartiers



Carte du tissu urbain : sol, voies, voies ferrées, îlots et bâtiment remarquables, d'après la photographie aérienne et les fichiers de données numériques de la ville de Casablanca, 2015.

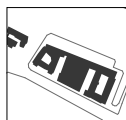
Carte Khadidja Roulet et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert



Courbes de niveaux



Médina



Bâtiments institutionnels

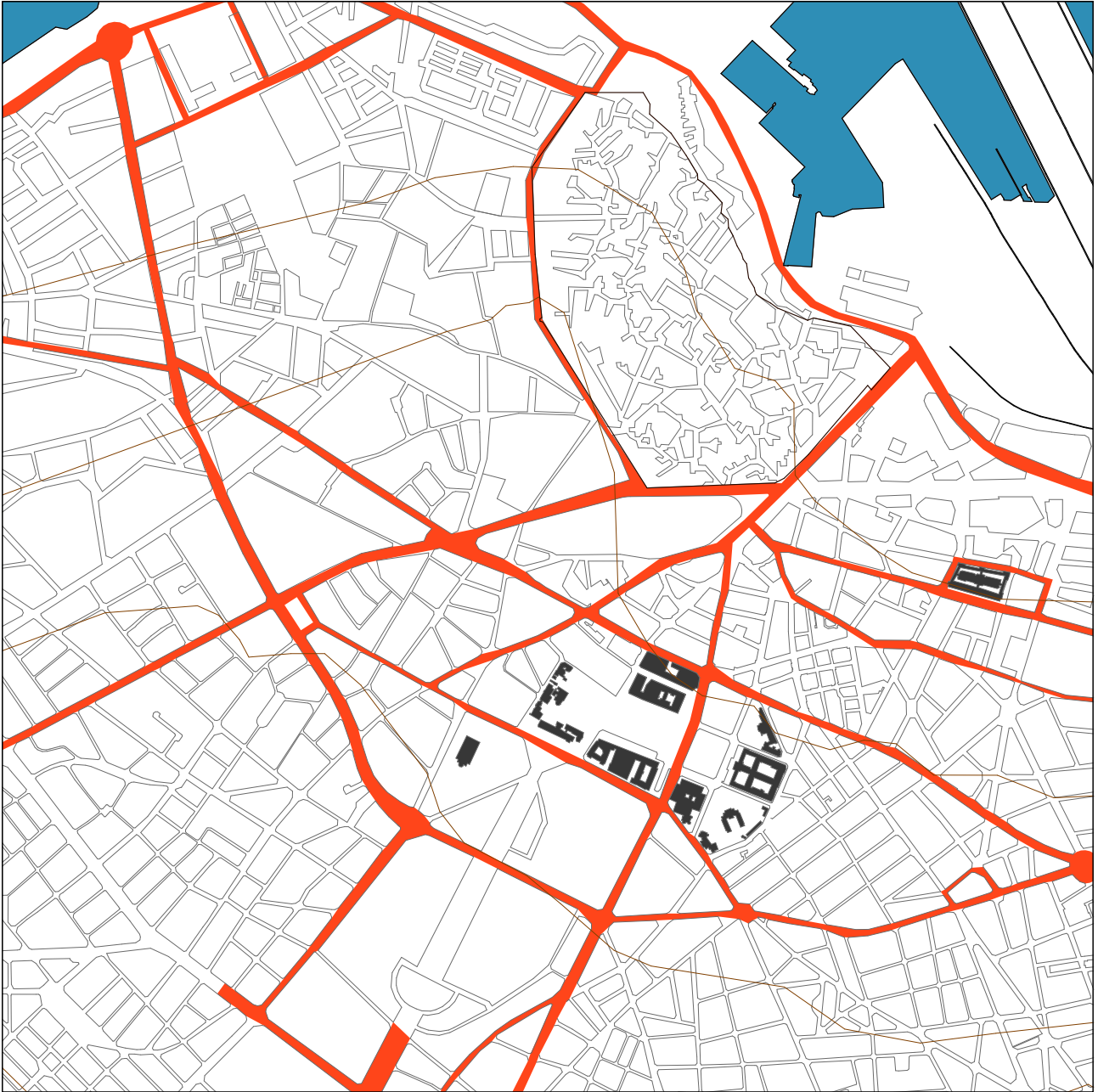


Bâti

Plan actuel – Persistance des tracés de Prost

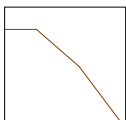
1:12 500

0 250 m 500 m



Carte de la persistance des tracés du plan de Prost dans les tracés des voies actuelles. Superposition des tracés du plan de 1917 sur le redessin des tracés actuels en 2015.

Carte Khadidja Roul et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert



Courbes
de niveaux

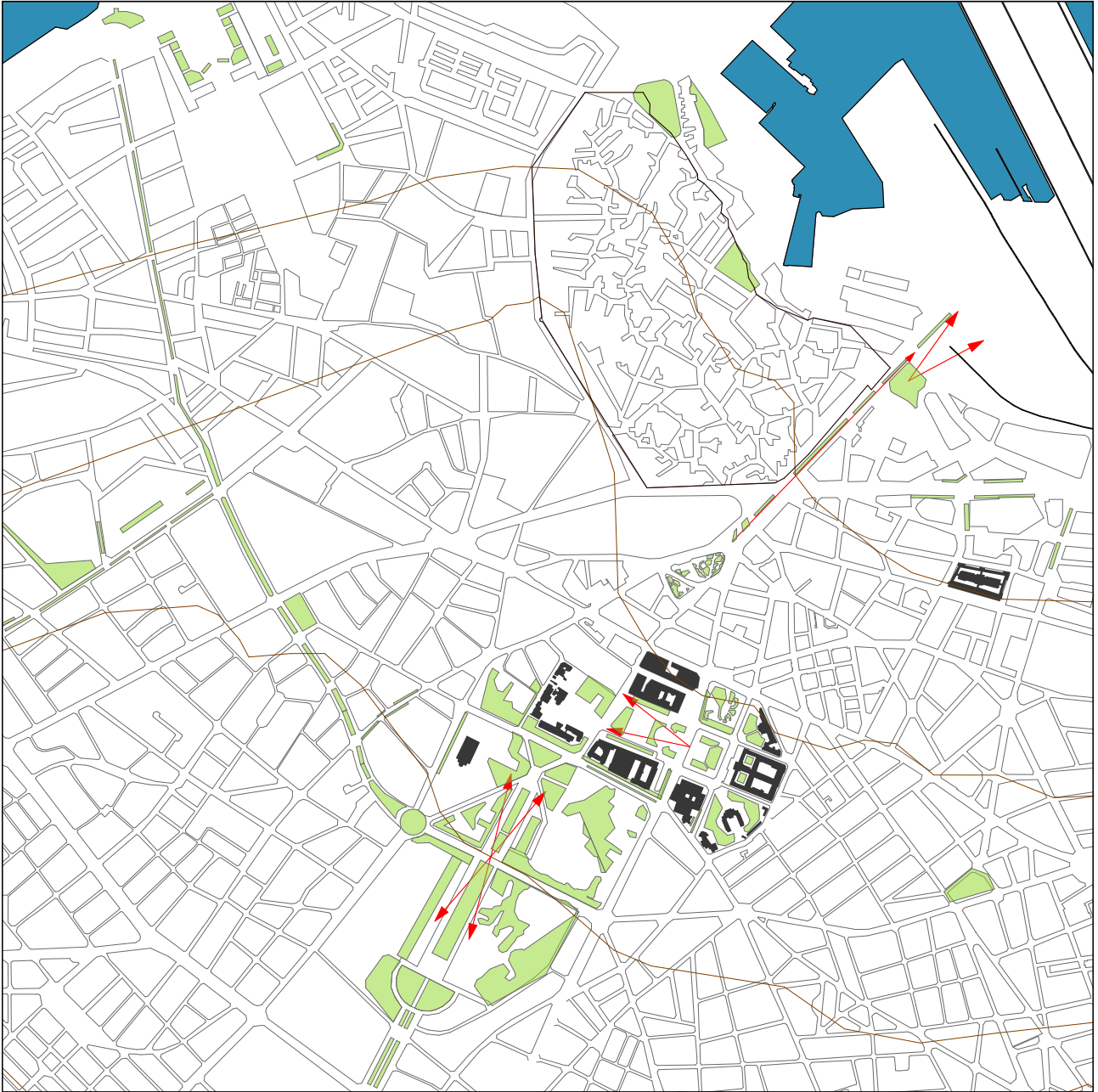
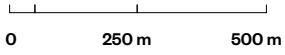


Bâtiments
institutionnels



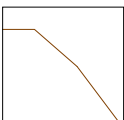
Voies
principales

Plan actuel – Parcs et vues



Carte de la persistance du système de parcs et jardins du plan de Prost dans les tracés des voies actuelles. Superposition des tracés du plan de 1917 sur le redessin des tracés actuels en 2015.

Carte Zineb Medarhri et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.



Courbes de niveaux



Bâtiments institutionnels

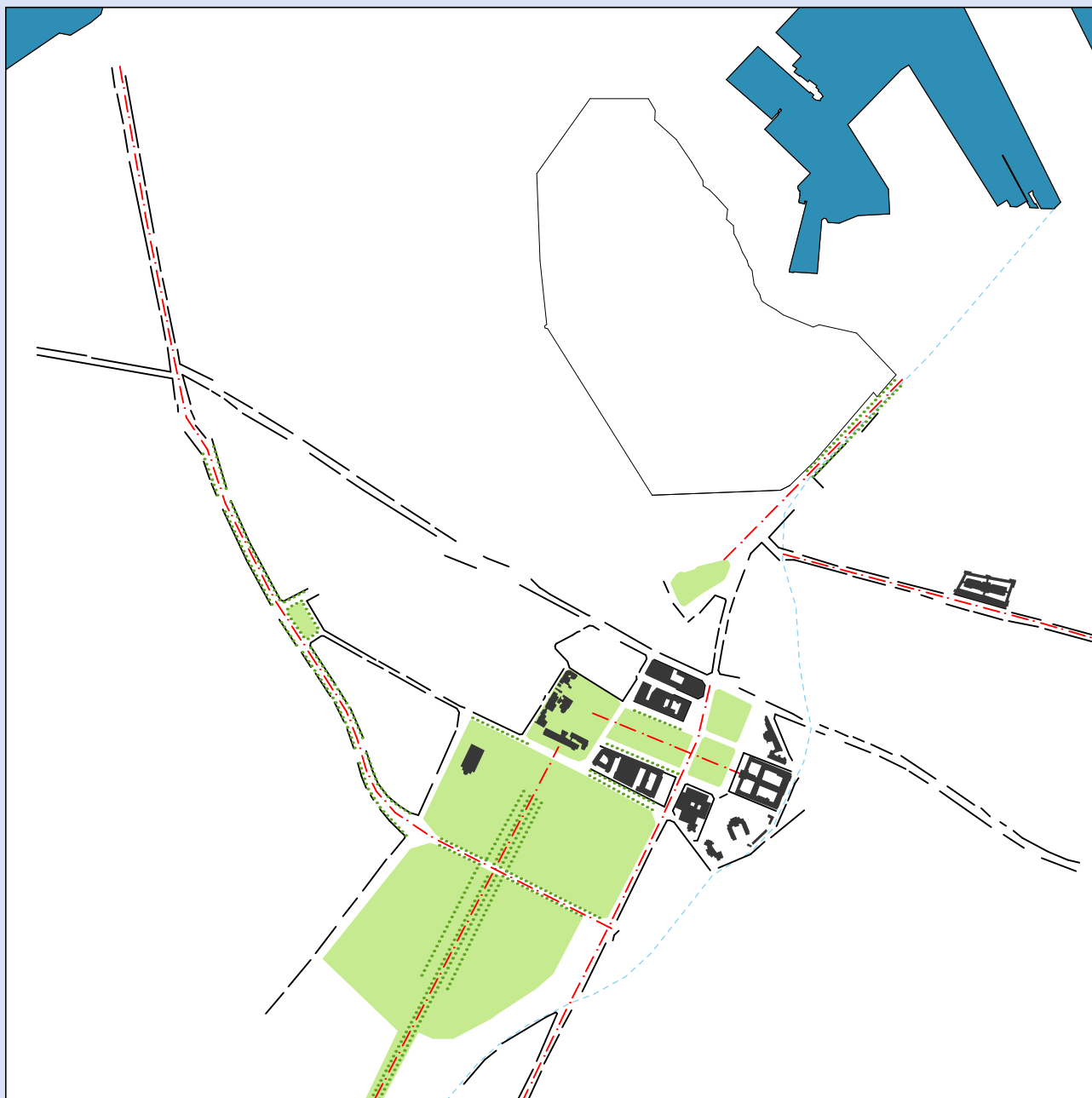


Parcs

Synthèse 1 : l'espace public élargi

1 : 12 500

0 250 m 500 m



Carte de synthèse de la séquence d'après le plan Prost.

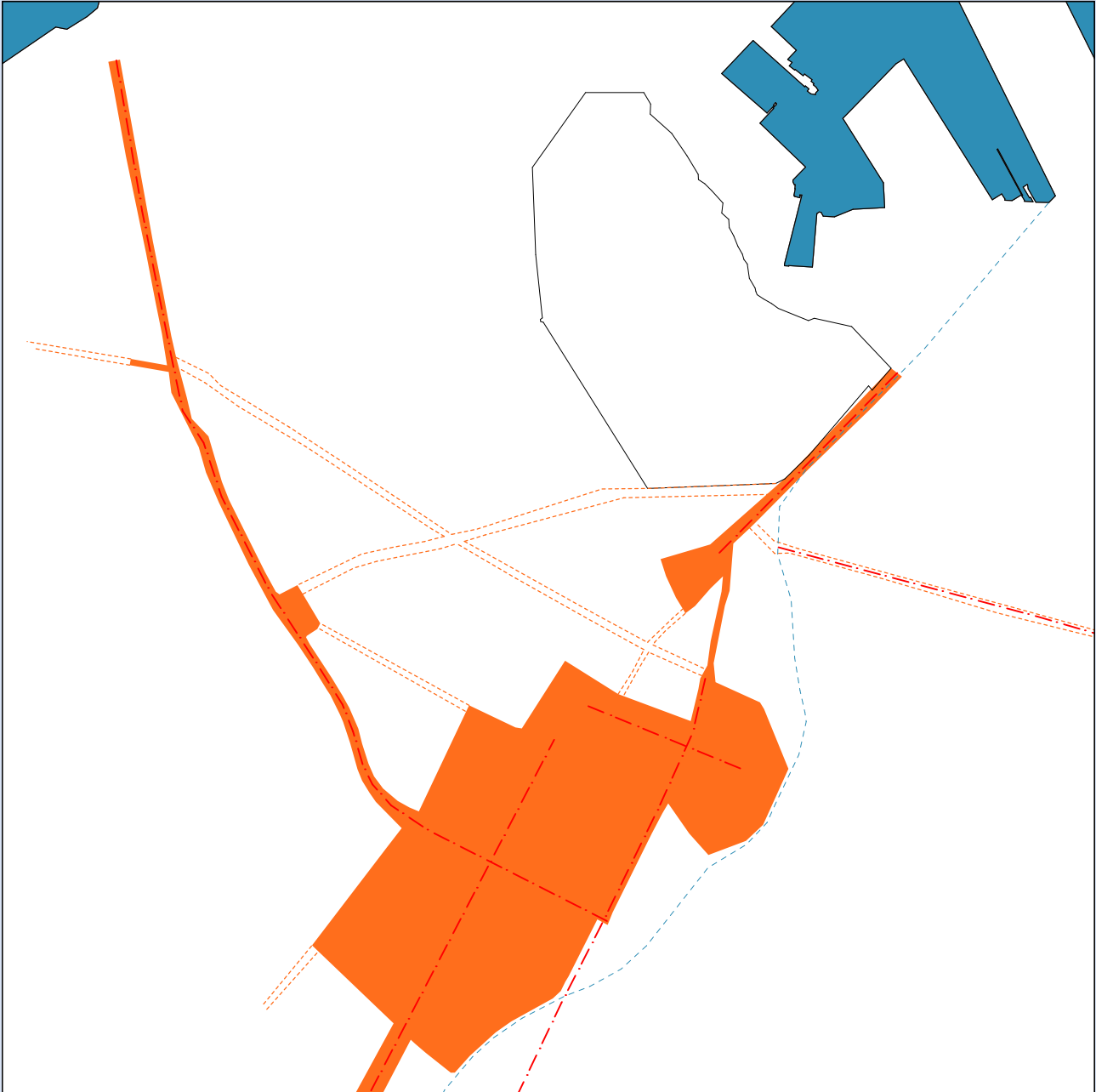
Elle comprend : les axes principaux, les édifices structurants, les parcs et jardins et la limite de l'espace public étendu généré par cet ensemble.

Carte Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert

Cette carte de synthèse montre que la séquence génère un espace public "élargi" qui se déploie à partir de la place administrative pour l'étendre et agréger des ensembles d'édifices publics, places publiques, parcs et jardins.

Synthèse 2 : empreinte de l'espace public

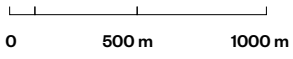
0 250 m 500 m



Carte de synthèse de la séquence d'après le plan Prost.
Elle représente le système des espaces publics directement en liaison avec la voirie.
Carte Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert

Cette représentation simplifiée montre le cœur de l'armature des espaces publics directement généré par la voirie et en contact avec elle. Elle représente une empreinte large d'espaces publics, à laquelle s'agrège le réseau des voies du centre de Casablanca.

1915
Rabat



Terrain 1913



Redessin du sol et de la ligne de côte, à partir du plan de Prost de Rabat-Salé avant 1913 (*L'urbanisme aux colonies*, 1932, p. 62).

Carte Zineb Medarhri et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.



Topographie

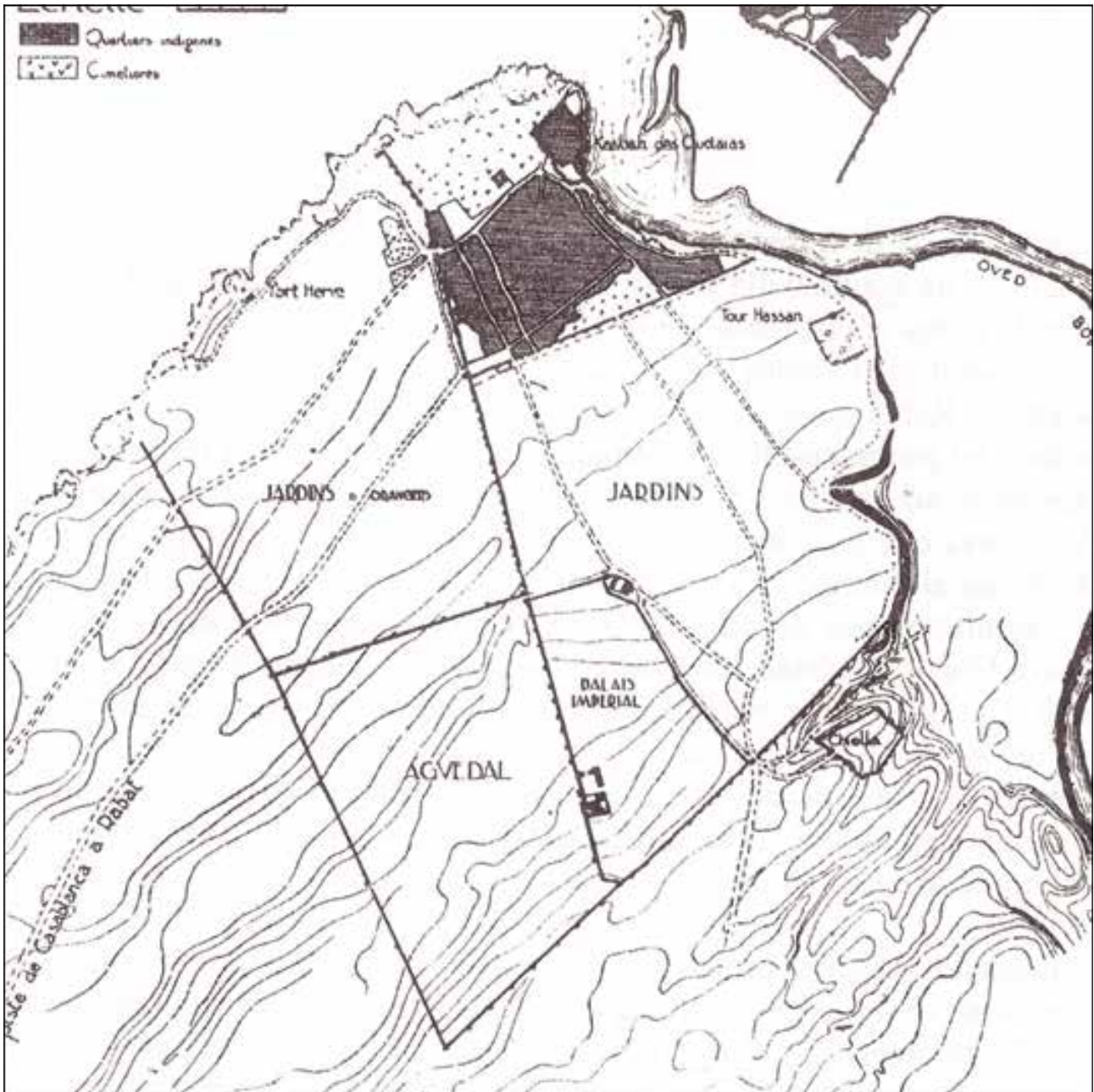


Trait de côte

Source 1913

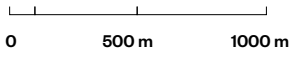
1:25 000

0 500 m 1000 m



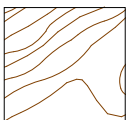
Henri Prost, Plan de de Rabat-Salé avant 1913 (*L'urbanisme aux colonies*, 1932, p. 62).

Plan 1913



Redessin du sol, de la Médina, des pistes principales et des bâtiments existants à partir du plan de Prost de Rabat-Salé avant 1913
(L'urbanisme aux colonies, 1932, p. 62).

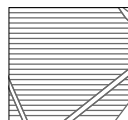
Carte Zineb Medarhri et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.



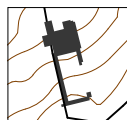
Courbes
de niveaux



Enceinte



Médina

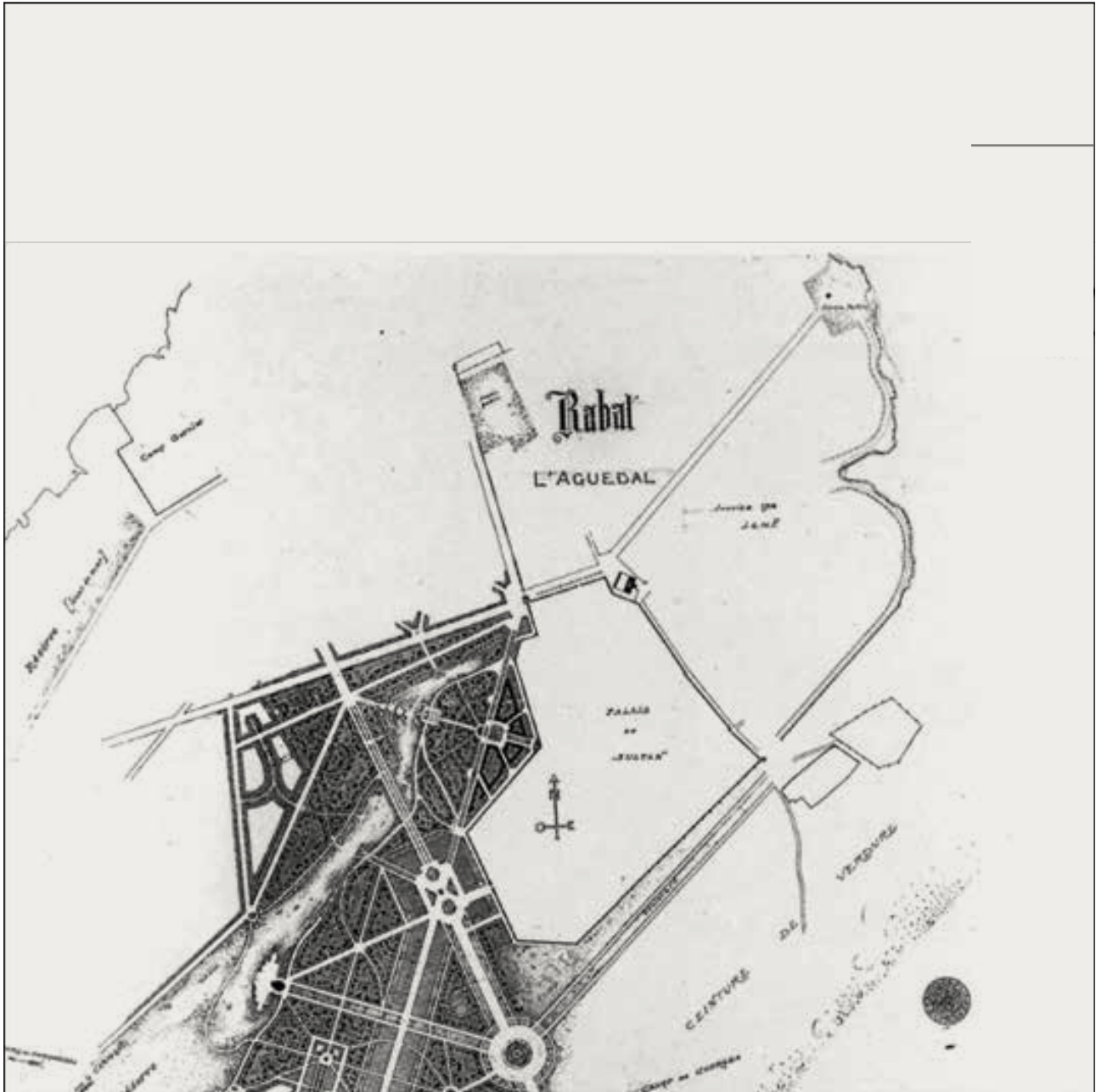


Bâtiments
institutionnels

Plan Forestier 1914

1:25 000

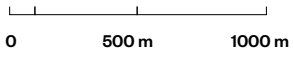
0 500 m 1000 m



Jean-Claude-Nicolas Forestier, Rabat, extrait, s. d., environ 1914, AA/CAPA/AA XX° (Jean Claude Nicolas Forestier 1861-1930. *Du jardin au paysage urbain*, 1994, p. 201).

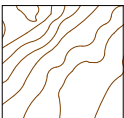
Plan orienté et recadré sur la zone d'étude.

Plan Forestier 1914



Redessin du plan de Forestier Rabat, s. d., environ 1914, AA/CAPA/AA XX° (*Jean Claude Nicolas Forestier 1861-1930. Du jardin au paysage urbain, 1994, p. 201*).

Carte Zineb Medarhri et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.



Courbes de niveaux



Enceinte



Médina

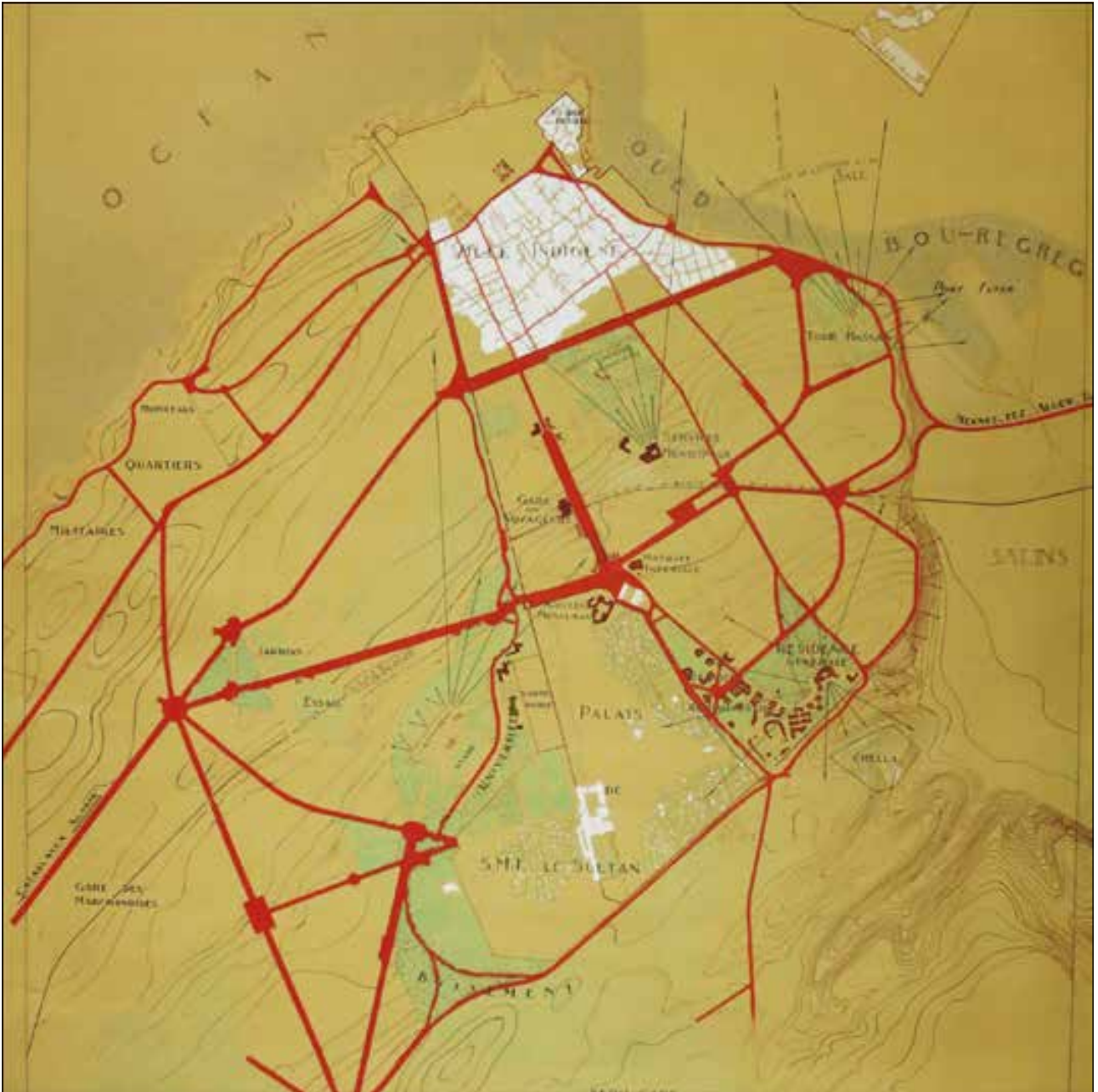


Parcs et jardins

Source Prost 1915

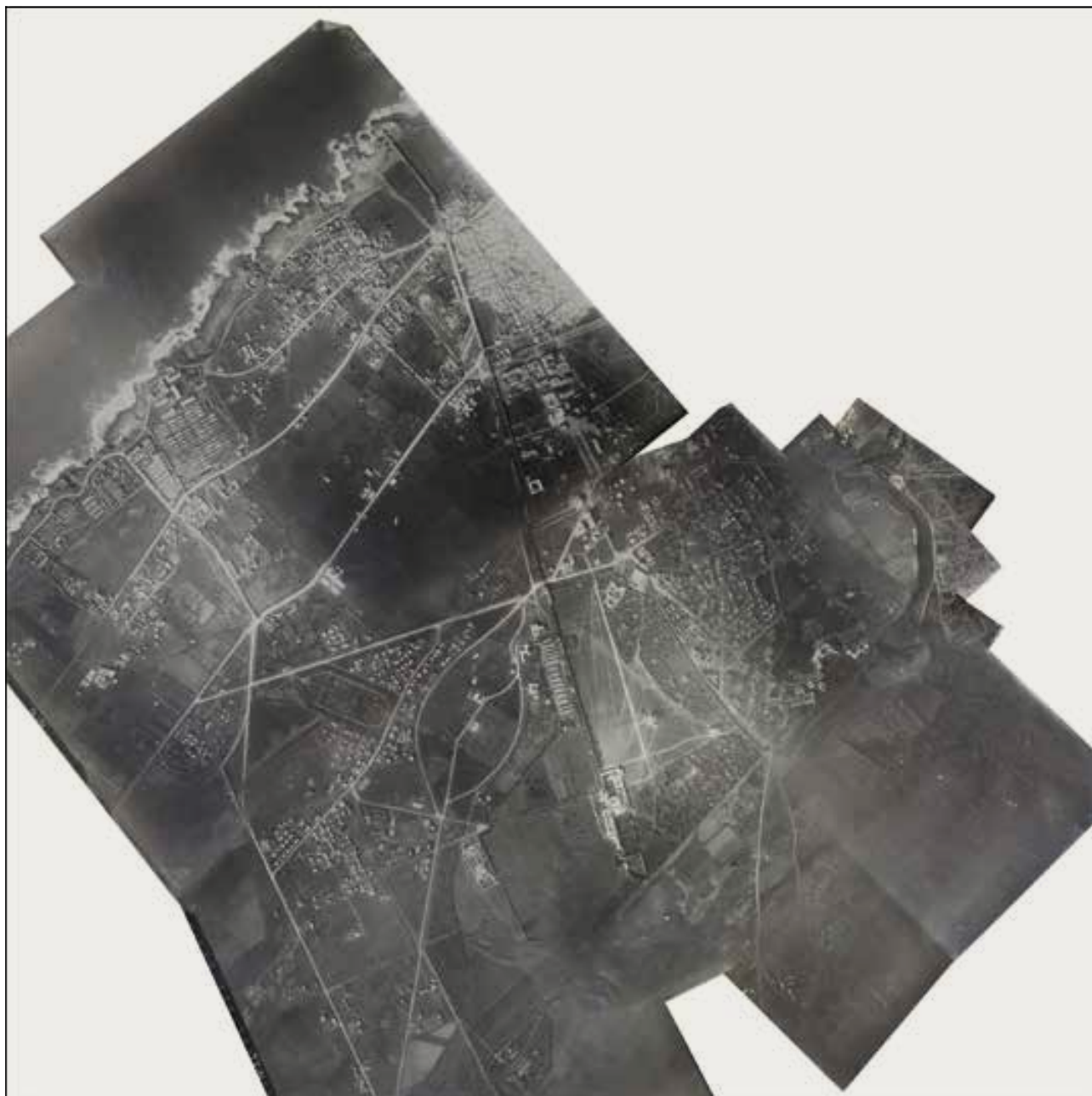
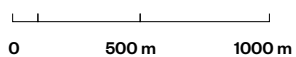
1:25 000

0 500 m 1000 m



Henri Prost, Plan d'aménagement de la ville de Rabat, plan des voies et des espaces libres, 1915, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 202/5. Cadrage sur la partie centrale du plan.

Vue aérienne 1929



Assemblage de photographies aériennes verticales, vers 1929, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 54.

Plan Prost 1915 - Îlots

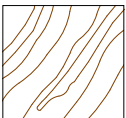
1:25 000

0 500 m 1000 m

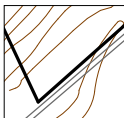


Carte du tissu urbain : sol, voies, îlots et bâtiment remarquables, à partir du plan de Prost de 1915.

Carte Zineb Medarhri et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert.



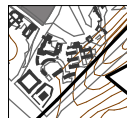
Courbes
de niveaux



Enceinte



Médina



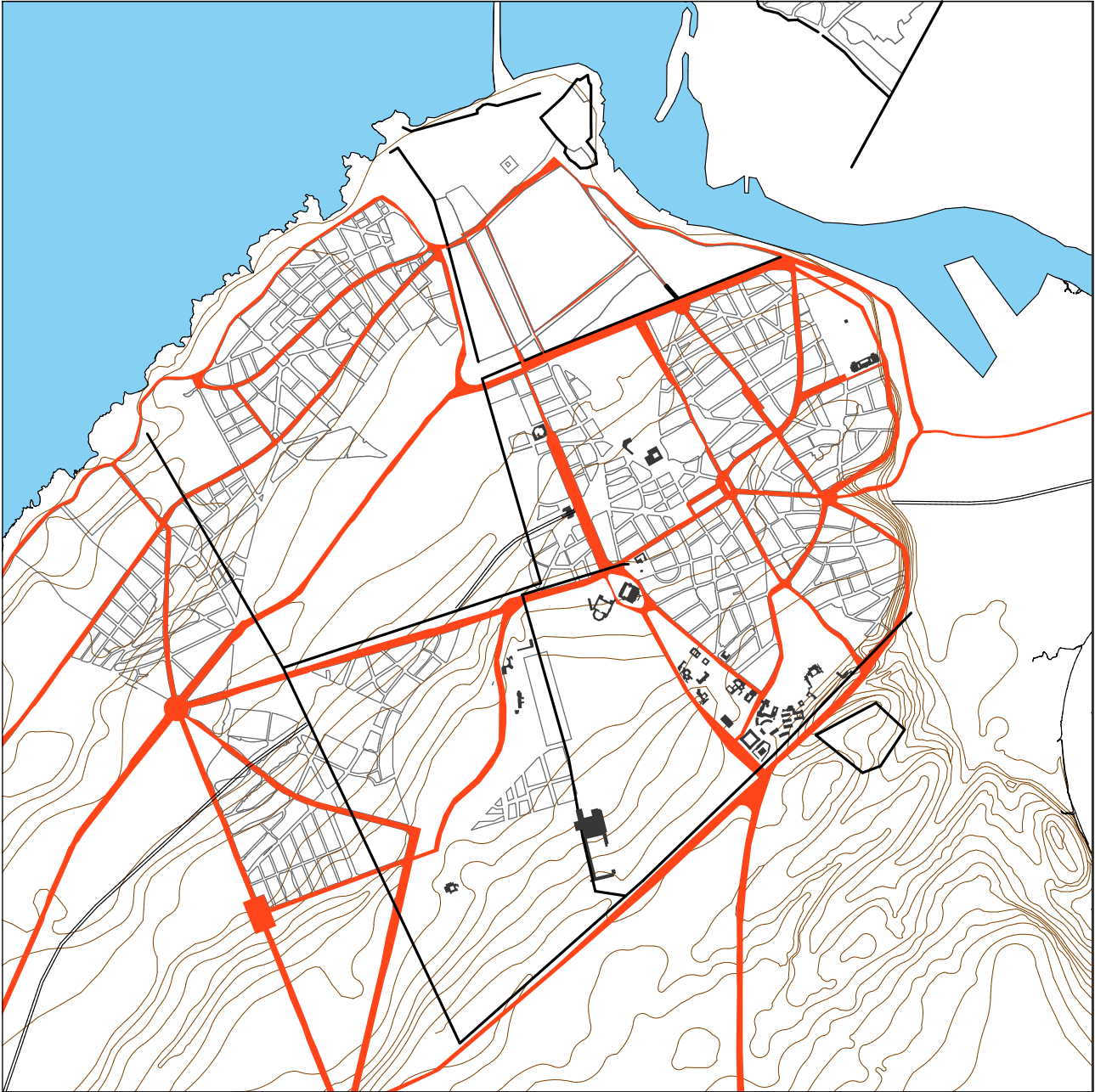
Bâtiments
institutionnels



Îlots bâtis

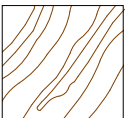
Plan Prost 1915 - Tracés

0 500 m 1000 m

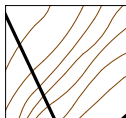


Redessin du sol, voies, voies ferrées, îlots construits et bâtiments remarquables, à partir du plan de Prost de 1915.

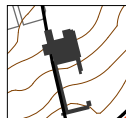
Carte Zineb Medarhri et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.



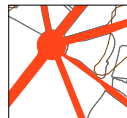
Courbes
de niveaux



Enceinte



Bâtiments
institutionnels



Voies
principales

Plan Prost 1915 – Parcs et vues

1:25 000

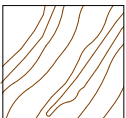
0 500 m 1000 m



Redessin du sol, voies, îlots et bâtiments remarquables, parcs et jardin,
à partir du plan de Prost de 1915.

Indication des vues principales

Carte Zineb Medarhri et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.



Courbes
de niveaux



Enceinte

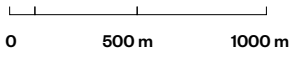


Bâtiments
institutionnels



Parcs et
jardins

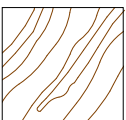
Terrain actuel



Carte du terrain actuel d'après les fichiers de données numériques de la ville de Rabat, 2015.

Évolution du trait de côte.

Carte Zineb Medarhri et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.



Topographie

Trait de côte

Vue aérienne actuelle

1:25 000

0 500 m 1000 m



Photographie aérienne actuelle, source Bing 2017.

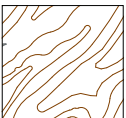
Plan actuel - Îlots

0 500 m 1000 m



Carte du tissu urbain : sol, voies, voies ferrées, îlots et bâtiment remarquables, d'après la photographie aérienne et les fichiers de données numériques de la ville de Rabat, 2015.

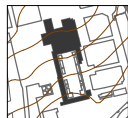
Carte Zineb Medarhri et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.



Courbes
de niveaux



Médina



Bâtiments
institutionnels

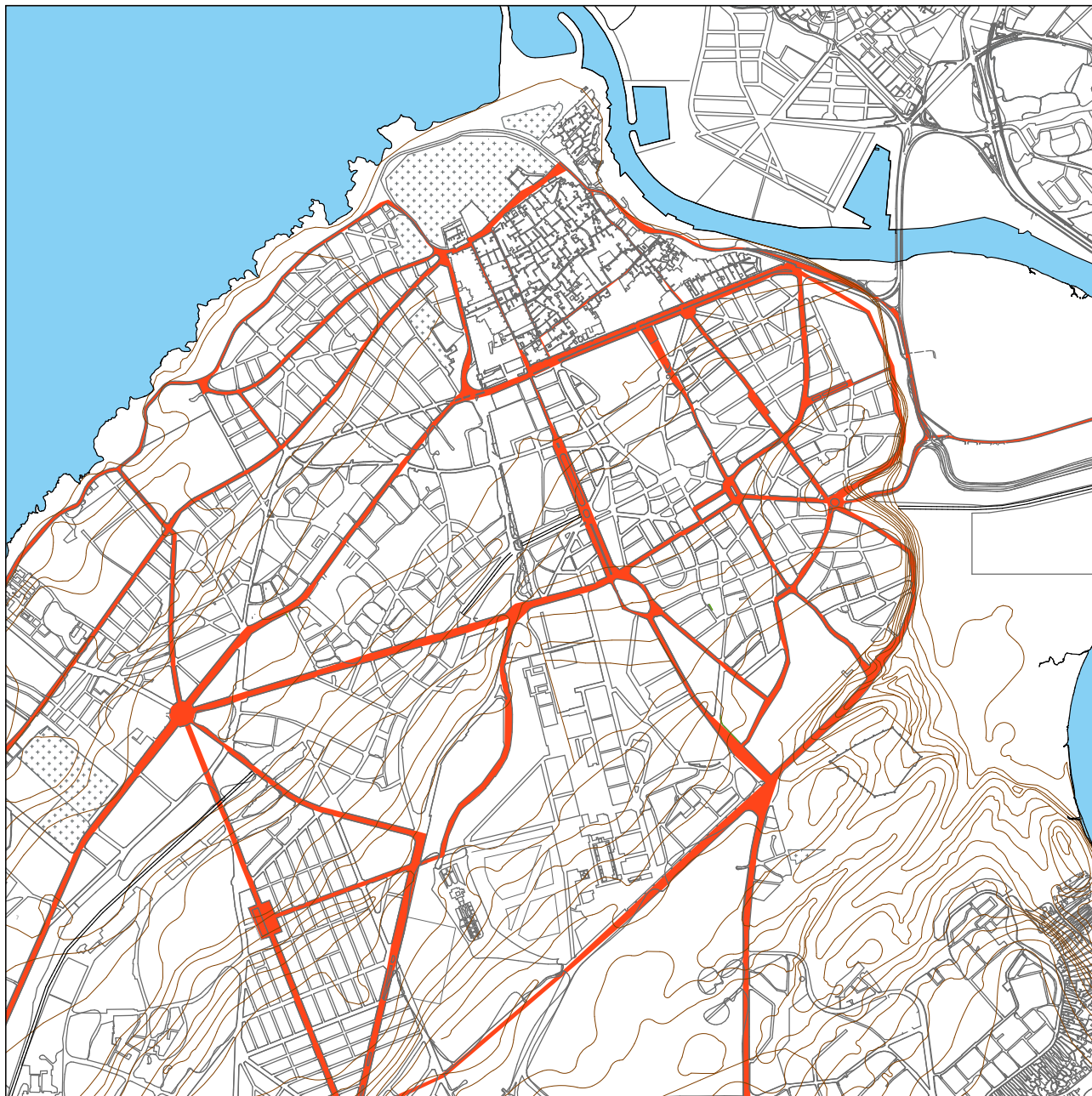


Îlots bâtis

Plan actuel – Persistance des tracés de Prost

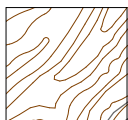
1:25 000

0 500 m 1000 m



Carte de la persistance des tracés du plan de Prost dans les tracés des voies actuelles. Superposition des tracés du plan de 1915 sur le redessin des tracés actuels en 2015.

Carte Zineb Medarhri et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.

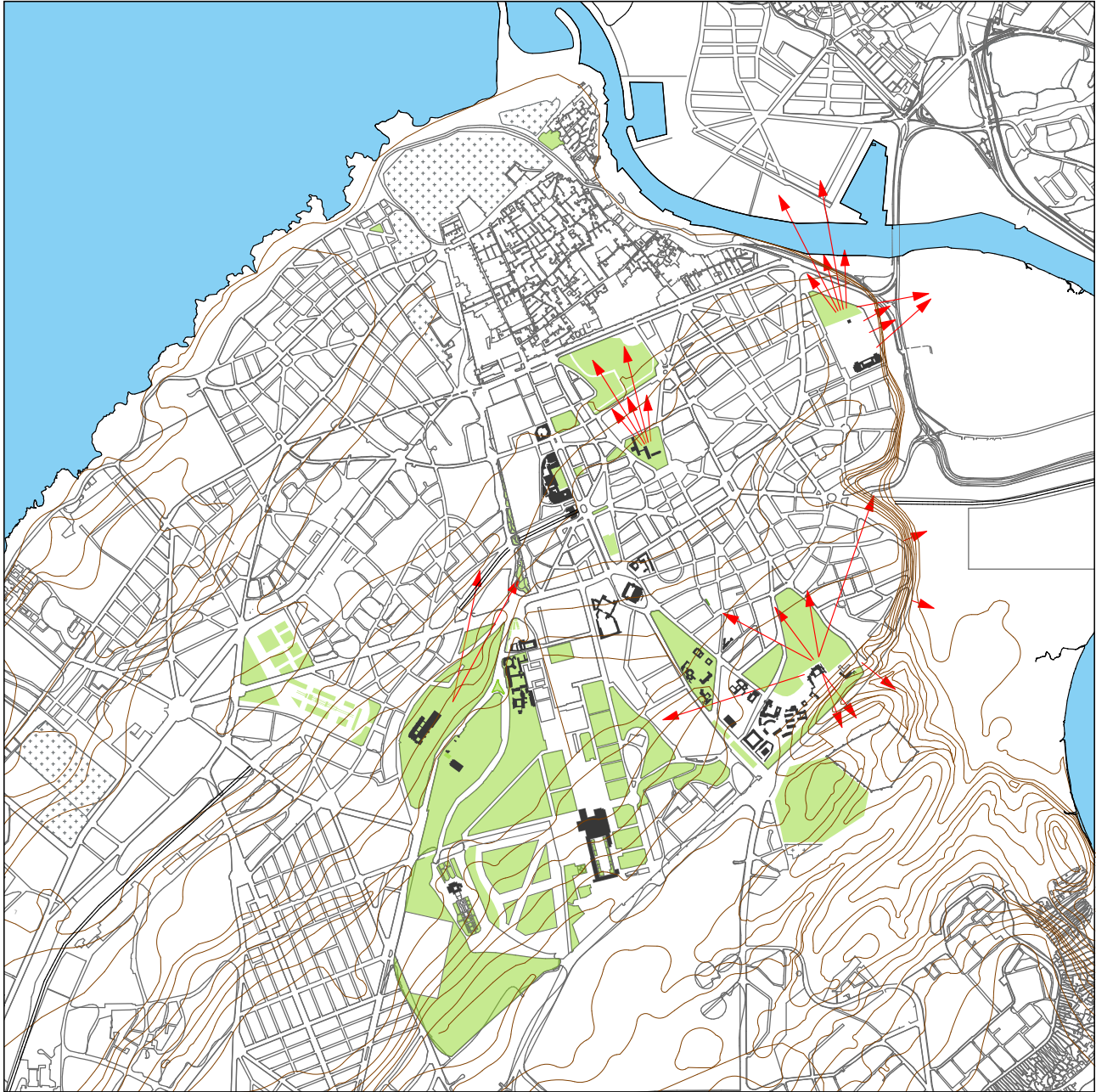
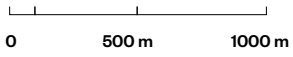


Courbes
de niveaux



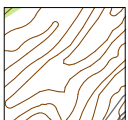
Voies
principales

Plan actuel – Parcs et vues



Carte des parcs et jardins dans les tracés des voies actuelles, d'après la photographie aérienne et les fichiers de données numériques de la ville de Rabat, 2015.

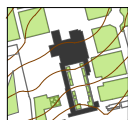
Carte Zineb Medarhri et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.



Courbes de niveaux



Médina



Bâtiments institutionnels

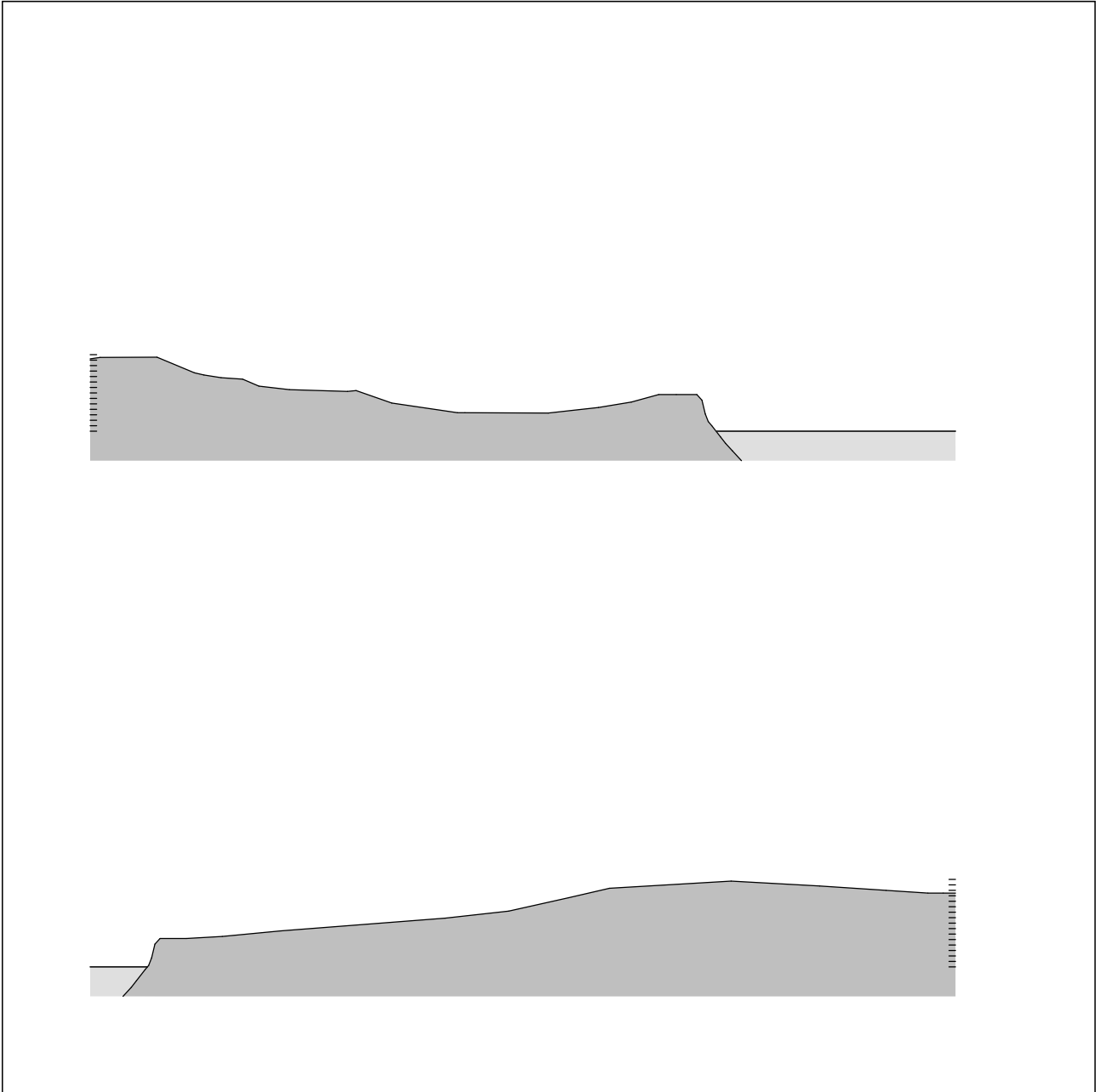


Parcs et jardins

Coupes

1:25 000

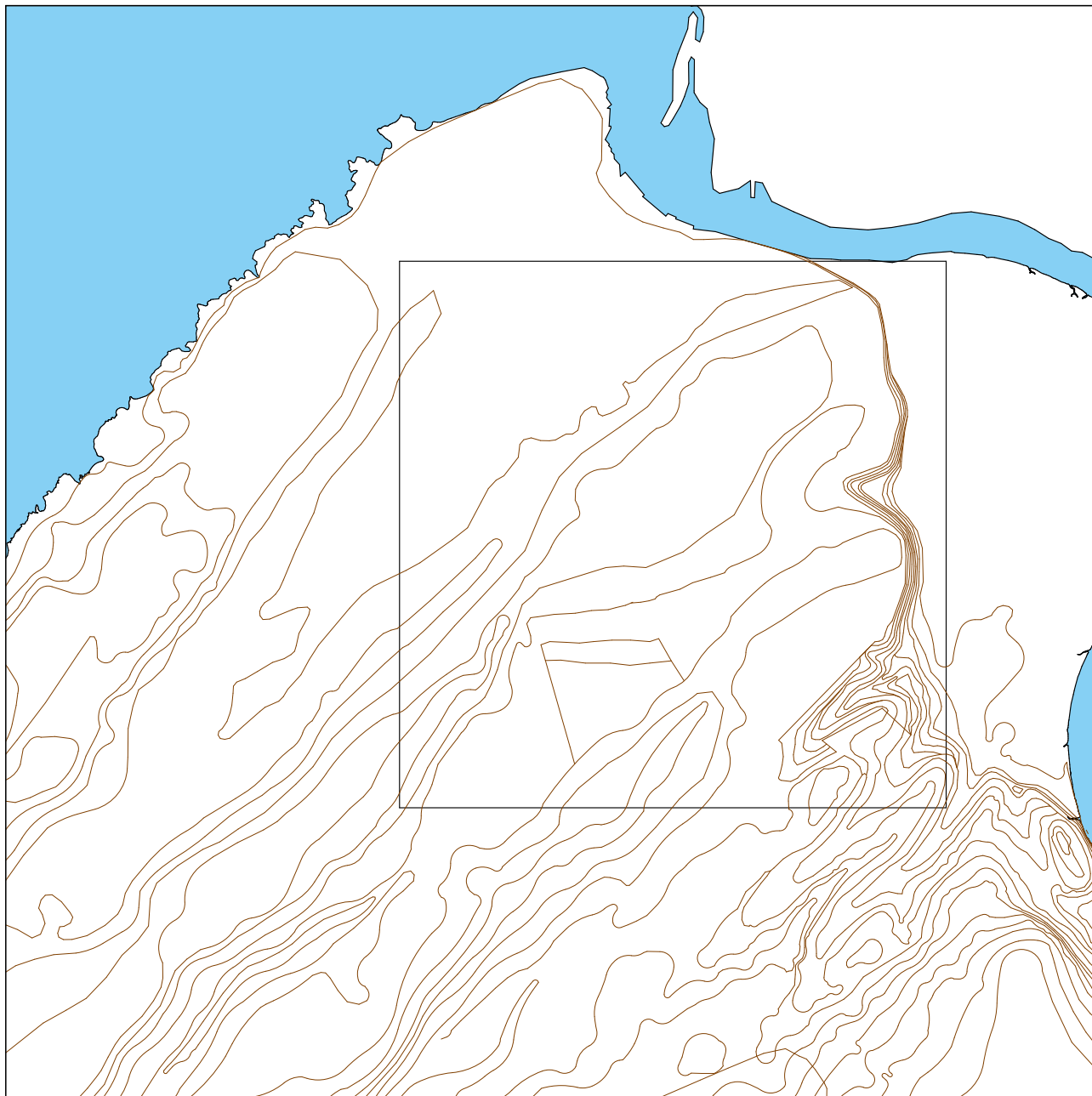
0 500 m 1000 m

**Coupe sur le site.****Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert**

Terrain 1913

1:25 000

0 500 m 1000 m



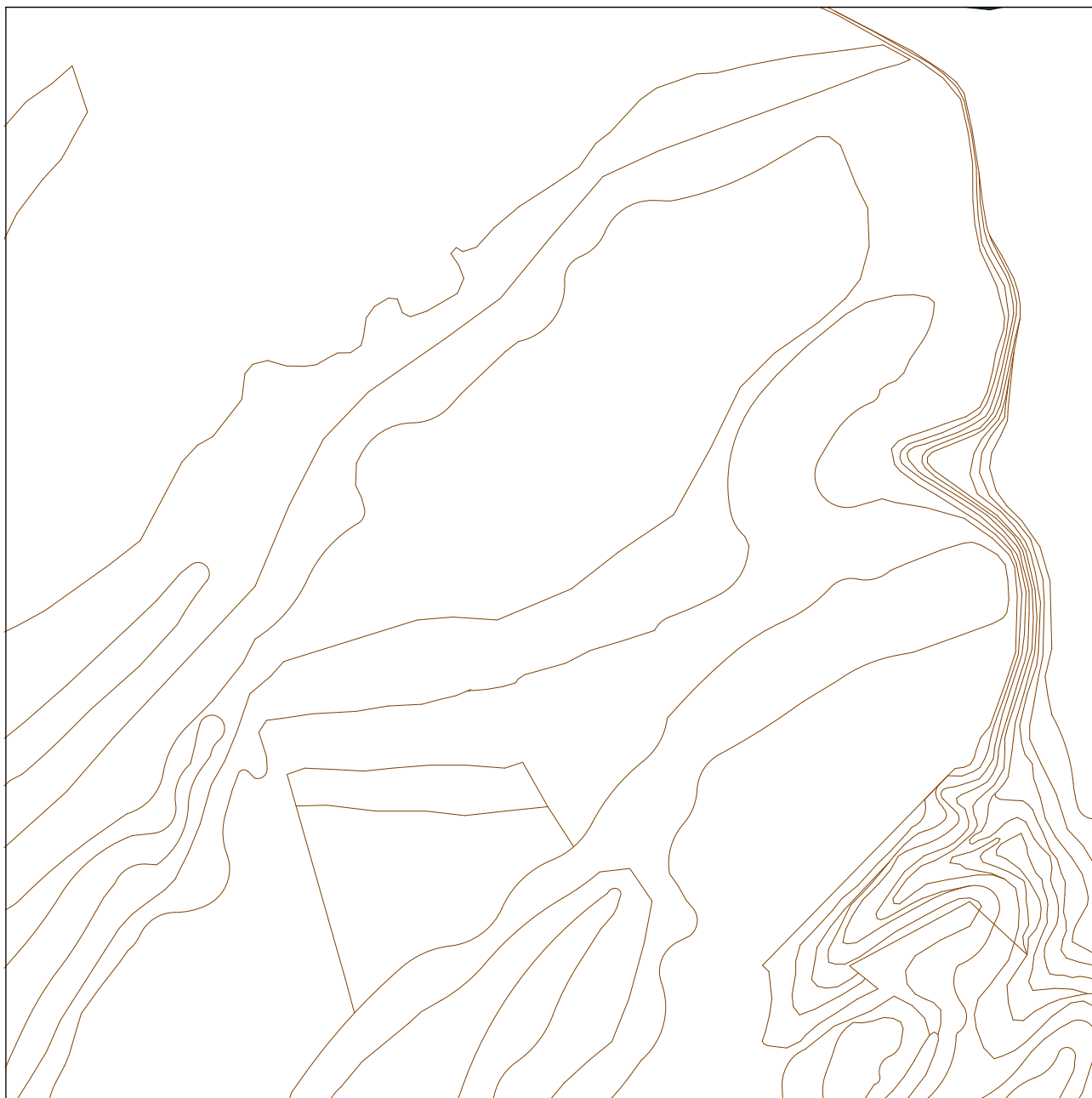
Redessin du sol et de la ligne de côte, à partir du plan de Prost de Rabat-Salé avant 1913 (*L'urbanisme aux colonies*, 1932, p. 62).

Carte Zineb Medarhri et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.

Emprise du recadrage sur la séquence centrale du plan de Prost.



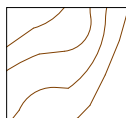
Terrain 1913



Redessin du sol, à partir du plan de Prost de Rabat-Salé avant 1913
(*L'urbanisme aux colonies*, 1932, p. 62).

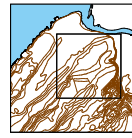
Carte Zineb Medarhri et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.

Ce recadrage montre la séquence choisie à une échelle qui offre une lecture plus fine sur un espace stratégique du projet de Prost.



Courbes
de niveaux

Plan 1913



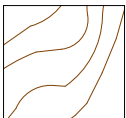
1:12 500

0 250 m 500 m



Redessin du sol, de la Médina, des voies principales et des bâtiments existants à partir du plan de Prost de Rabat-Salé avant 1913
(*L'urbanisme aux colonies*, 1932, p. 62).

Carte Zineb Medarhri et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert.



Courbes
de niveaux



Enceinte

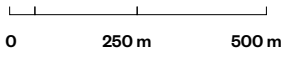


Médina



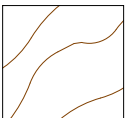
Bâtiments
institutionnels

Plan Forestier 1914

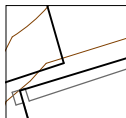


Redessin du plan de Forestier Rabat, s. d., environ 1914, AA/CAPA/AA XX° (*Jean Claude Nicolas Forestier 1861-1930. Du jardin au paysage urbain*, 1994, p. 201).

Carte Zineb Medarhri et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.



Courbes de niveaux



Enceinte

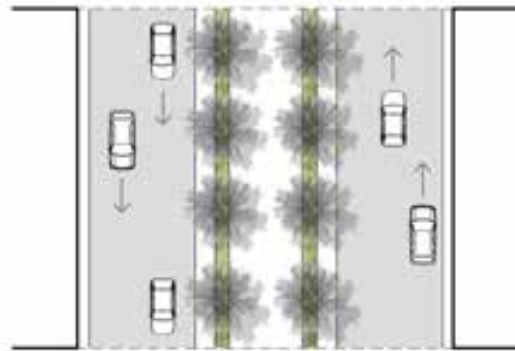
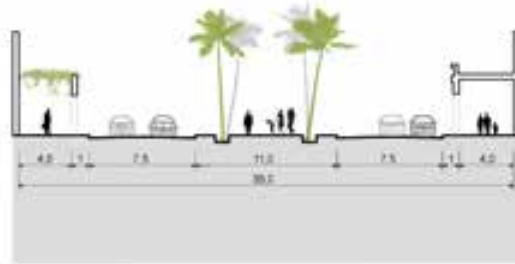


Parcs et jardins

Coupe Forestier

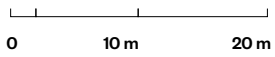
1:500

0 10 m 20 m



Plan et coupe d'après Jean-Claude-Nicolas Forestier, *Études de voies, voie de 35 m., 1914 (Grandes villes et systèmes de parcs, 1997, p. 184)*.
Redessin Margaux Leduc sous la direction de Laurent Hodebert, éch. 1/500°.

Coupe Forestier

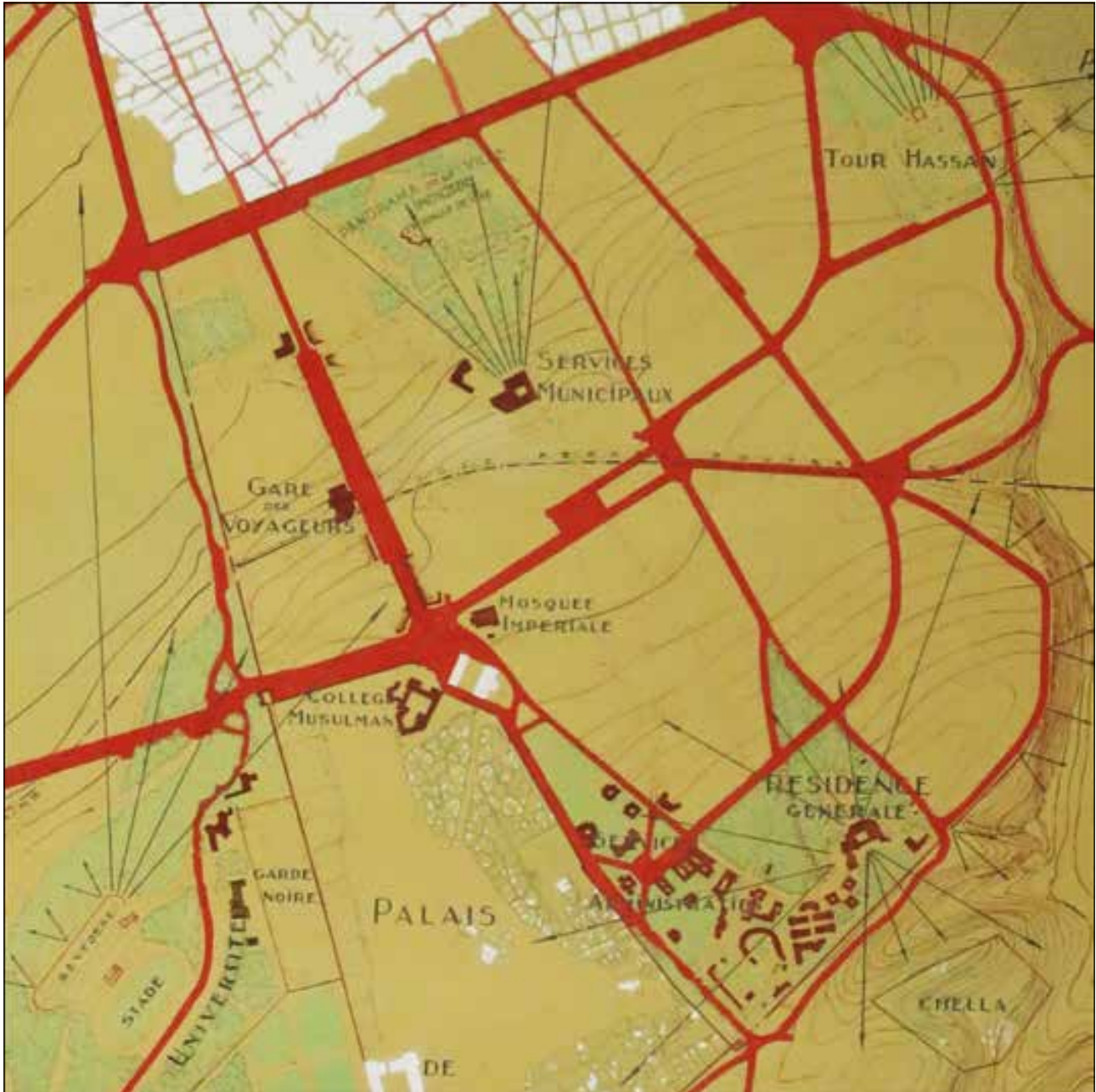


Plan et coupe d'après Jean-Claude-Nicolas Forestier, *Études de voies, voie de 67 m., 1914 (Grandes villes et systèmes de parcs, 1997, p. 184)*.
Redessin Margaux Leduc sous la direction de Laurent Hodebert, éch. 1/500°.

Source Prost 1915

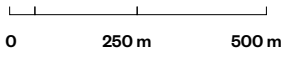
1:12 500

0 250 m 500 m



Henri Prost, Plan d'aménagement de la ville de Rabat, plan des voies et des espaces libres, 1915, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 202/5.
Readrage sur la séquence centrale du plan.

Plan Prost 1915 – Quartiers

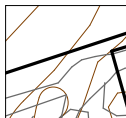


Carte du tissu urbain : sol, voies, îlots et bâtiment remarquables, à partir des différents plans de Prost de 1915.

Carte Zineb Medarhri et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.



Courbes
de niveaux



Enceinte



Médina



Bâtiments
institutionnels



Îlots bâtis

Plan Prost – Tracés

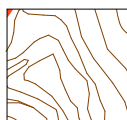
1:12 500

0 250 m 500 m

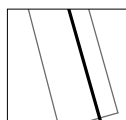


Redessin du sol, voies, voies ferrées, îlots construits et bâtiments remarquables, à partir du plan de Prost de 1915.

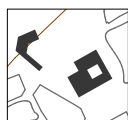
Carte Zineb Medarhri et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.



Courbes
de niveaux



Enceinte

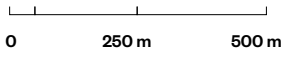


Bâtiments
institutionnels



Voies
principales

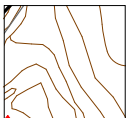
Plan Prost - Parcs et vues



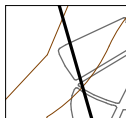
Redessin du sol, voies, îlots et bâtiments remarquables, parcs et jardin, à partir du plan de Prost de 1915.

Indication des vues principales

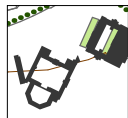
Carte Zineb Medarhri et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.



Courbes de niveaux



Enceinte



Bâtiments institutionnels

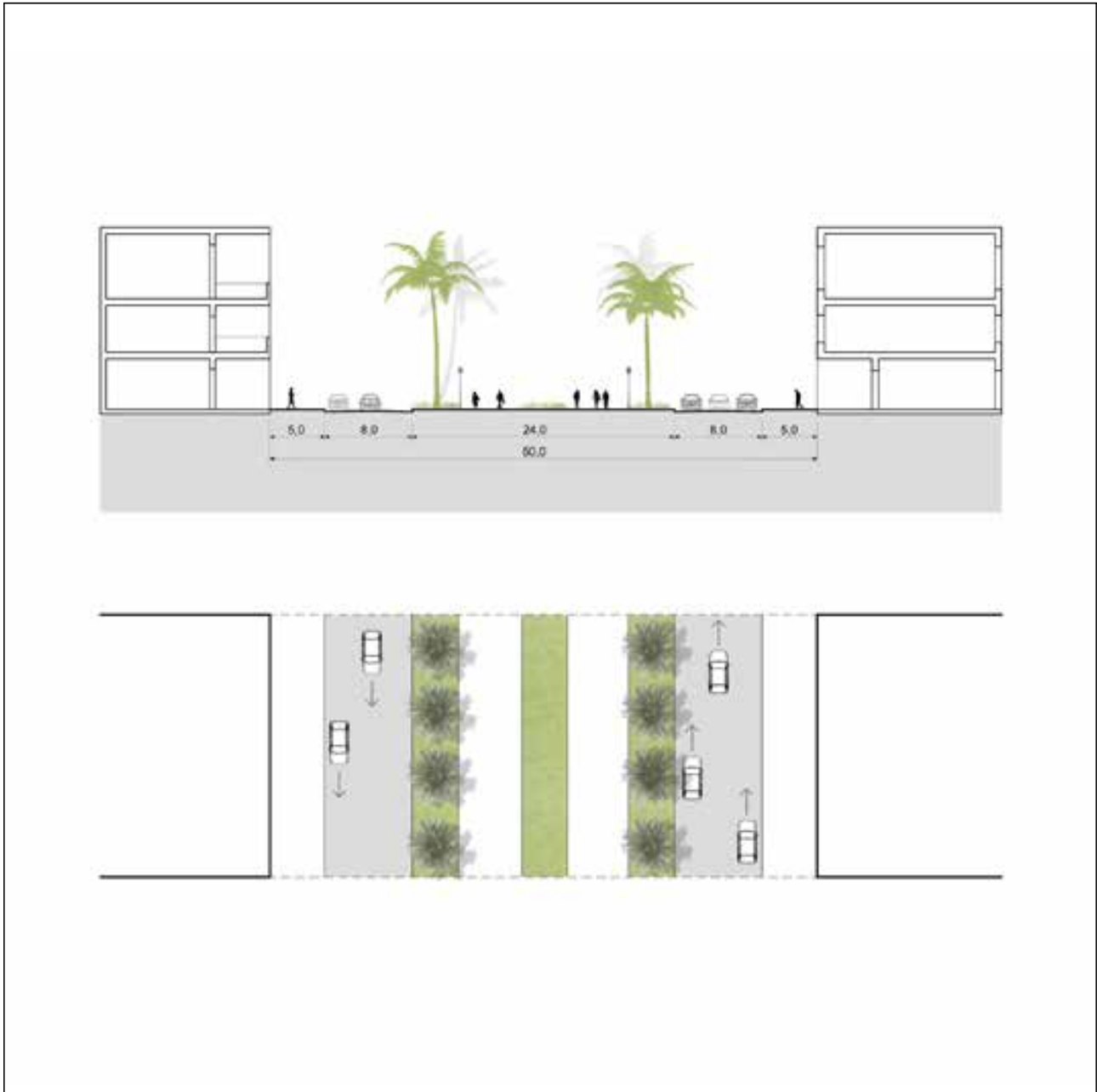


Parcs et vues

Coupe Prost transversale

1:1000

0 20 m 40 m

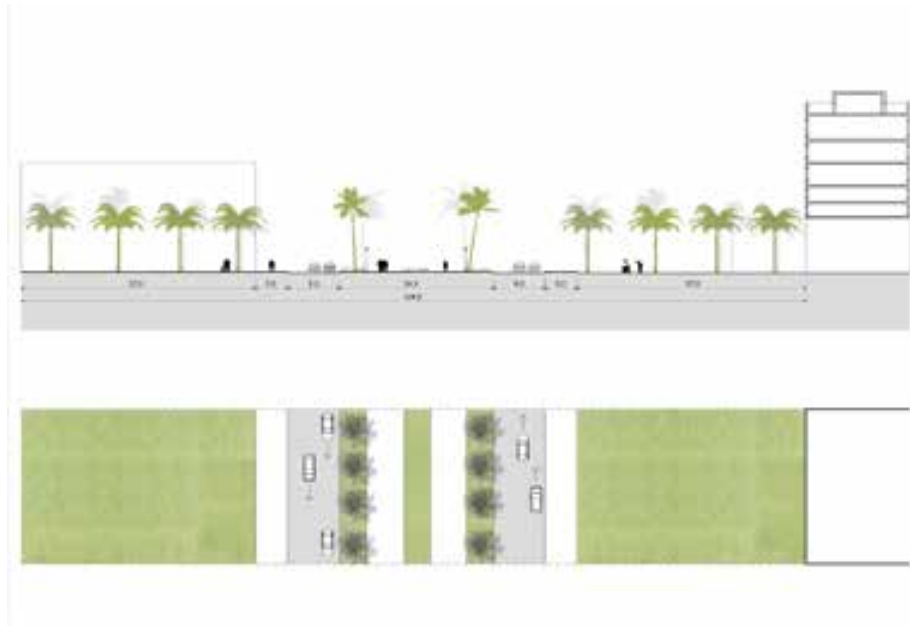


Plan et coupe de l'avenue Dar El Maghzen, à partir du plan de Prost de 1915 et de vérifications sur le terrain.

Redessin Margaux Leduc sous la direction de Laurent Hodebert, éch. 1/500°.

Coupe Prost transversale

0 10 m 20 m



Plan et coupe de l'avenue Dar El Maghzen, à partir du plan de Prost de 1915 et de vérifications sur le terrain. Situation au droit du Palais de justice à gauche, et de l'hôtel Balima à droite.¹

Redessin Margaux Leduc sous la direction de Laurent Hodebert, éch. 1/1000^o.

La coupe montre une dilatation latérale de l'espace au droit de ces deux édifices.

Vue aérienne Prost

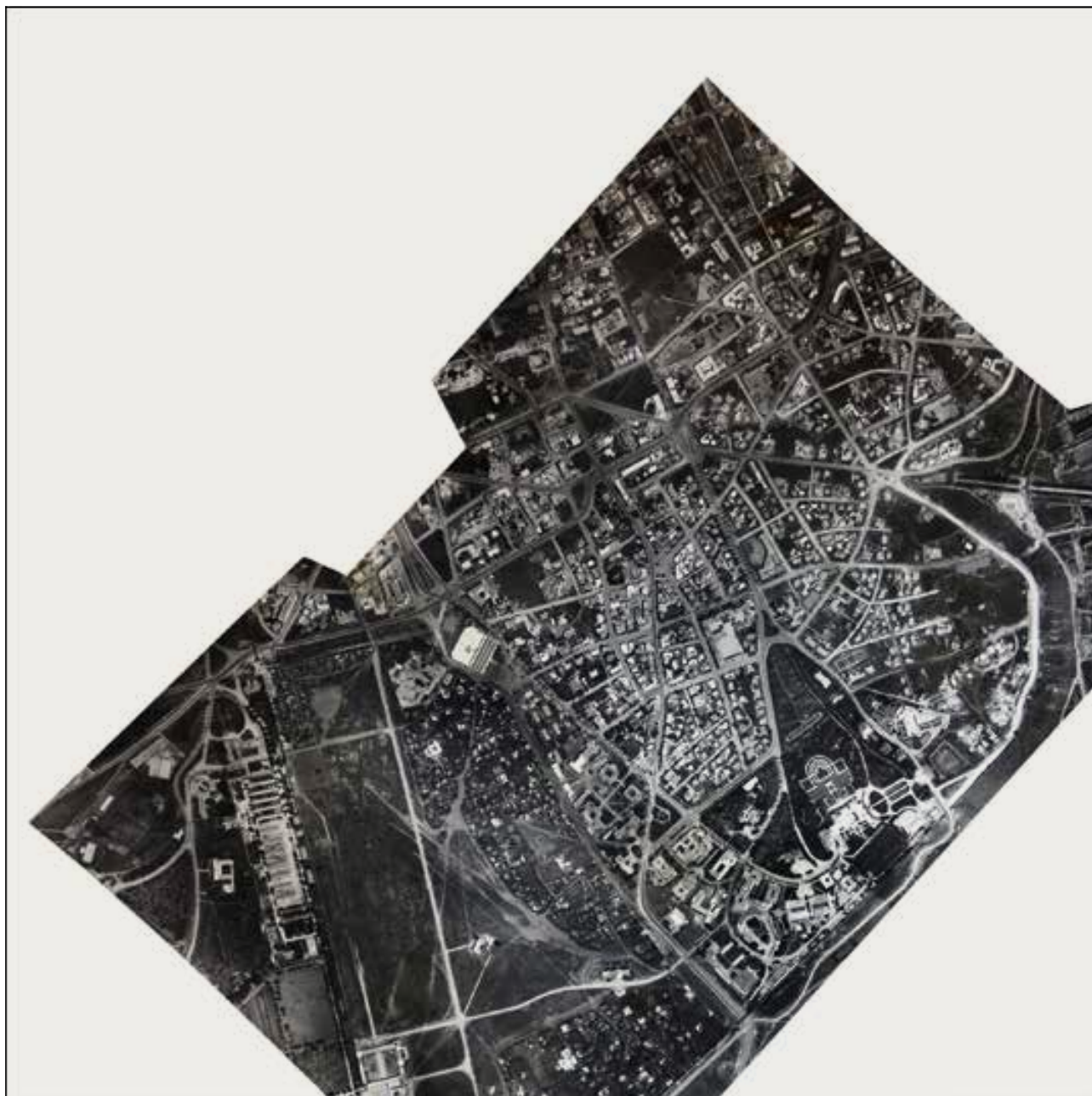
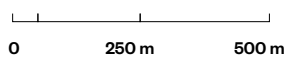
1:12 500

0 250 m 500 m



Assemblage de photographies aériennes verticales, vers 1929, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 54.

Vue aérienne Prost



Assemblage de photographies aériennes verticales, n. d., après 1929,
Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 41/6.

Vue aérienne actuelle

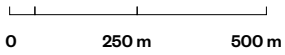
1:12 500

0 250 m 500 m



Photographie aérienne actuelle, source Bing 2017.

Plan actuel – Quartiers



Carte du tissu urbain : sol, voies, voies ferrées, îlots et bâtiment remarquables, d'après la photographie aérienne et les fichiers de données numériques de la ville de Rabat, 2015.

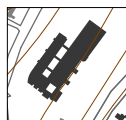
Carte Zineb Medarhri et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.



Courbes
de niveaux



Médina



Bâtiments
institutionnels

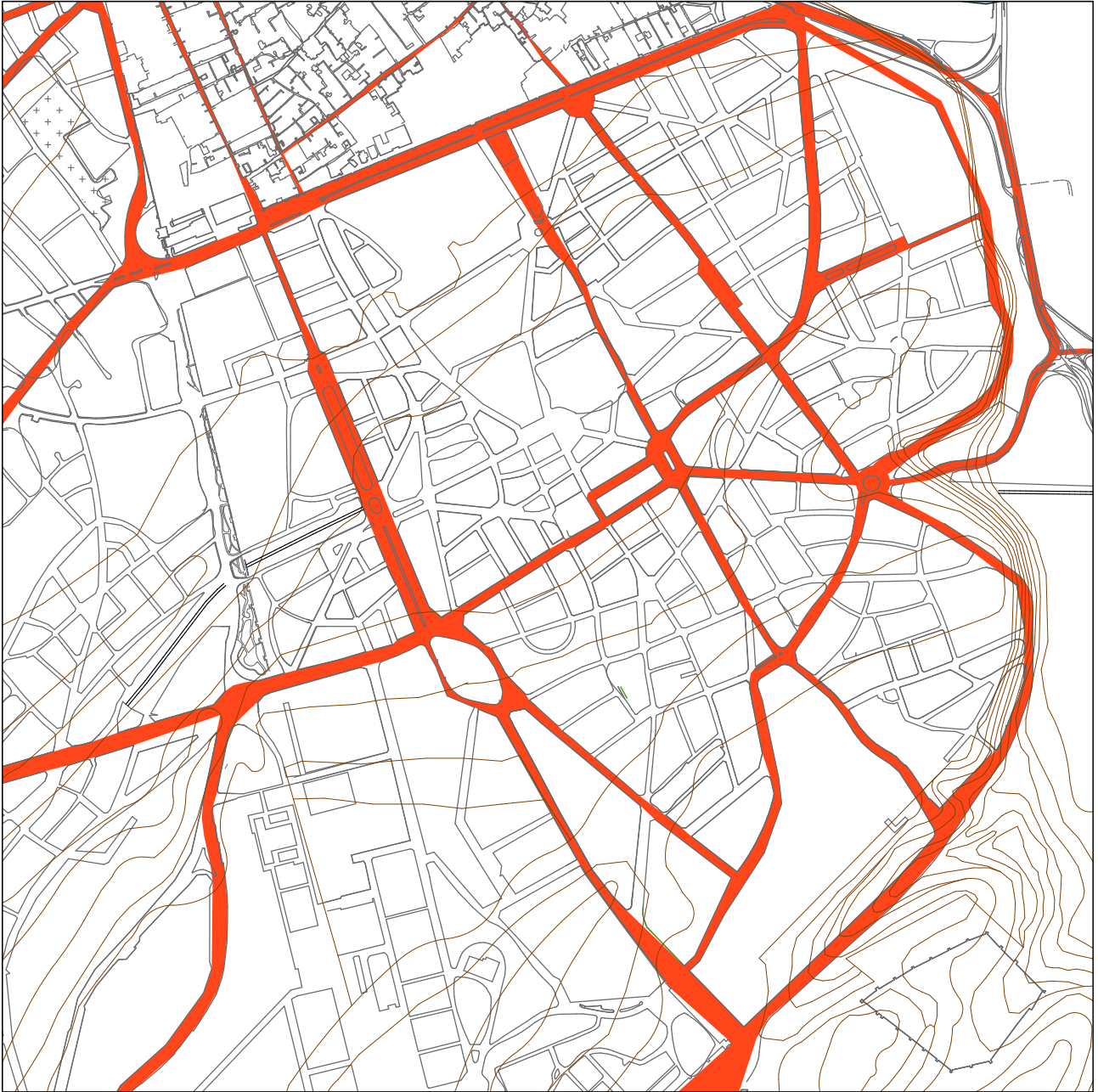


Bâti

Plan actuel – Persistance des tracés de Prost

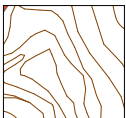
1:12 500

0 250 m 500 m



Carte de la persistance des tracés du plan de Prost dans les tracés des voies actuelles. Superposition des tracés du plan de 1915 sur le redessin des tracés actuels en 2015.

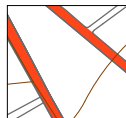
Carte Zineb Medarhri et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.



Courbes
de niveaux

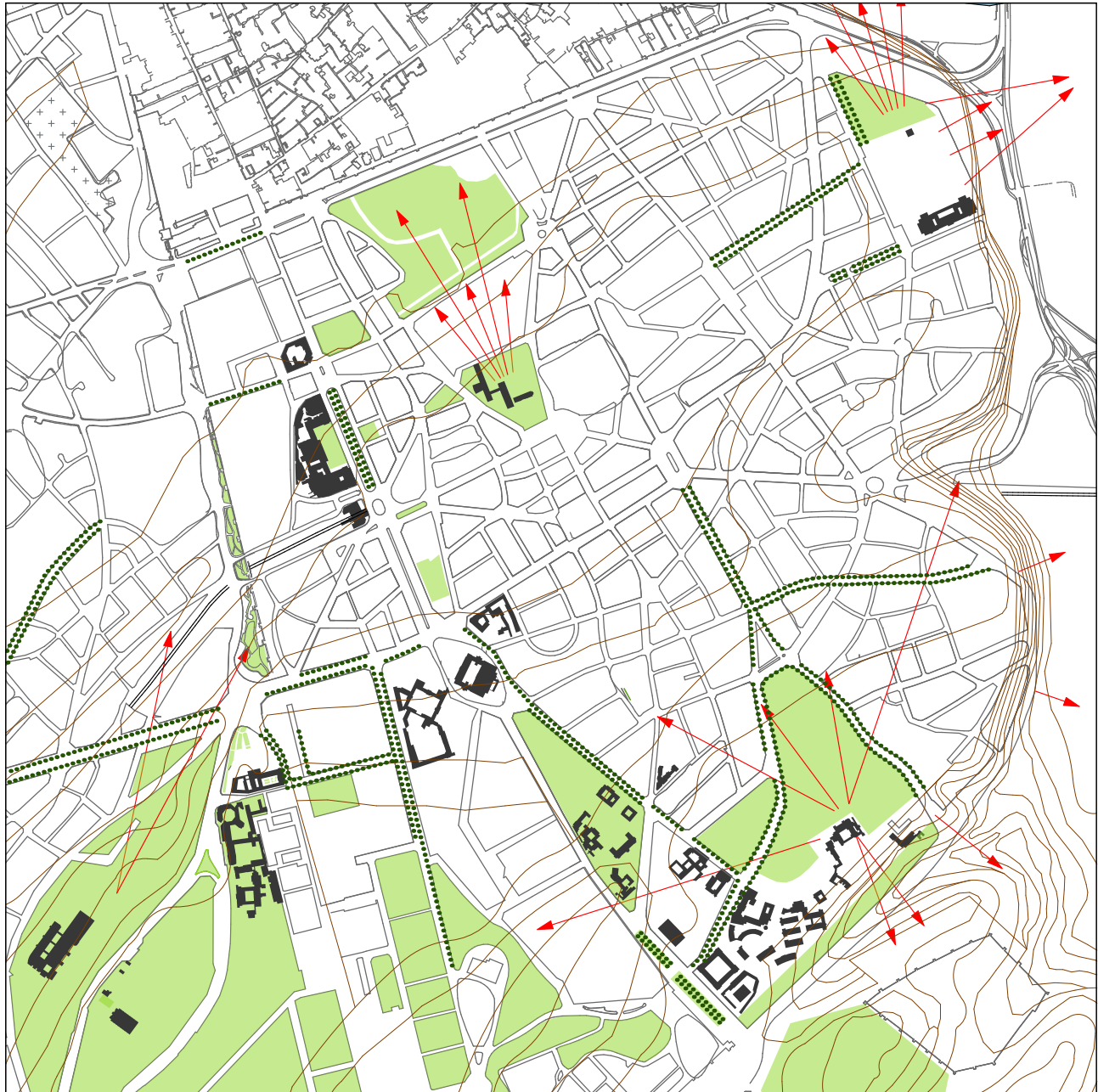
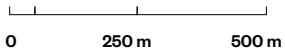


Médina



Voies
principales

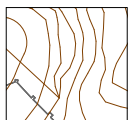
Plan actuel – Parcs et vues



Carte de la persistance du système de parcs et jardins du plan de Prost dans les tracés des voies actuelles. Superposition des tracés du plan de 1915 sur le redessin des tracés actuels en 2015.

Carte Zineb Medarhri et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.

Le système de parcs et jardins a été réduit par des constructions dans leurs emprises, mais en même temps il a été conforté dans son ensemble par des rénovations ponctuelles et un entretien relativement correct.



Courbes
de niveaux



Médina



Bâtiments
institutionnels

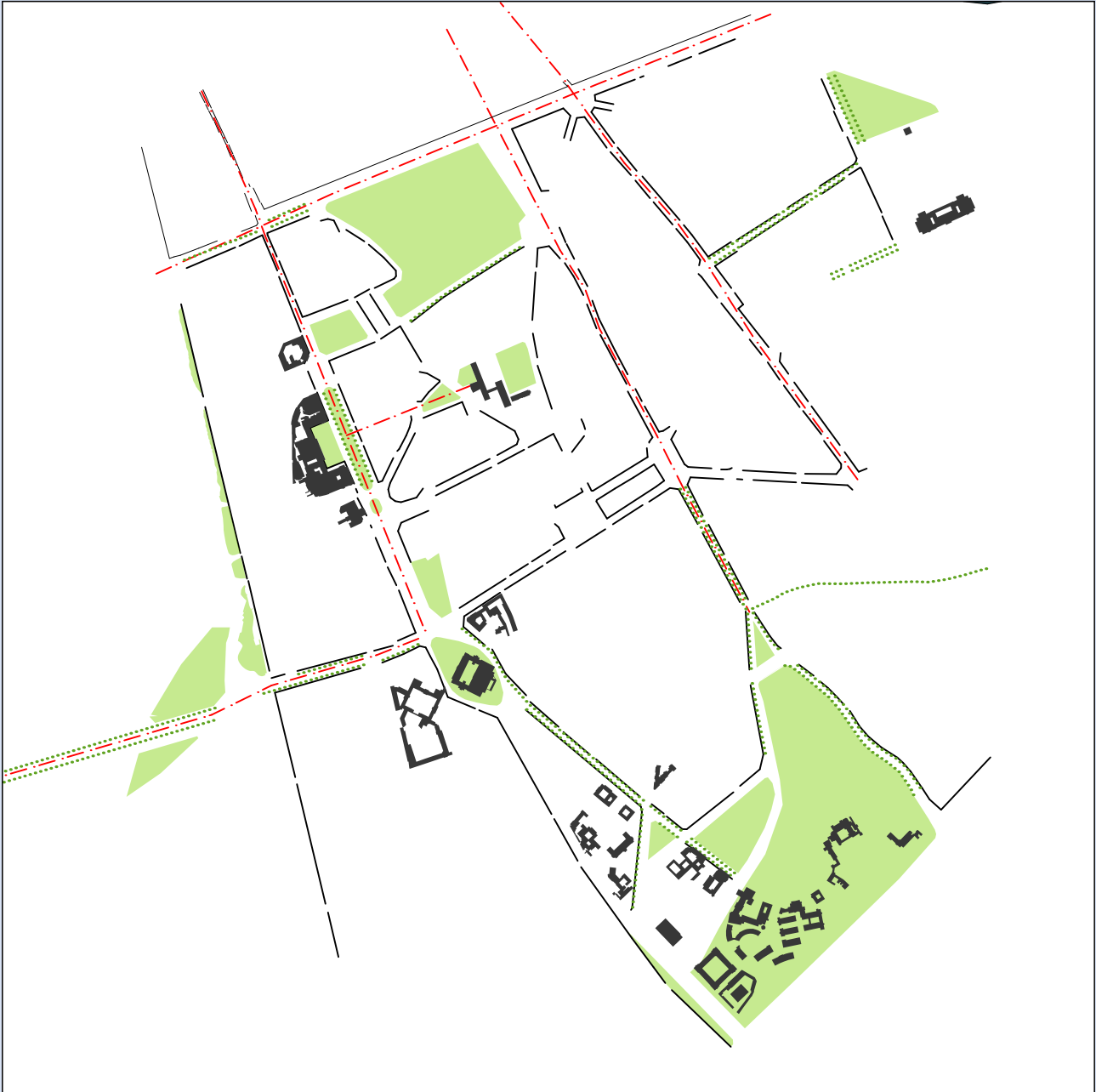


Parcs et vues

Synthèse 1 : l'espace public élargi

1:12 500

0 250 m 500 m



Carte de synthèse de la séquence d'après le plan Prost.

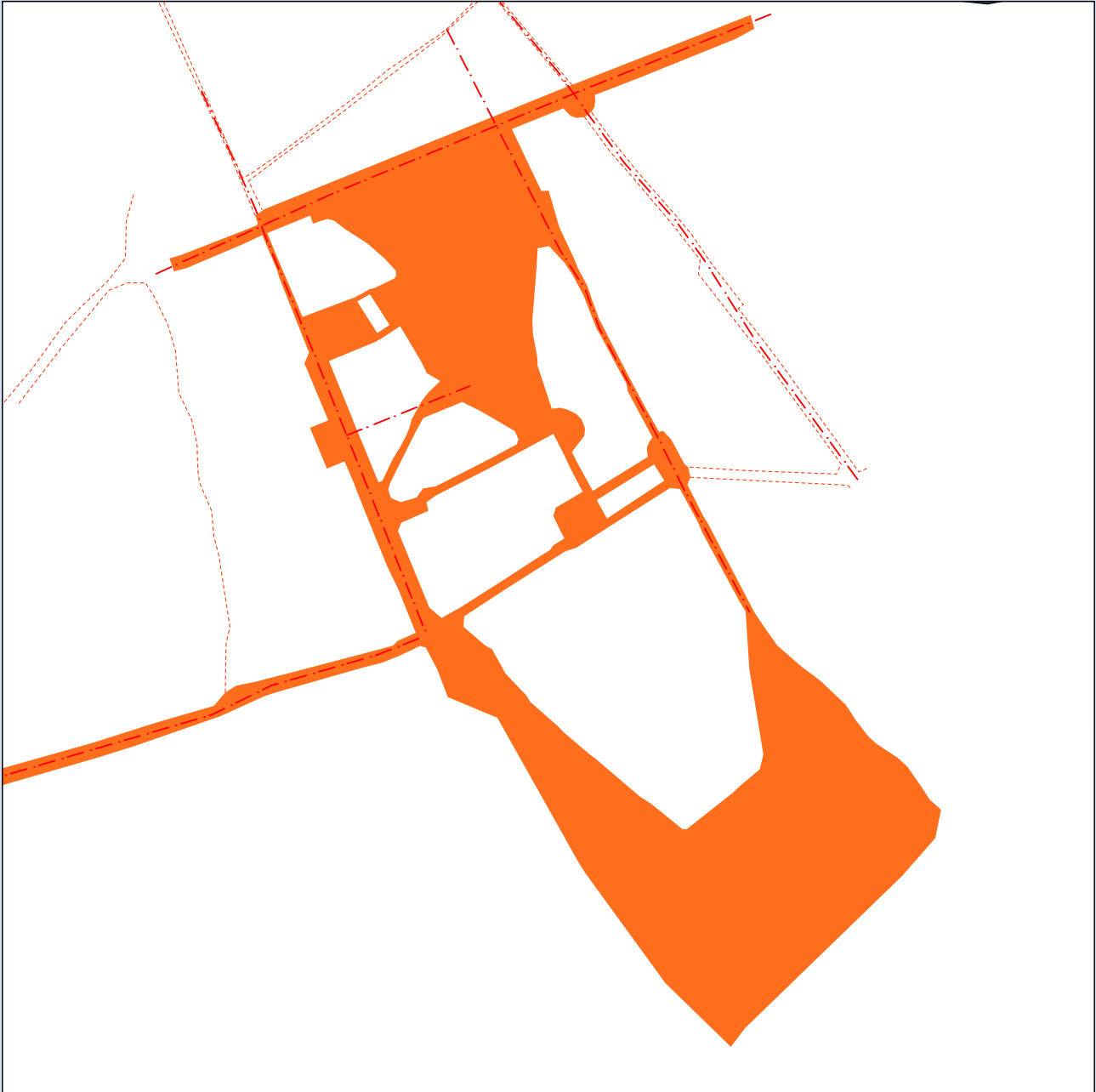
Elle comprend : les axes principaux, les édifices structurants, les parcs et jardins et la limite de l'espace public étendu généré par cet ensemble.

Carte Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert

Cette carte de synthèse montre que la séquence génère un espace public élargi qui se déploie à partir du boulevard Dar El Maghzen pour l'étendre vers la résidence générale. Elle agrège des ensembles d'édifices publics, une cité-jardin, la gare, la mosquée, et enfin la résidence générale.

Synthèse 2 : empreinte de l'espace public

0 250 m 500 m



Carte de synthèse de la séquence d'après le plan Prost.
Elle représente le système des espaces publics directement en liaison avec la voirie.
Carte Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert

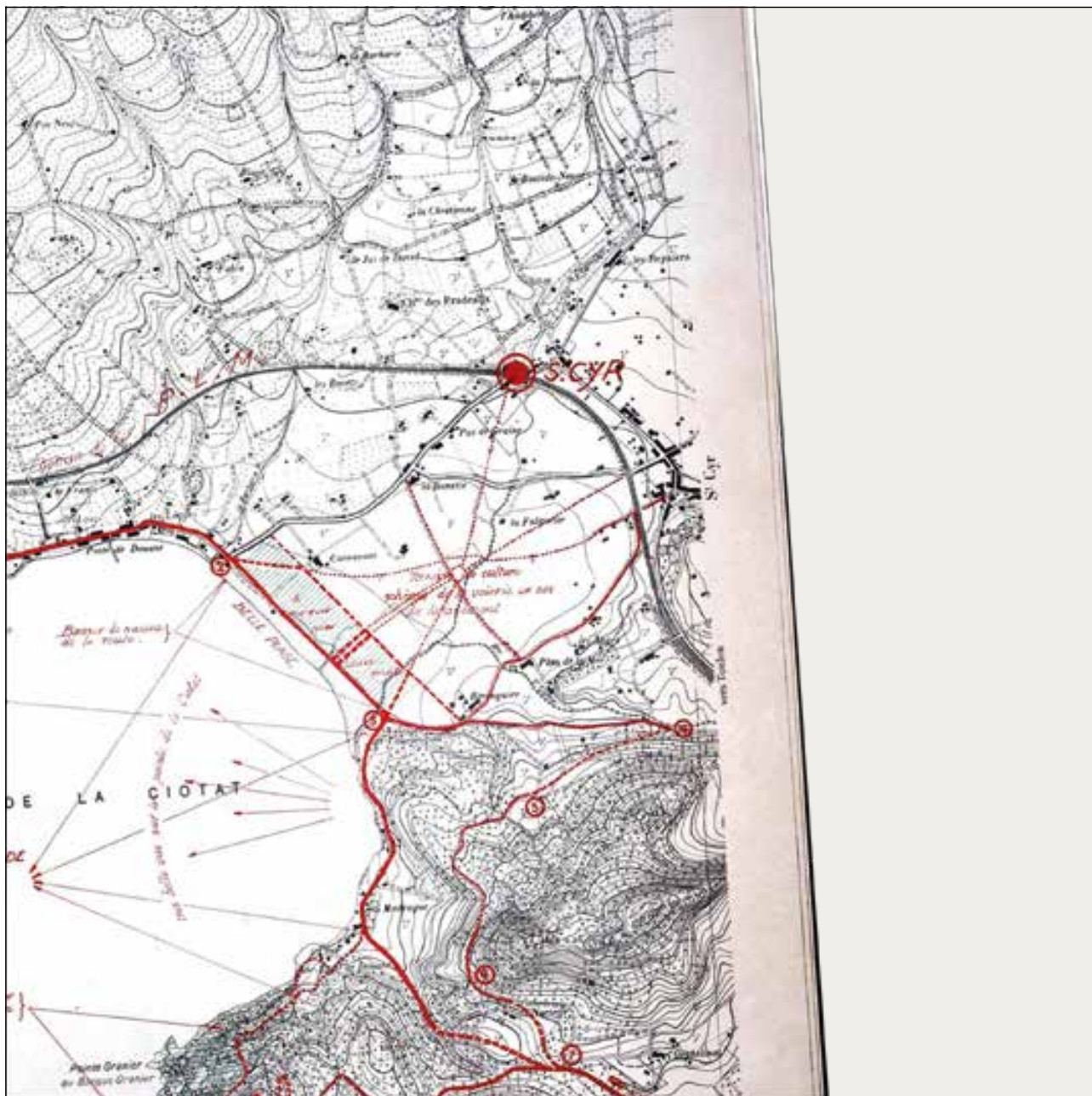
Cette représentation simplifiée montre le cœur de l'armature des espaces publics directement généré par la voirie et en contact avec elle. Elle représente une empreinte large d'espaces publics, à laquelle s'agrège le réseau des voies du centre de Rabat.

1923
Var, Saint Cyr – Sanary

Saint Cyr – Plan Prost 1923

1:25 000

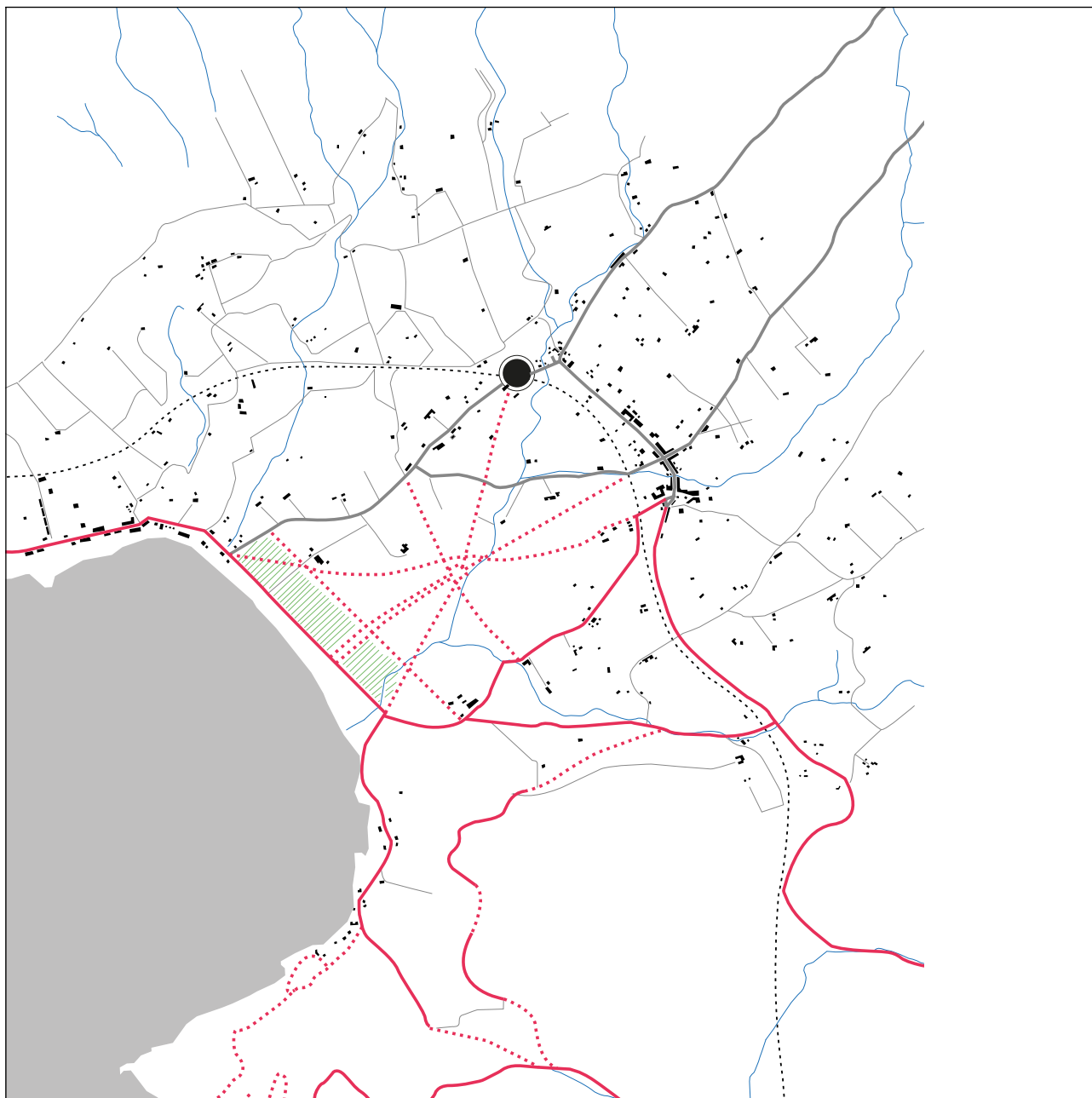
0 500 m 1000 m



Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, planche au 1:10 000° détaillant les principes de l'aménagement sur la commune de Saint-Cyr, extrait, 17 mars 1923, Archives départementales du Var, F111.

1:25 000

0 500 m 1000 m

Saint Cyr – Plan Prost 1923

Redessin des tracés du plan Prost sur la commune de Saint-Cyr.

D'après la planche au 1:10 000° du 17 mars 1923, Archives départementales du Var, F1 11.

Carte Pierrick Taly, sous la direction de L. Hodebert

Saint Cyr – Photographie aérienne 1924

1:25 000

0 500 m 1000 m



Marcel Chrétien & René Danger, Photographie-aérienne de la commune de Saint-Cyr, 1924, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 61 et 62.

1:25 000

0 500 m 1000 m

Saint Cyr – Projet Prost 1926

Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azuroise, Plan directeur de l'extension vers la plage, 1926, archives Départementales du Var.

Saint Cyr vue aérienne actuelle

1:25 000

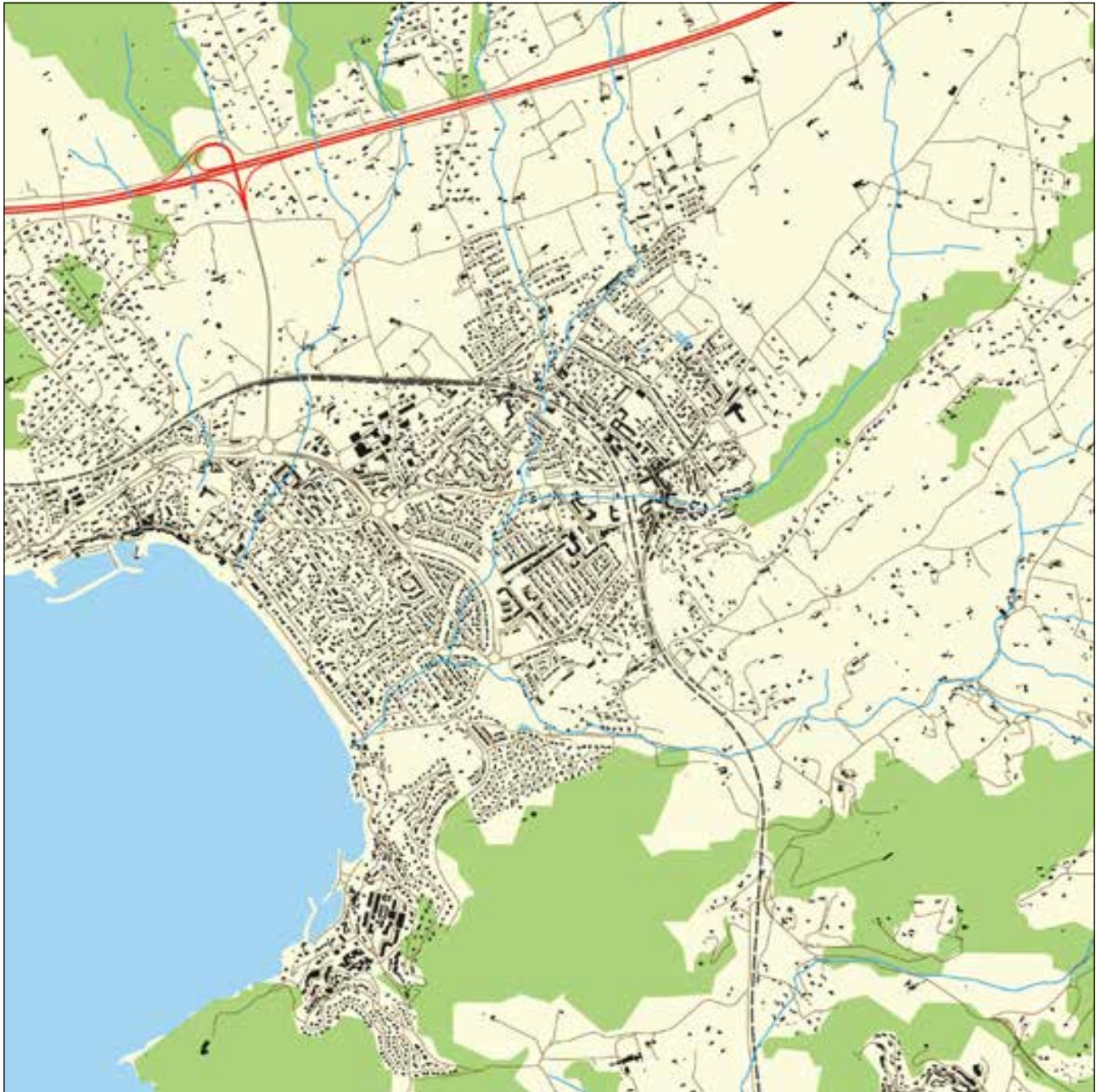
0 500 m 1000 m



Photographie aérienne actuelle, source Bing 2017.

Saint Cyr état actuel

0 500 m 1000 m



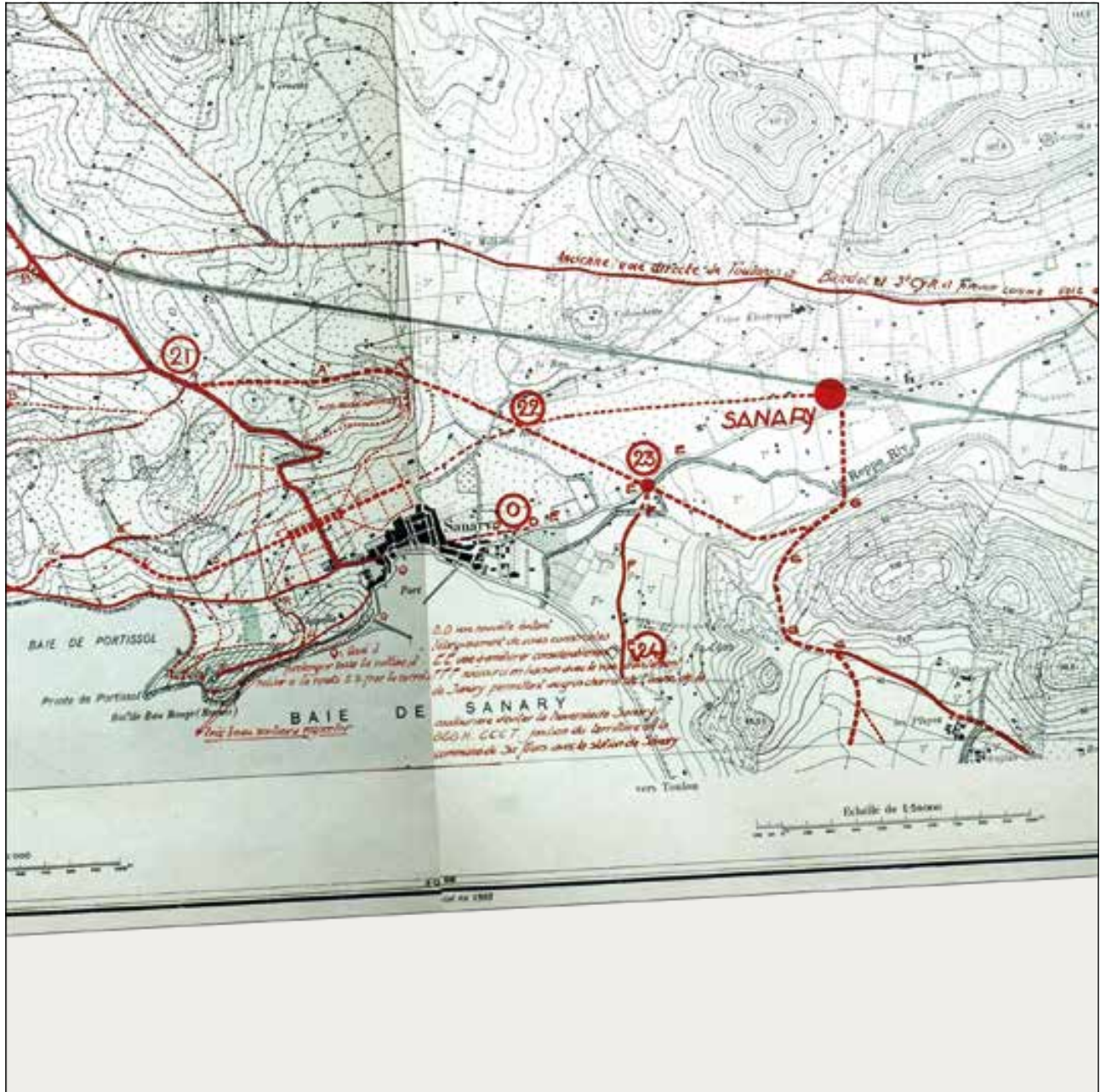
Carte du tissu urbain et des espaces naturels, d'après la photographie aérienne et les fichiers de données numériques de l'IGN, 2016.

Carte Pierrick Taly, sous la direction de L. Hodebert

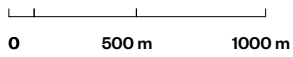
Sanary – Source Prost 1923

1:25 000

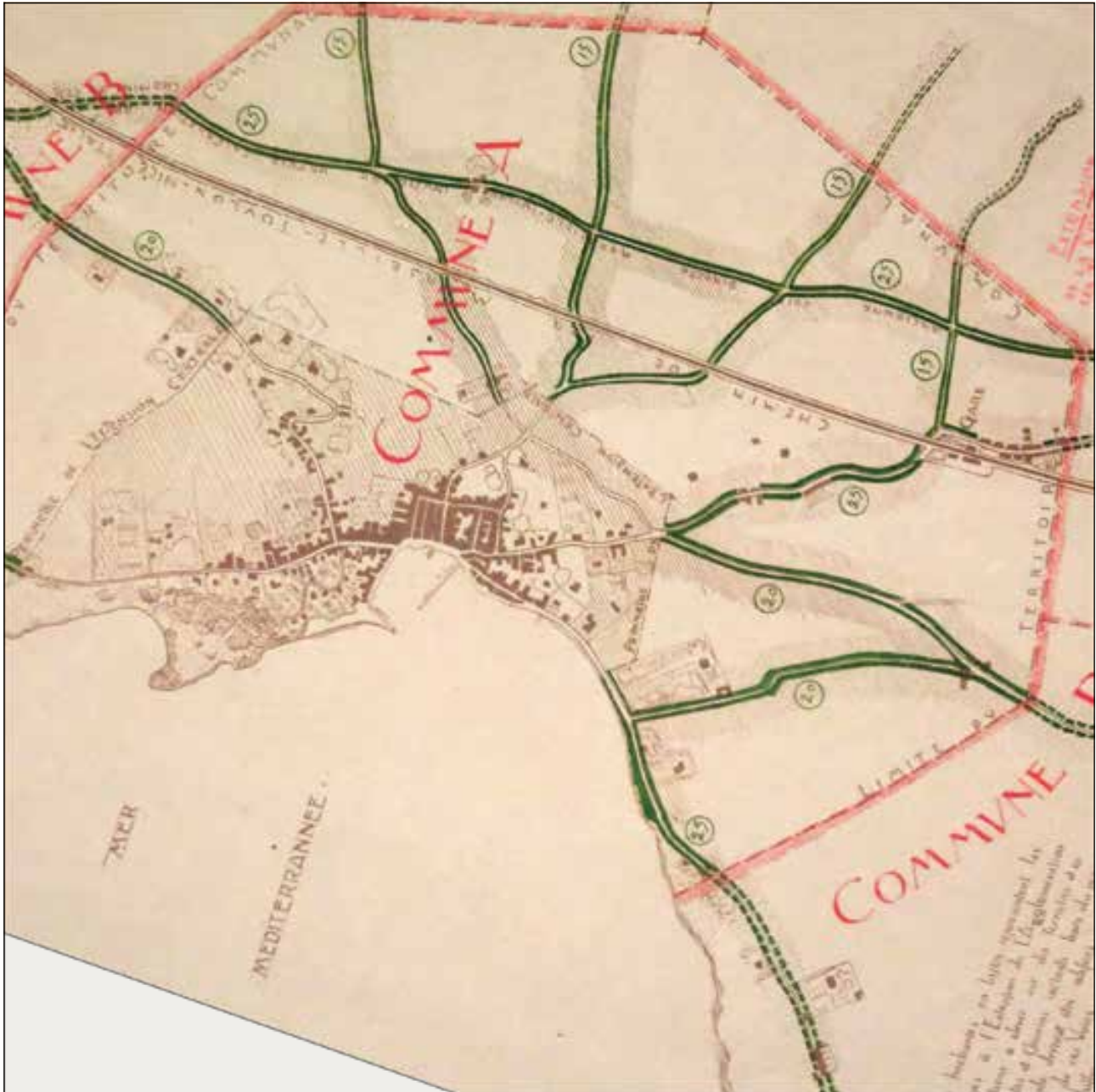
0 500 m 1000 m



Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, assemblage des planches au 1:10 000° détaillant les principes de l'aménagement sur les communes de Bandol et Sanary, 17 mars 1923, Archives départementales du Var, F1 15 et F1 16.



Application des servitudes aux routes et chemins



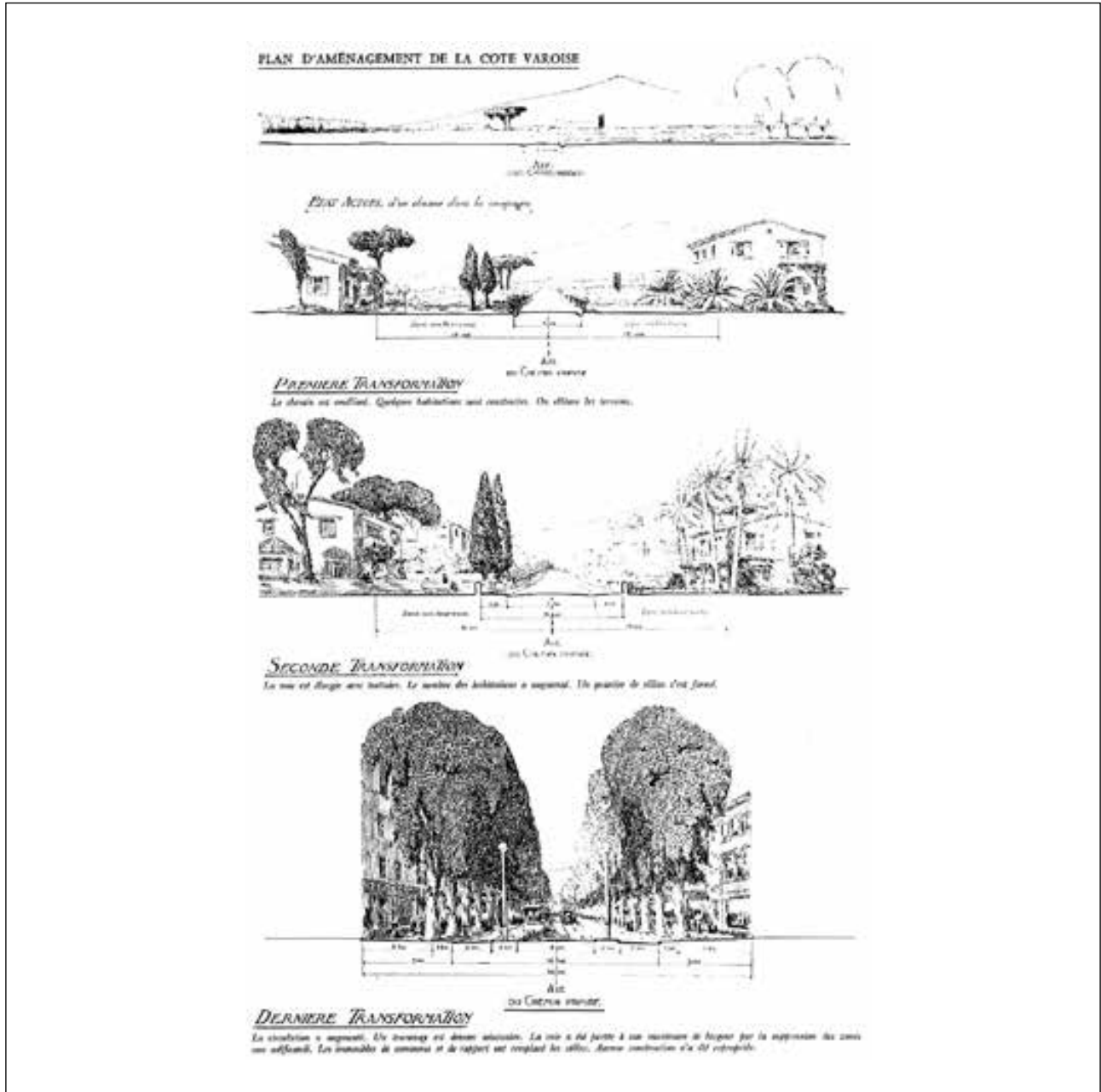
Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, Plan de principe de l'application de la loi du 14 mars 1919 aux communes du littoral, 17 mars 1923, extrait du plan orienté au nord, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 4/6.

Ce plan illustre les dispositions des zones *non aedificandi* pour accompagner l'évolution des voies de 12 m. à 30 m. (coupe évolutive, voir page suivante) sur une commune du littoral

Prost - Coupe du chemin au boulevard

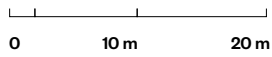
1:500

0 10 m 20 m

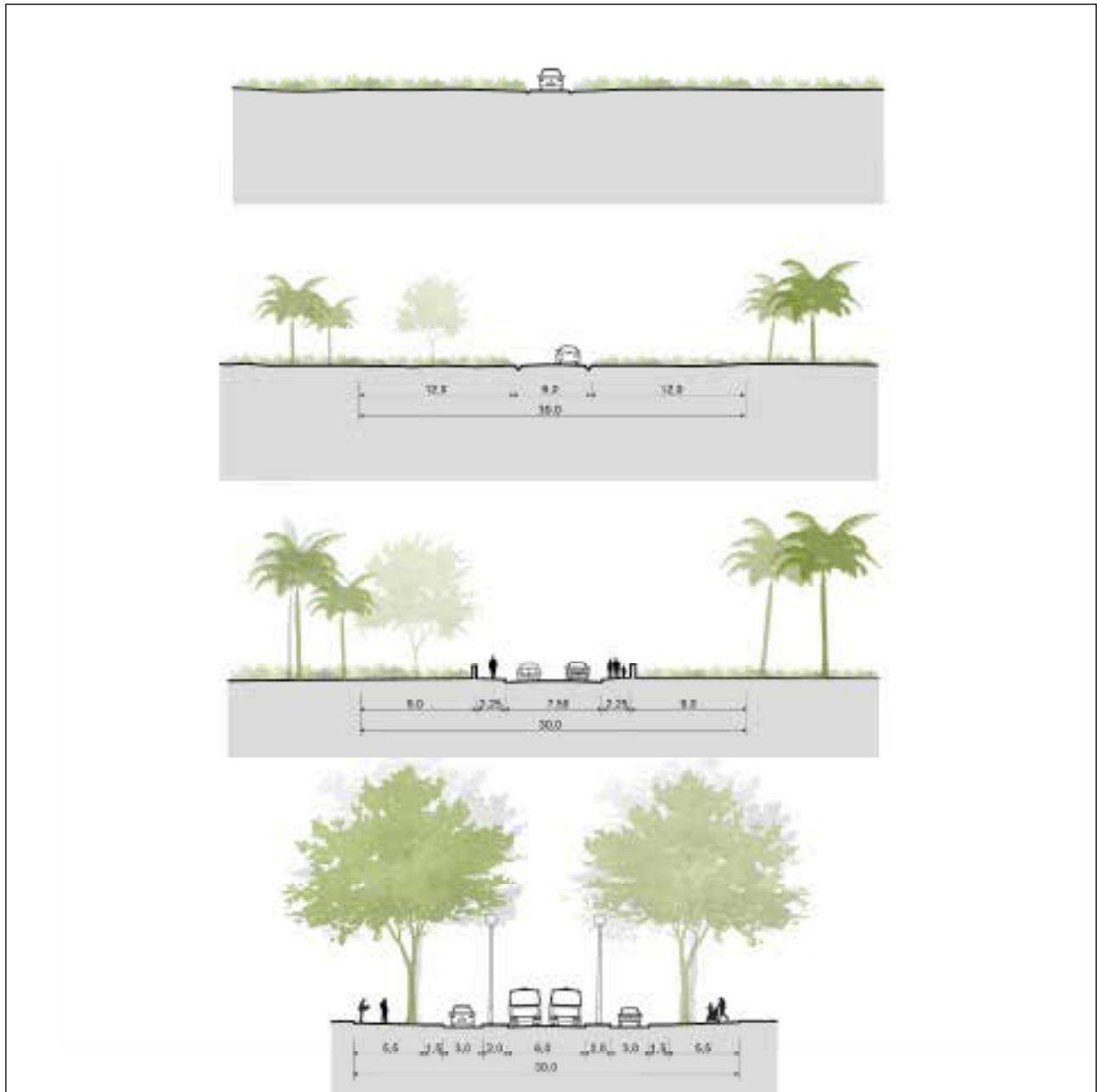


Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, transformation d'un chemin en avenue urbaine, 17 mars 1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 44/5 (*L'œuvre de Henri Prost*, 1959, p. 124).

1:500



Coupe du chemin au boulevard



Coupe évolutive, à partir du document de Prost de 1923.

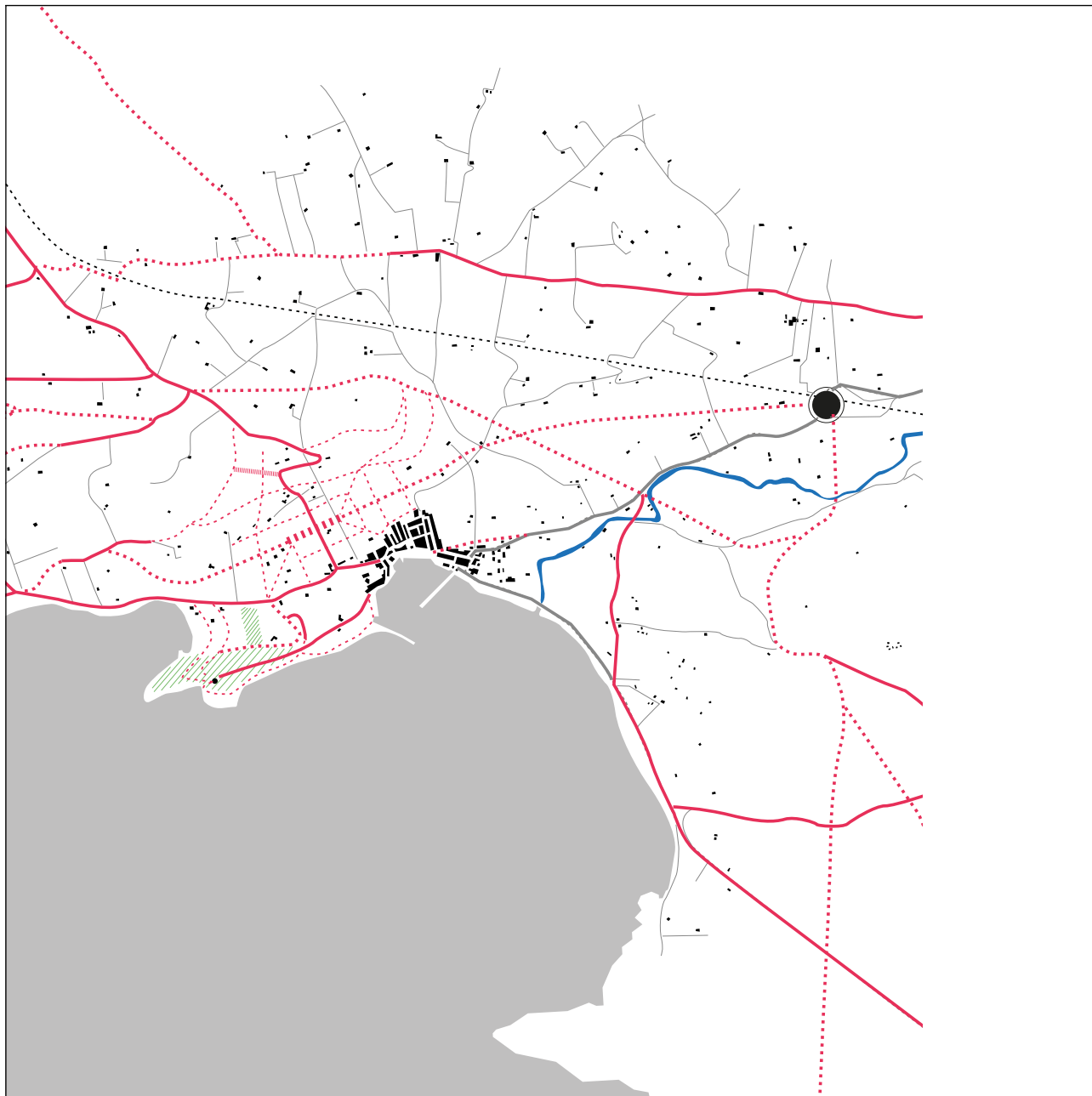
Redessin Margaux Leduc sous la direction de Laurent Hodebert,

éch. 1/500°.

Sanary – Plan Prost 1923

1:25 000

0 500 m 1000 m



Redessin des tracés du plan Prost sur les communes de Bandol, Sanary et Six-Fours.

D'après les planches au 1:10 000° du 17 mars 1923, Archives départementales du Var, F1 15 et F1 16.

Carte Pierrick Taly, sous la direction de L. Hodebert

Sanary - Photographie aérienne 1924

0 500 m 1000 m



Marcel Chrétien & René Danger, Photographies aériennes des communes de Bandol, Sanary et Six-Fours, 1924, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 61 et 62.

Sanary vue aérienne actuelle

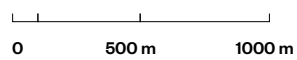
1:25 000

0 250 m 500 m



Photographie aérienne actuelle, source Bing 2017.

Sanary état actuel



Carte du tissu urbain et des espaces naturels, d'après la photographie aérienne et les fichiers de données numériques de l'IGN, 2016.

Carte Pierrick Taly, sous la direction de L. Hodebert

1:12 500

0 250 m 500 m

Synthèse 2 : empreinte de l'espace public



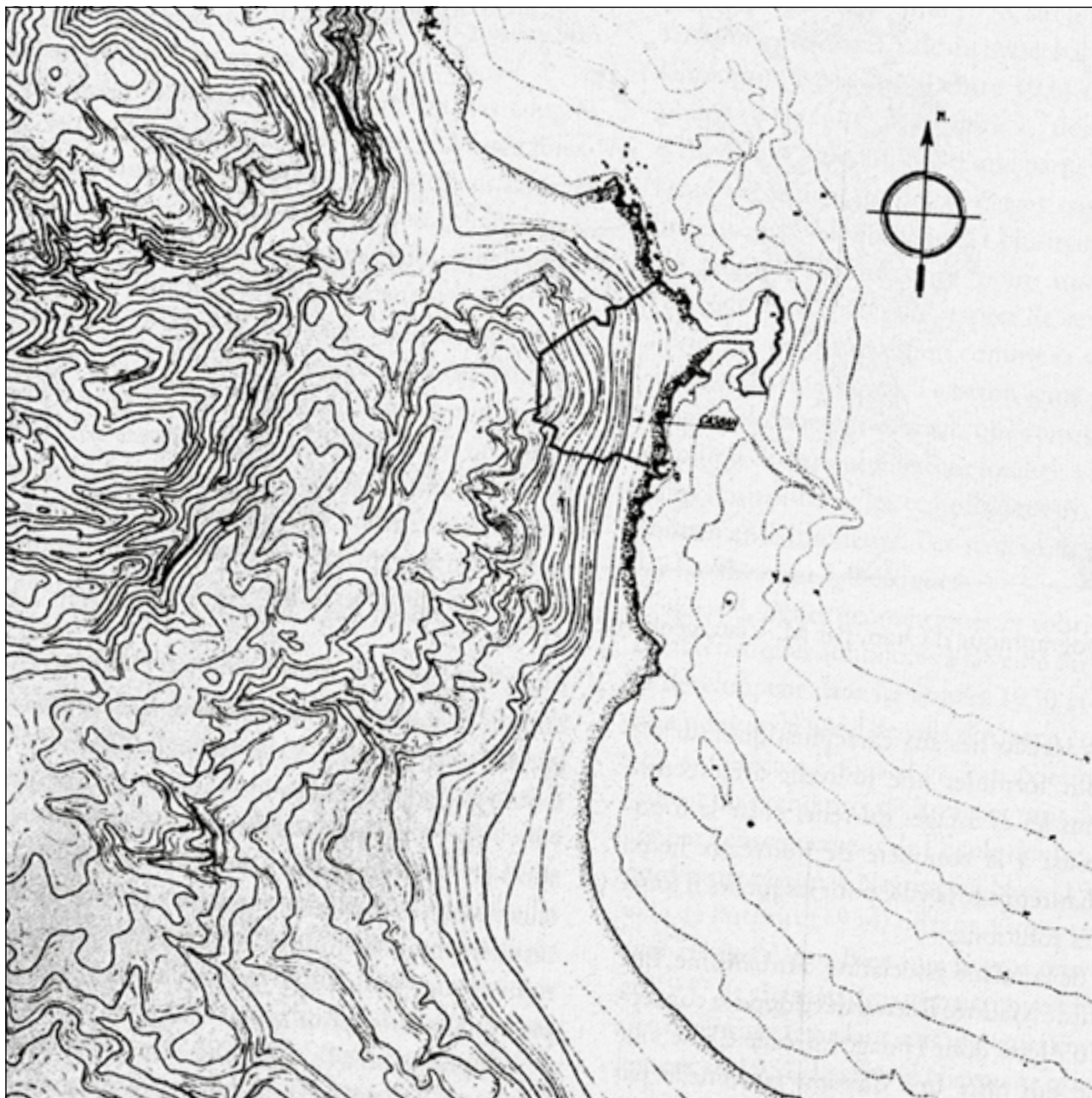
Carte de synthèse de la séquence d'après le plan Prost.
Elle représente le système des espaces publics directement en liaison avec la voirie.
Carte Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert

Cette représentation simplifiée montre le cœur de l'armature des espaces publics qui se développe à partir du centre village vers la colline en contre-haut, et le long du littoral .

1935-1936
Alger, les hauts d'Alger

1:25 000

0 500 m 1000 m

Plan topographique d'Alger

M. Viau, Plan topographique d'Alger, Régie foncière d'Alger, s. d. (*Les usages du patrimoine*, 2004, p. 279).

La Casbah, et les collines face à la mer.

Terrain Prost

1:25 000

0 500 m 1000 m



Redessin du sol et des infrastructures portuaires, à partir du plan de René Danger de 1930.

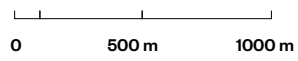
Carte Khadidja Roul et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.



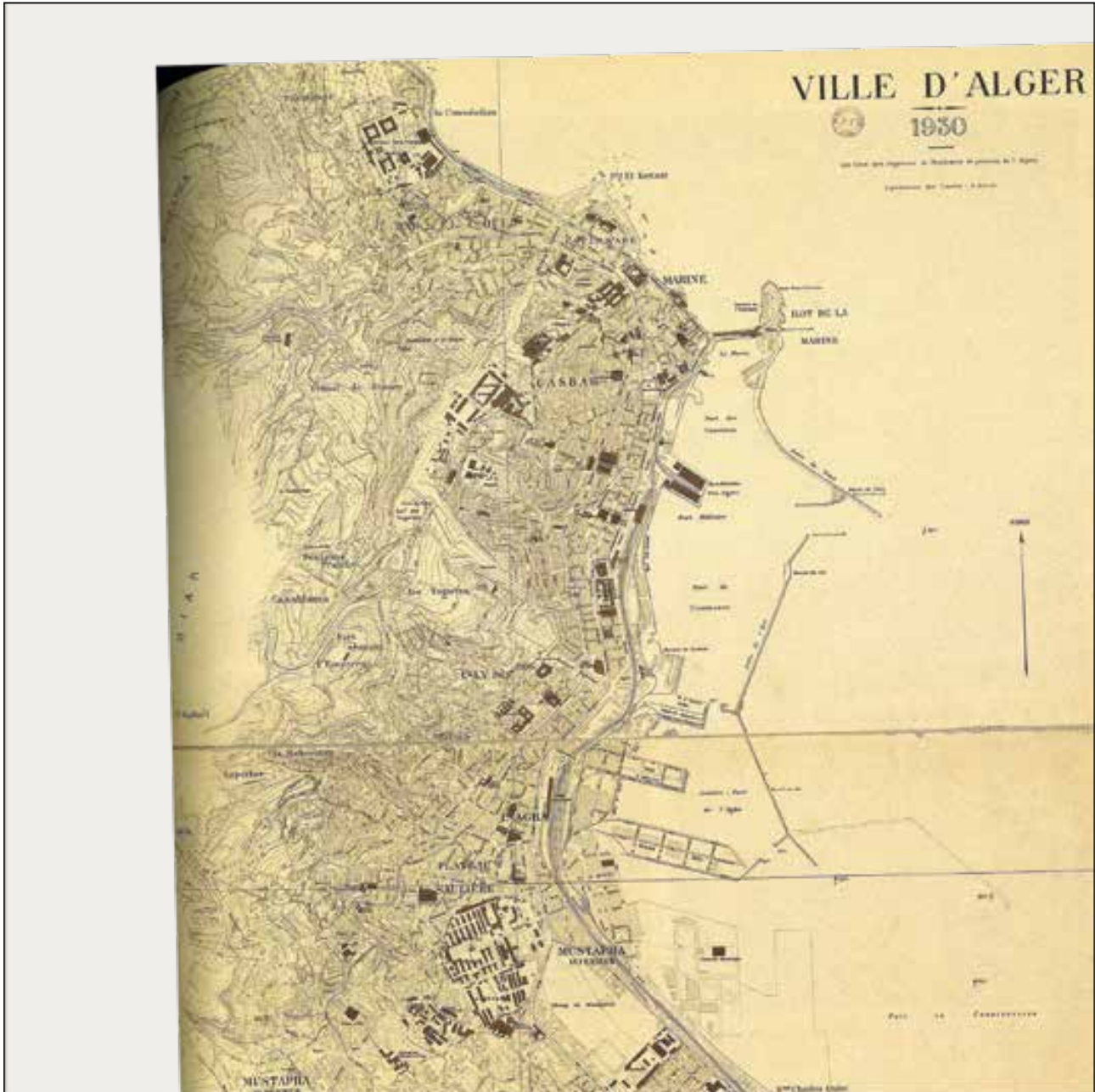
Topographie



Trait de côte



Plan Danger 1930

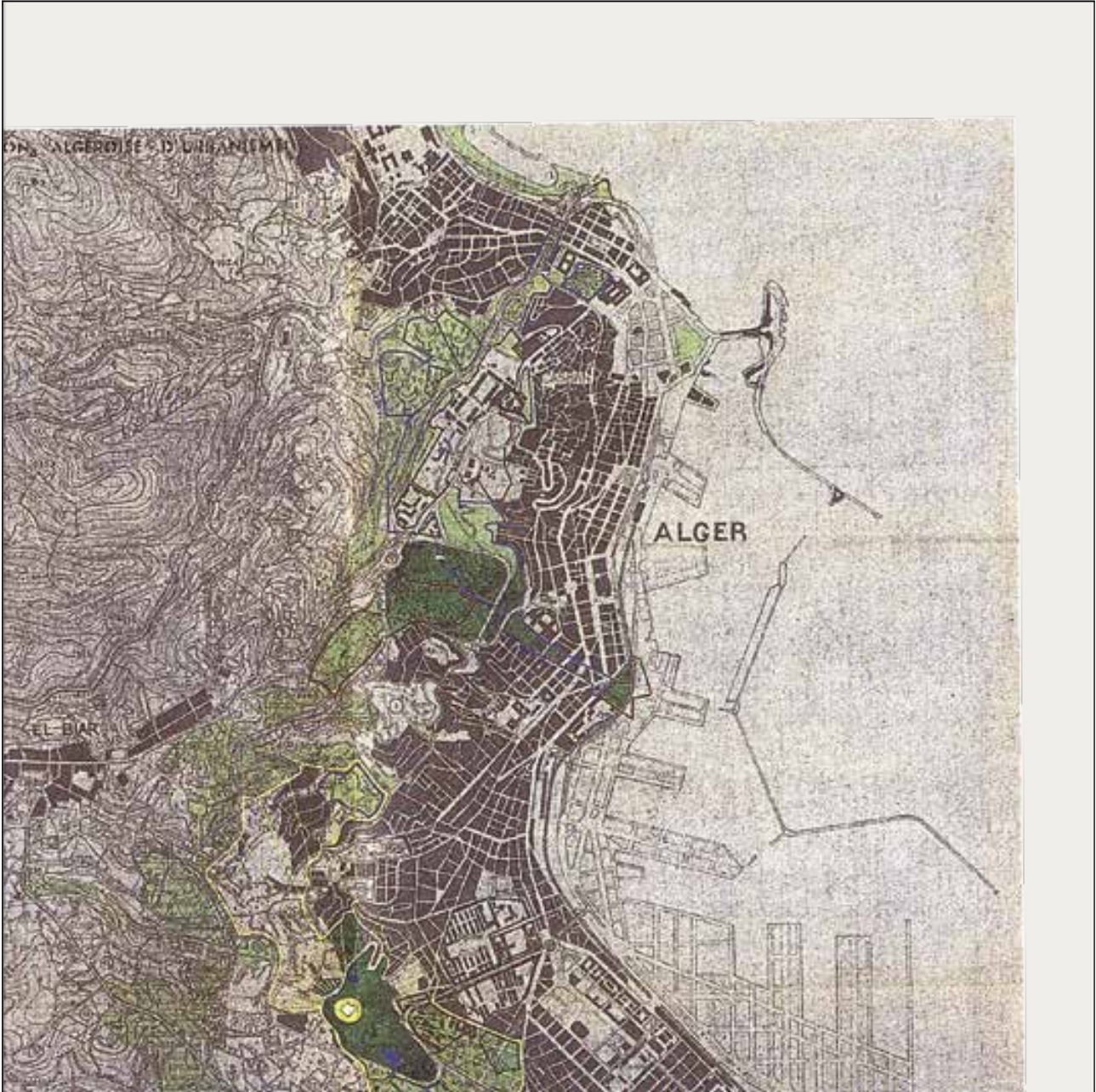


René Danger, plan de la ville d'Alger, 1930, BNF (*Alger. Paysage urbain et architectures*, 2002, p. 141).

Source Prost Rotival 1936

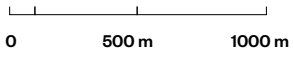
1:25 000

0 500 m 1000 m



Henri Prost, Maurice Rotival, Plan régional, réserves boisées et servitudes paysagères, 1936 (*Alger. Paysage urbain et architectures*, 2002, p. 152).

Plan Prost Rotival 1936 – Îlots

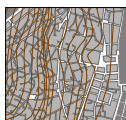


Carte du tissu urbain : sol, voies, îlots et bâtiment remarquables, à partir du plan de Prost et Rotival de 1936.

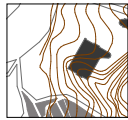
Carte Khadidja Roul et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.



Courbes de niveaux



Casbah



Bâtiments institutionnels



Îlots bâtis

Plan Prost Rotival 1935-1936 – Tracés

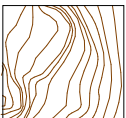
1:25 000

0 500 m 1000 m

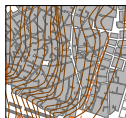


Redessin du sol, voies, voies ferrées, îlots construits et bâtiments remarquables, à partir des plans de Prost et Rotival de 1935 et 1936.

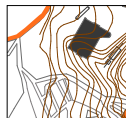
Carte Zineb Medarhri et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.



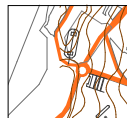
Courbes
de niveaux



Casbah

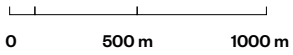


Bâtiments
institutionnels



Voies
principales

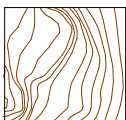
Plan Prost Rotival 1935-1936 – Parcs et vues



Redessin du sol, voies, îlots et bâtiments remarquables, parcs et jardin, à partir du plan de Prost et Rotival de 1936.

Indication des vues principales.

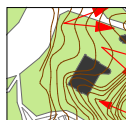
Carte Khadija Rouil et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert



Courbes de niveaux



Casbah



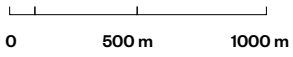
Bâtiments institutionnels



Parcs et vues

Vue aérienne actuelle

Photographie aérienne actuelle, source Bing 2017.

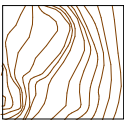


Plan actuel - Îlots

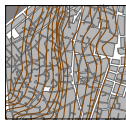


Carte du tissu urbain : sol, voies, voies ferrées, îlots et bâtiment remarquables, d'après la photographie aérienne et les fichiers de données numériques de la ville d'Alger, 2015.

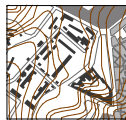
Carte Khadidja Roul et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert



Courbes de niveaux



Casbah



Bâtiments institutionnels



Îlots bâtis

Plan actuel – Persistance des tracés de Prost

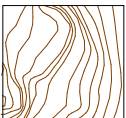
1:25 000

0 500 m 1000 m



Carte de la persistance des tracés du plan de Prost dans les tracés des voies actuelles. Superposition des tracés des plans de 1935-1936 sur le redessin des tracés actuels en 2015.

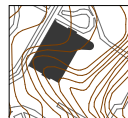
Carte Khadidja Rouil et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert



Courbes
de niveaux



Casbah

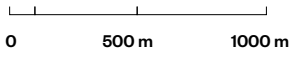


Bâtiments
institutionnels



voies
principales

Plan actuel – Parcs et vues



Carte des parcs et jardins dans les tracés des voies actuelles, d'après la photographie aérienne et les fichiers de données numériques de la ville d'Alger, 2015.

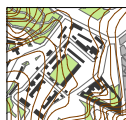
Carte Khadidja Rouil et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert



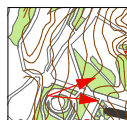
Courbes de niveaux



Casbah



Bâtiments institutionnels

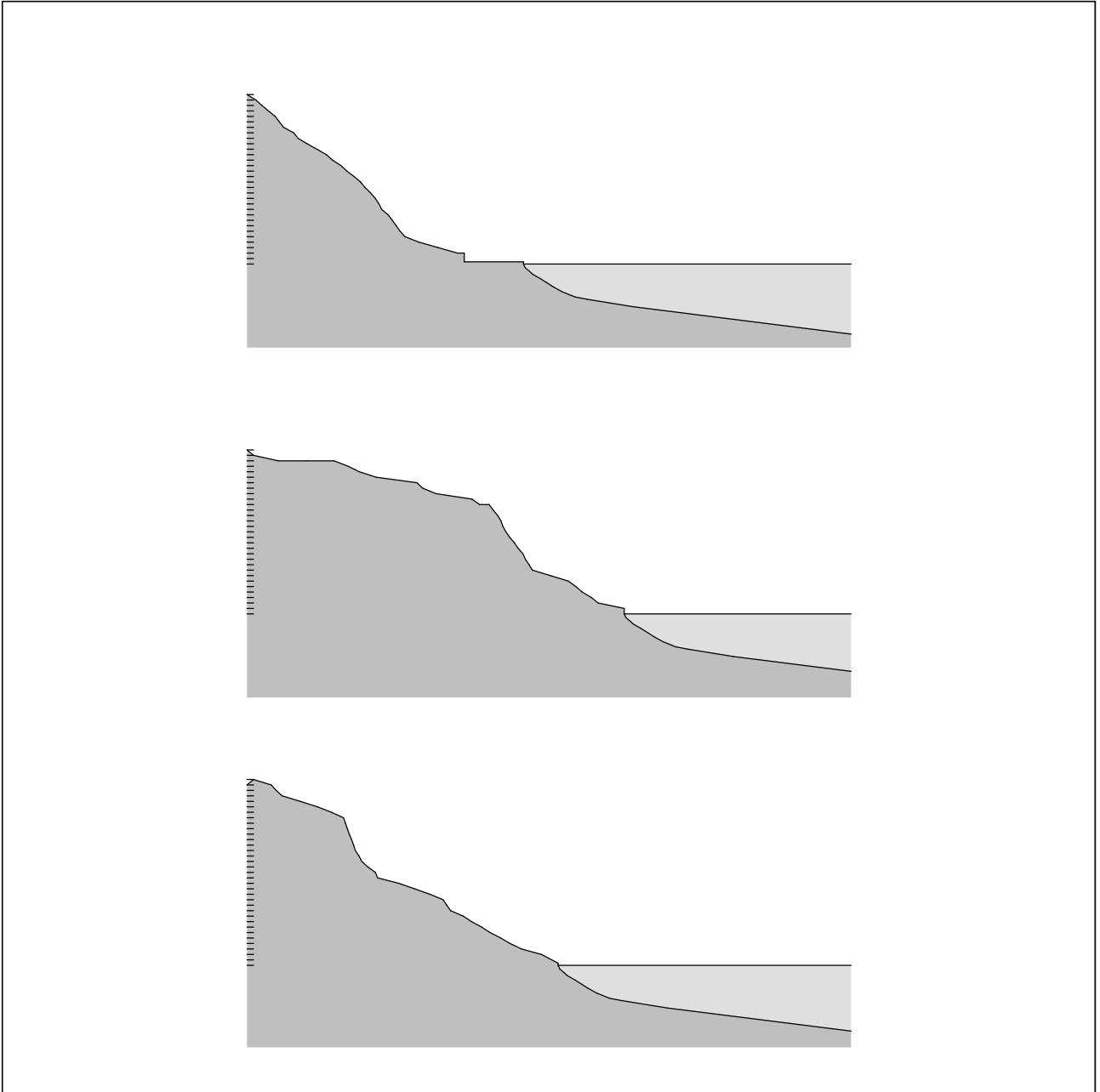


Parcs et vues

Coupes

1:25 000

0 500 m 1000 m



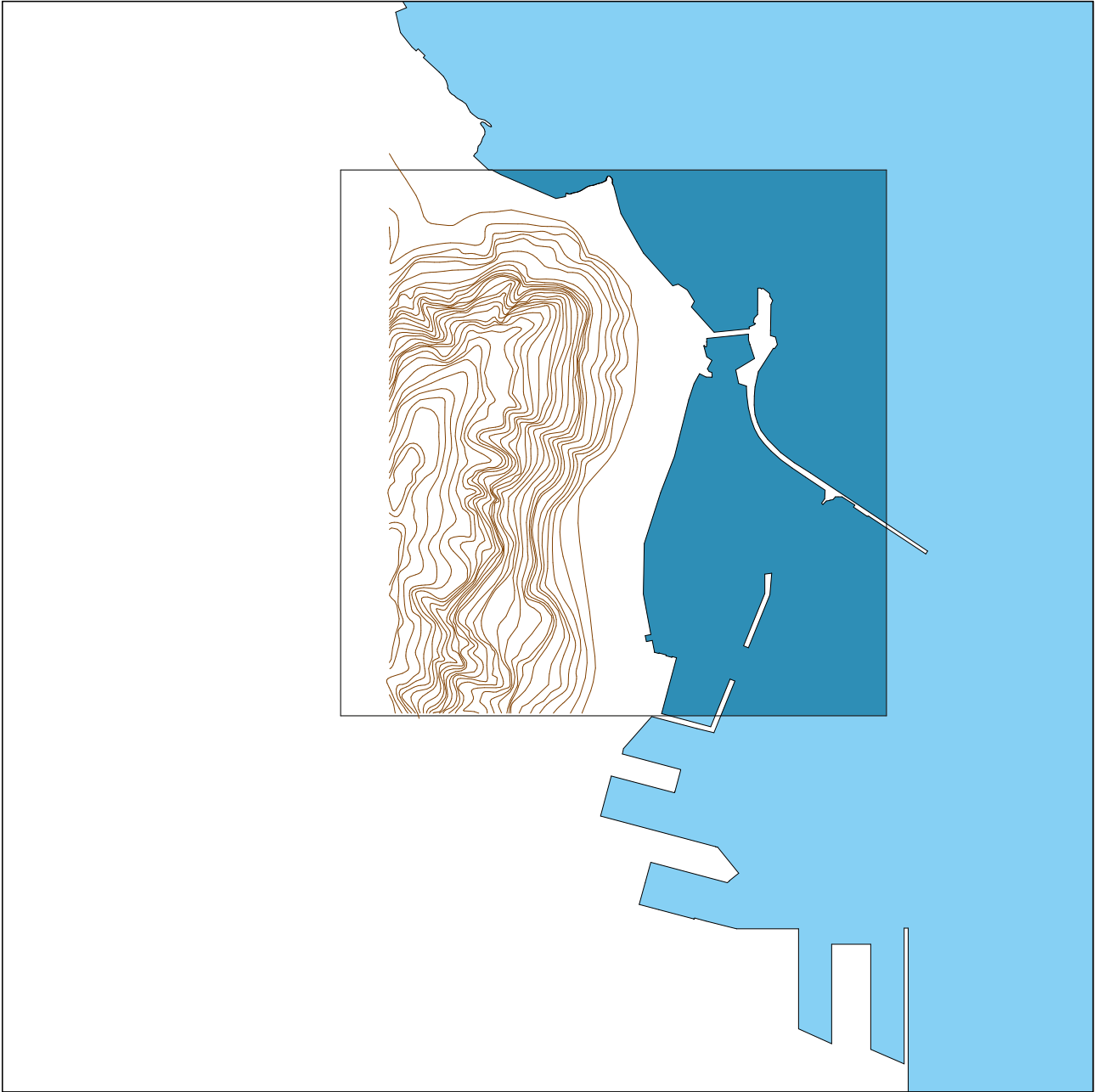
Coupes dans l'axe des trois boulevards.

Carte Khadidja Rouil et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert

Terrain 1850-1880

1:25 000

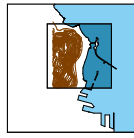
0 500 m 1000 m



Redessin du sol et des infrastructures portuaires, à partir du plan de 1850-1880.

Carte Khadidja Roul et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.

Emprise du recadrage sur la séquence centrale du plan de Prost.



Terrain 1850-1880 - Recadrage



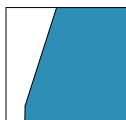
Redessin du sol et des infrastructures portuaires, à partir du plan de 1850-1880.

Carte Khadidja Roul et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.

Ce recadrage montre la séquence choisie à une échelle qui offre une lecture plus fine sur un espace stratégique du projet de Prost.

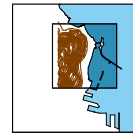


Topographie



Trait de côte

Plan 1850



1:12 500

0 250 m 500 m



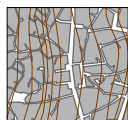
Redessin de la Casbah et des fortifications, à partir du plan de Delamare, Nouveau plan de la ville d'Alger et de ses environs, 1850 (*Alger, politiques urbaines, 1846-1958, 2011, p. 29*).



Courbes
de niveaux



Enceinte



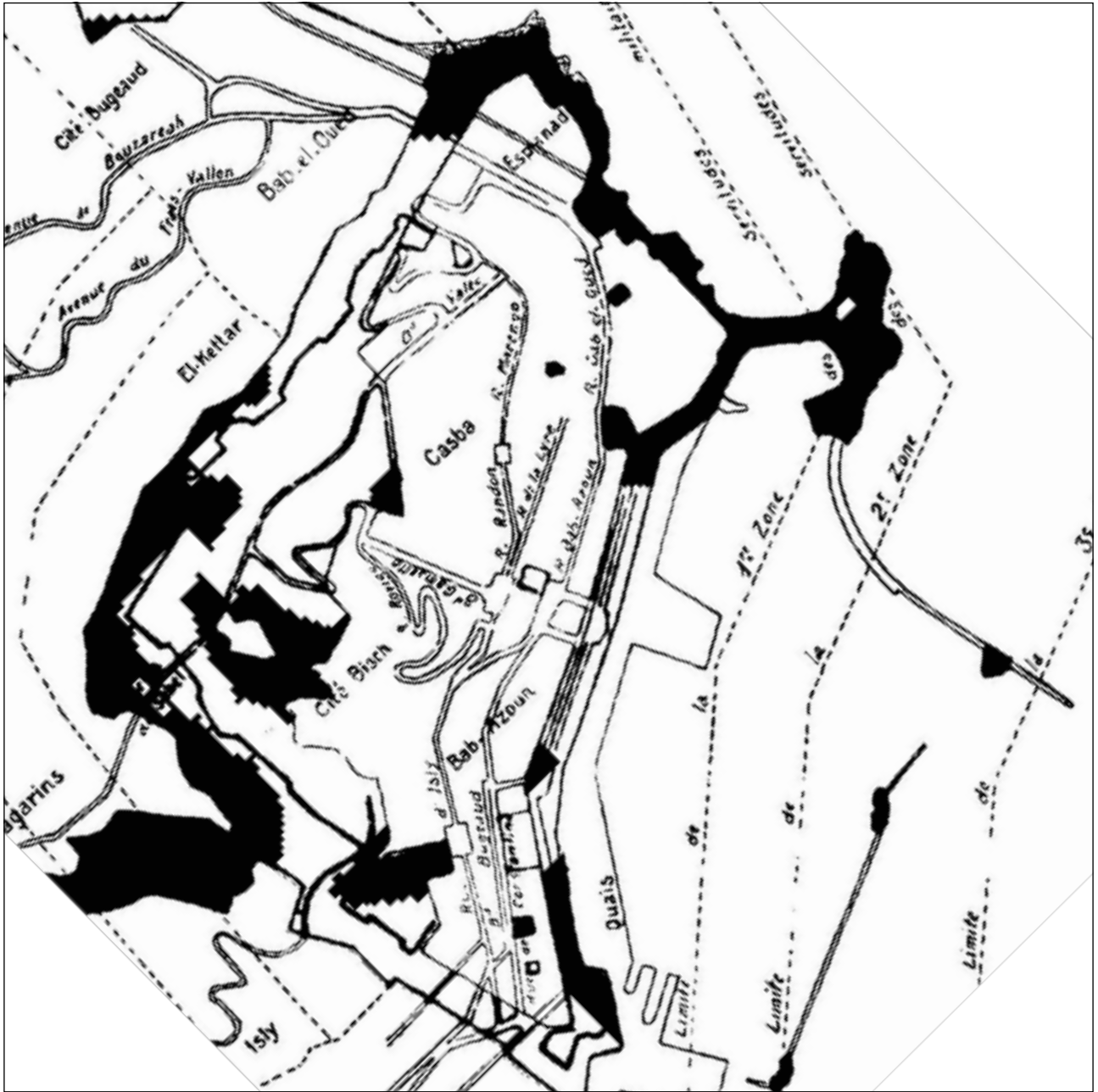
Casbah



Îlots bâtis

Terrains et servitudes militaires 1928

0 250 m 500 m

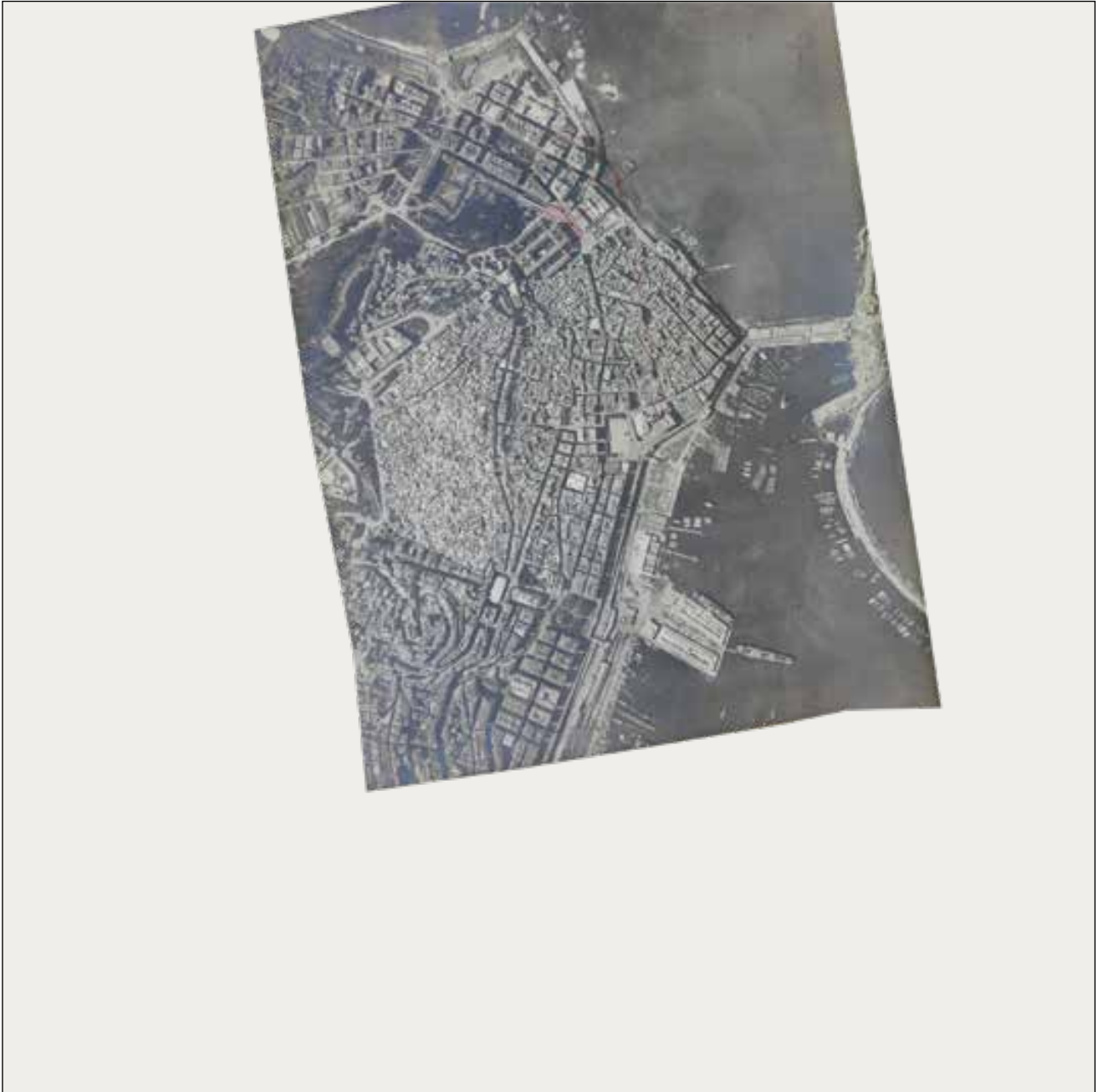


René Lespès, Terrains et servitudes militaires en 1928 (*Alger. Étude de géographie et d'histoire urbaines*, 1930, p. 435).

Vue aérienne 1930

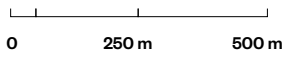
1:12 500

0 250 m 500 m



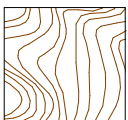
Henri Prost, Aménagement des hauts d'Alger, Vue aérienne du quartier de la Marine, 1932, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 45/6.

Terrain 1930



Redessin du sol et des infrastructures portuaires, à partir du plan de René Danger de 1930.

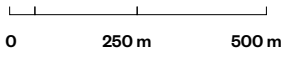
Carte Khadidja Roul et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.



Topographie

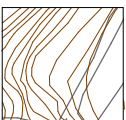
Trait de côte

Plan Prost Rotival 1935 - Bâti

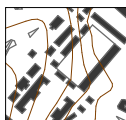


Carte du tissu urbain : sol, voies, îlots et bâtiment remarquables, à partir du plan de Prost de 1935.

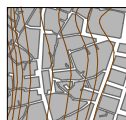
Carte Khadidja Roul et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.



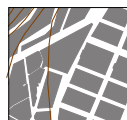
Courbes de niveaux



Bâtiments institutionnels



Casbah



Îlots bâtis

Plan Prost Rotival 1935 – Tracés

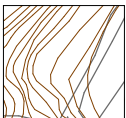
1:12 500

0 250 m 500 m

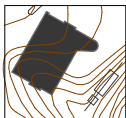


Carte de la persistance des tracés du plan de Prost dans les tracés des voies actuelles. Superposition des tracés du plan de 1915 sur le redessin des tracés actuels en 2015.

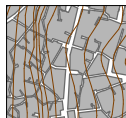
Carte Khadidja Roul et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.



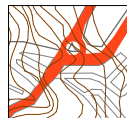
Courbes
de niveaux



Bâtiments
institutionnels

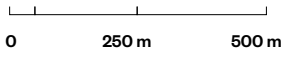


Casbah



Voies
principales

Plan Prost Rotival 1935 – Parcs et vues



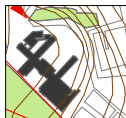
Redessin du sol, voies, îlots et bâtiments remarquables, parcs et jardin, à partir du plan de Prost de 1915.

Indication des vues principales

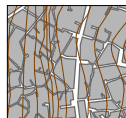
Carte Khadidja Roul et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.



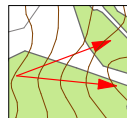
Courbes de niveaux



Bâtiments institutionnels



Casbah



Parcs et vues

Vue aérienne actuelle

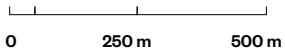
1:12 500

0 250 m 500 m



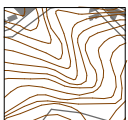
Photographie aérienne actuelle, source Bing 2017.

Plan actuel - Bâti

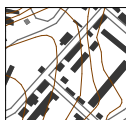


Carte du tissu urbain : sol, voies, voies ferrées, îlots et bâtiment remarquables, d'après la photographie aérienne et les fichiers de données numériques de la ville d'Alger, 2015.

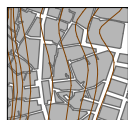
Carte Khadija Roul et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert



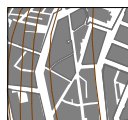
Courbes de niveaux



Bâtiments institutionnels



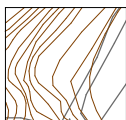
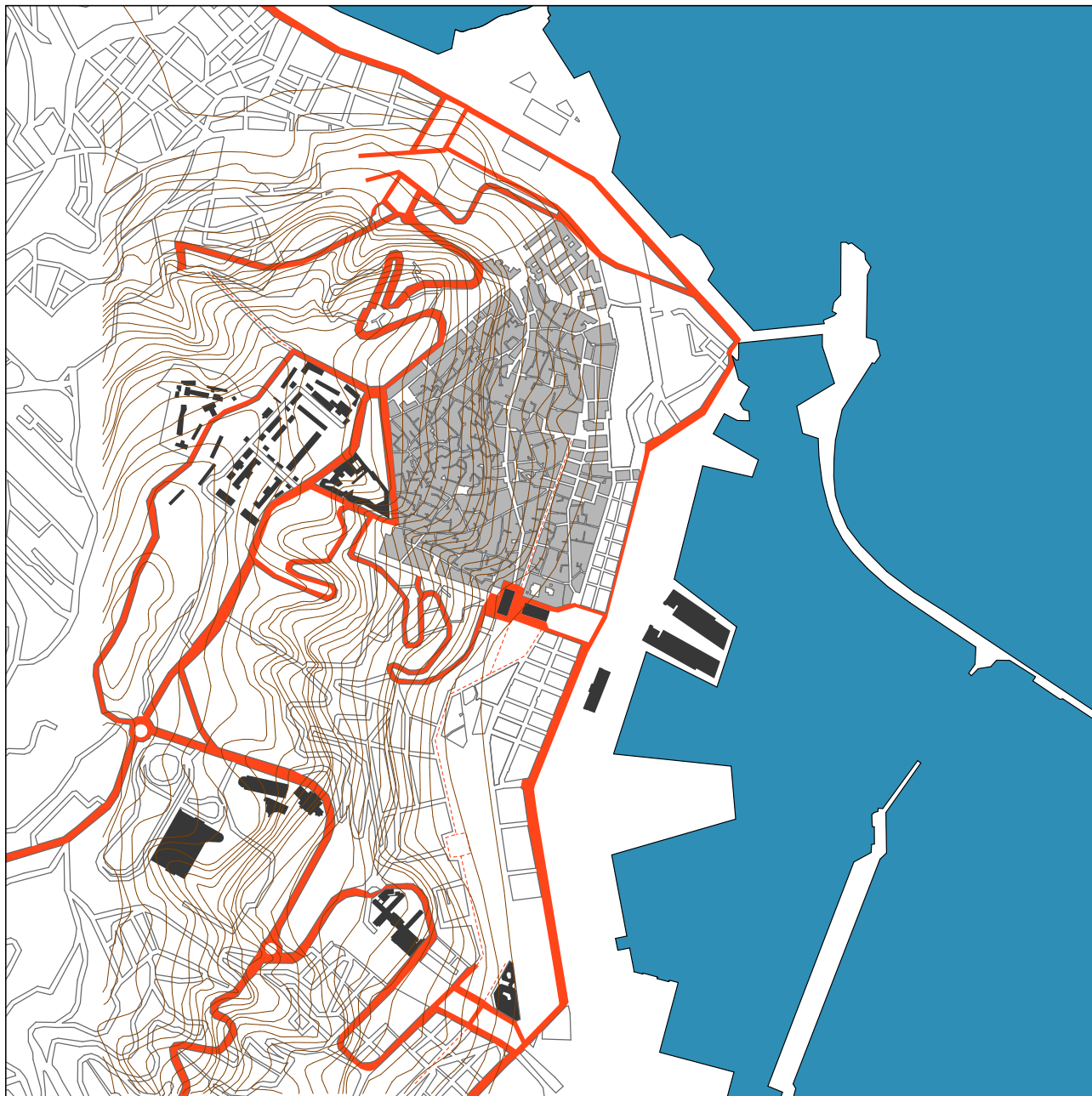
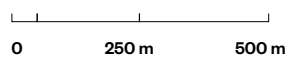
Casbah



Îlots bâtis

Plan actuel – Persistance des tracés de Prost

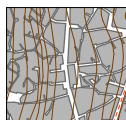
1:12 500



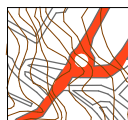
Courbes de niveaux



Bâtiments institutionnels

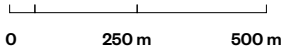


Casbah



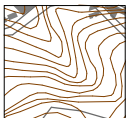
voies principales

Plan actuel – Parcs et vues

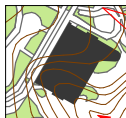


Carte des parcs et jardins dans les tracés des voies actuelles, d'après la photographie aérienne et les fichiers de données numériques de la ville d'Alger, 2015.

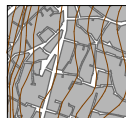
Carte Khadidja Roul et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert



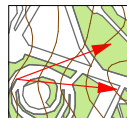
Courbes de niveaux



Bâtiments institutionnels



Casbah



Parcs et vues

Synthèse 1 : l'espace public élargi

1 : 12 500

0 250 m 500 m



Carte de synthèse de la séquence d'après le plan Prost.

Elle comprend : les axes principaux, les édifices structurants, les parcs et jardins et la limite de l'espace public étendu généré par cet ensemble.

Carte Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert

Cette carte de synthèse montre que la séquence génère un espace public élargi qui se déploie à partir du boulevard du Telemly. Elle agrège des ensembles d'édifices publics et militaires, les trois boulevards montant, et les terrains disponibles.

1:12 500

0 250 m 500 m

Synthèse 2 : empreinte de l'espace public



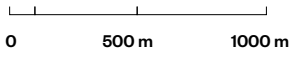
Carte de synthèse de la séquence d'après le plan Prost.
Elle représente le système des espaces publics directement en liaison avec la voirie.
Carte Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert

Cette représentation simplifiée montre le cœur de l'armature des espaces publics directement généré par la voirie et en contact avec elle. Elle représente une empreinte large d'espaces publics, à laquelle s'agrège le réseau des voies du centre de Rabat.

1937

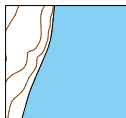
Istanbul Sud : le boulevard Ataturk

Terrain 1922



Redessin du sol et de la ligne de côte, à partir du plan de la Société Anonyme Ottomane d'études et d'entreprises urbaines, 1922, collection IFEA.

Carte Lucie Moneteau et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.



Topographie

Trait de côte

Source 1922

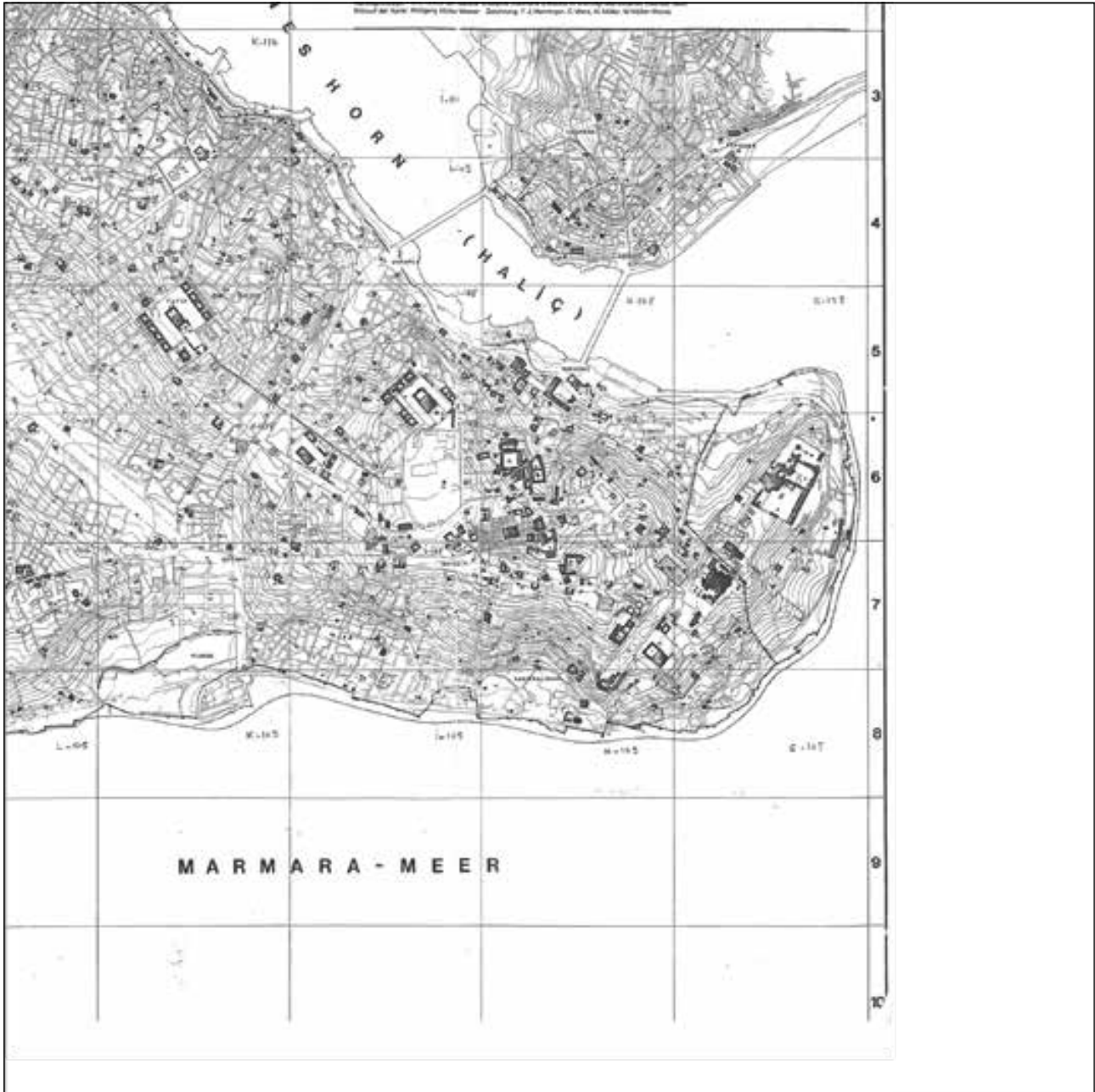
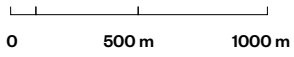
1:25 000

0 500 m 1000 m



Plan de la Société Anonyme Ottomane d'études et d'entreprises urbaines, 1922, extrait, version couleur, collection IFEA.

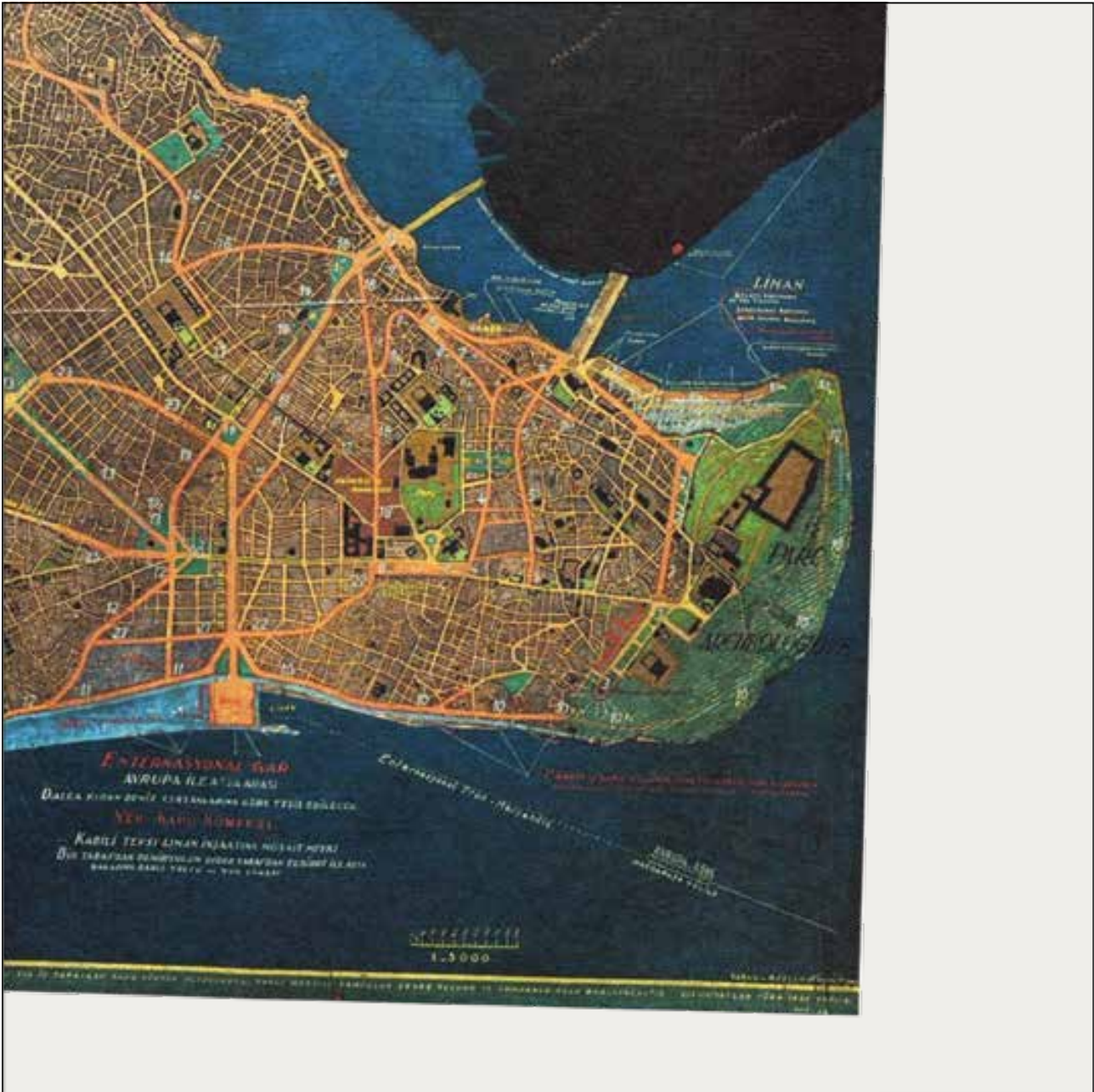
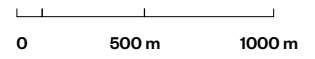
Source 1922



Plan de la Société Anonyme Ottomane d'études et d'entreprises urbaines, 1922, extrait, version noir et blanc, collection IFEA.

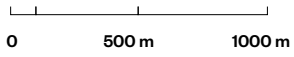
Source Prost 1937

1:25 000



Henri Prost, Plan directeur d'Istanbul, Plan directeur de la rive européenne d'Istanbul, extrait, 1937, Collection IFEA.

Plan Prost 1937 – Îlots



Carte du tissu urbain : sol, voies, îlots et bâtiment remarquables, à partir du plan de Prost de 1937.

Carte Lucie Moneteau et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.



Courbes de niveaux



Bâtiments institutionnels



Îlots bâtis

Plan Prost 1937 – Tracés

1:25 000

0 500 m 1000 m



Redessin du sol, voies, voies ferrées, îlots construits et bâtiments remarquables, à partir du plan de Prost de 1937.

Carte Lucie Moneteau et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert.



Courbes
de niveaux

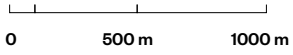


Bâtiments
institutionnels



Voies
principales

Plan Prost 1937 – Parcs et vues



Redessin du sol, voies, îlots et bâtiments remarquables, parcs et jardin,
à partir du plan de Prost de 1937.

Indication des vues principales

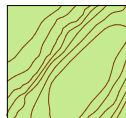
Carte Lucie Moneteau et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.



Courbes
de niveaux



Bâtiments
institutionnels



Parcs et
jardins

Photographie aérienne 1936-1937

1:25 000

0 500 m 1000 m

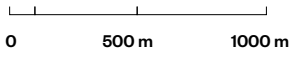


Henri Prost, Plan directeur d'Istanbul, Photographie aérienne de la pointe de la péninsule et du débouché de la Corne d'Or, 1936-1937, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 20/5.

Photographie aérienne extraite d'un recueil de "Vues aériennes sur les transformations d'Istanbul", réalisé par Güzel Sanatlar entre 1936 et 1937, sur les quartiers et monuments des différents secteurs.

La légende indique : "Entrée de la Corne d'Or avant la construction du Pont Atatürk".

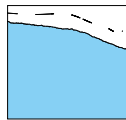
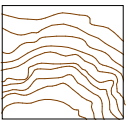
Terrain actuel



Carte du terrain actuel d'après les fichiers de données numériques de la ville d'Istanbul, 2015.

Évolution du trait de côte.

Carte Lucie Moneteau et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.

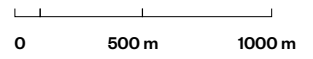


Topographie

Trait de côte

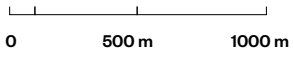
Vue aérienne actuelle

1:25 000



Photographie aérienne actuelle, source Bing 2017.

Plan actuel – Îlots



Carte du tissu urbain : sol, voies, îlots et bâtiment remarquables, d'après la photographie aérienne et les fichiers de données numériques de la ville d'Istanbul, 2015.

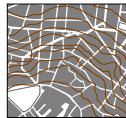
Carte Lucie Moneteau et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert.



Courbes de niveaux



Bâtiments institutionnels



Îlots bâtis

Plan actuel – Persistance des tracés de Prost

0 500 m 1000 m



Carte de la persistance des tracés du plan de Prost dans les tracés des voies actuelles. Superposition des tracés du plan de 1937 sur le redessin des tracés actuels en 2015.

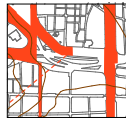
Carte Lucie Moneteau et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert.



Courbes
de niveaux

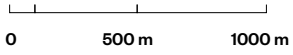


Bâtiments
institutionnels



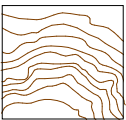
Voies
principales

Plan actuel – Parcs et vues



Carte des parcs et jardins dans les tracés des voies actuelles, d'après la photographie aérienne et les fichiers de données numériques de la ville d'Istanbul, 2015.

Carte Lucie Moneteau et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert.



Courbes de niveaux



Bâtiments institutionnels

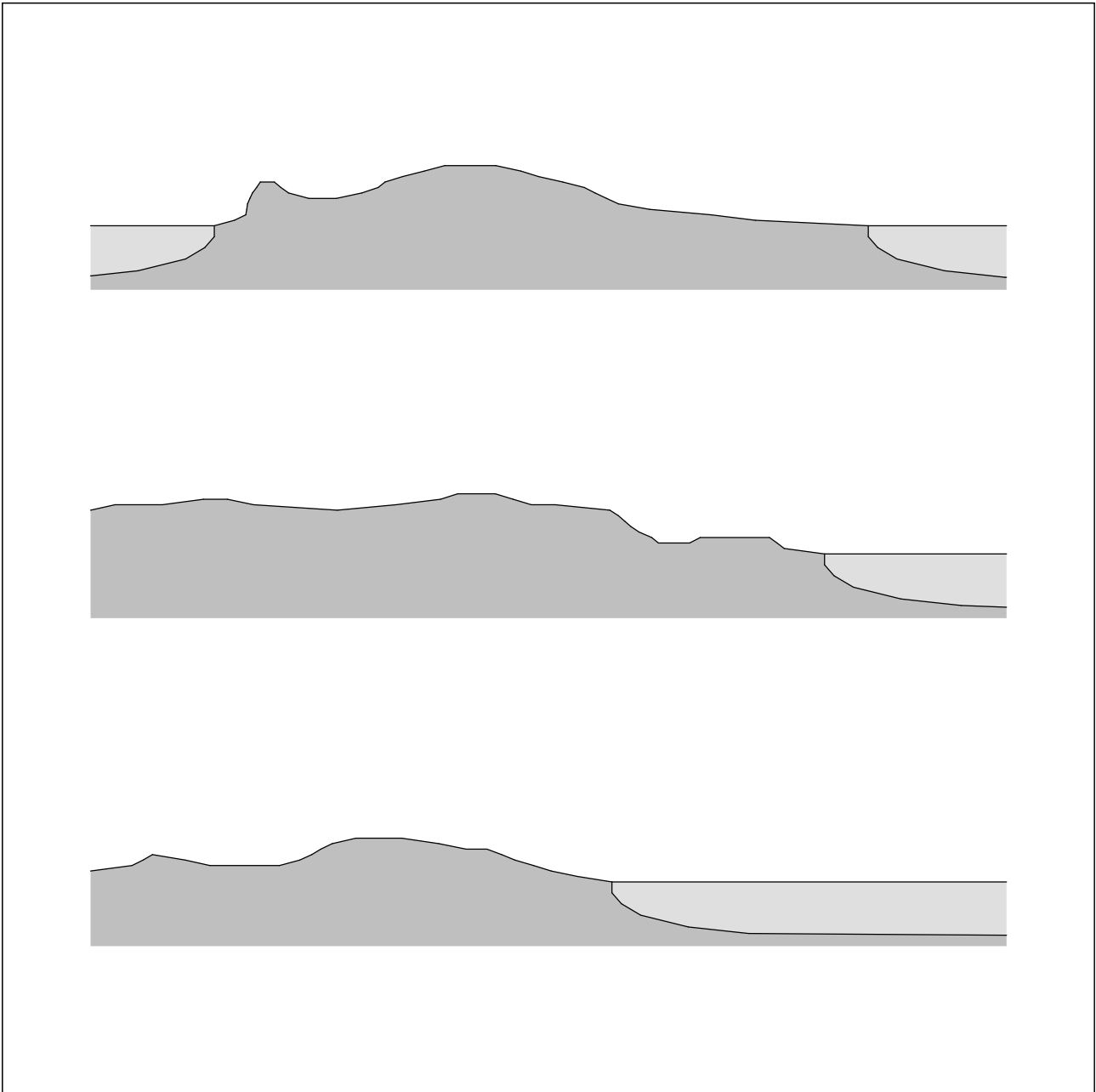


Parcs et vues

Coupes

1:25 000

0 500 m 1000 m



Coupe sur le site.

Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert

Terrain 1922

1:25 000

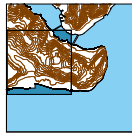
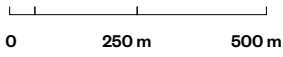
0 500 m 1000 m



Redessin du sol et de la ligne de côte, à partir du plan de la Société Anonyme Ottomane d'études et d'entreprises urbaines, 1922, collection IFEA.

Carte Lucie Moneteau et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert.

Emprise du recadrage sur la séquence centrale du plan de Prost.



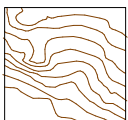
Terrain 1922 - Recadrage



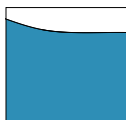
Redessin du sol et de la ligne de côte, à partir du plan de la Société Anonyme Ottomane d'études et d'entreprises urbaines, 1922, collection IFEA.

Carte Lucie Moneteau et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.

Ce recadrage montre la séquence choisie à une échelle qui offre une lecture plus fine sur un espace stratégique du projet de Prost.



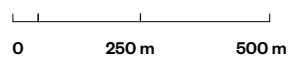
Topographie



Trait de côte

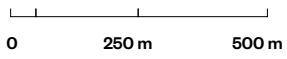
Source 1922

1:12 500



Plan de la Société Anonyme Ottomane d'études et d'entreprises urbaines, 1922, extrait, version noir et blanc, collection IFEA.

Vue aérienne

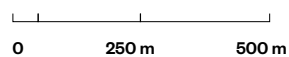


Henri Prost, Plan directeur d'Istanbul, Photographie aérienne, 1936, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 65/1 & 2.

Le commentaire au dos de la photographie indique "Opération boulevard Atatürk. État du site avant tracé et exécution".

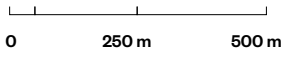
Plan Prost 1937

1:12 500



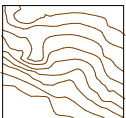
Henri Prost, Plan directeur d'Istanbul, Plan directeur de la rive européenne d'Istanbul, recadrage, 1937, Collection IFEA.

Plan Prost 1937 - Bâti



Carte du tissu urbain : sol, voies, îlots et bâtiment remarquables, à partir du plan de Prost de 1937.

Carte Lucie Moneteau et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.



Courbes de niveaux



Bâtiments institutionnels



Bâti

Plan Prost 1937 – Tracés

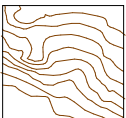
1 : 12 500

0 250 m 500 m

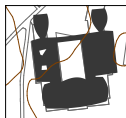


Redessin du sol, voies, voies ferrées, îlots construits et bâtiments remarquables, à partir du plan de Prost de 1937.

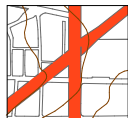
Carte Lucie Moneteau et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.



Courbes
de niveaux



Bâtiments
institutionnels



Voies
principales

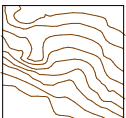
Plan Prost 1937 – Parcs et vues

0 250 m 500 m

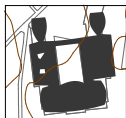


Redessin du sol, voies, îlots et bâtiments remarquables, parcs et jardin,
à partir du plan de Prost de 1937.

Carte Lucie Moneteau et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.



Courbes
de niveaux

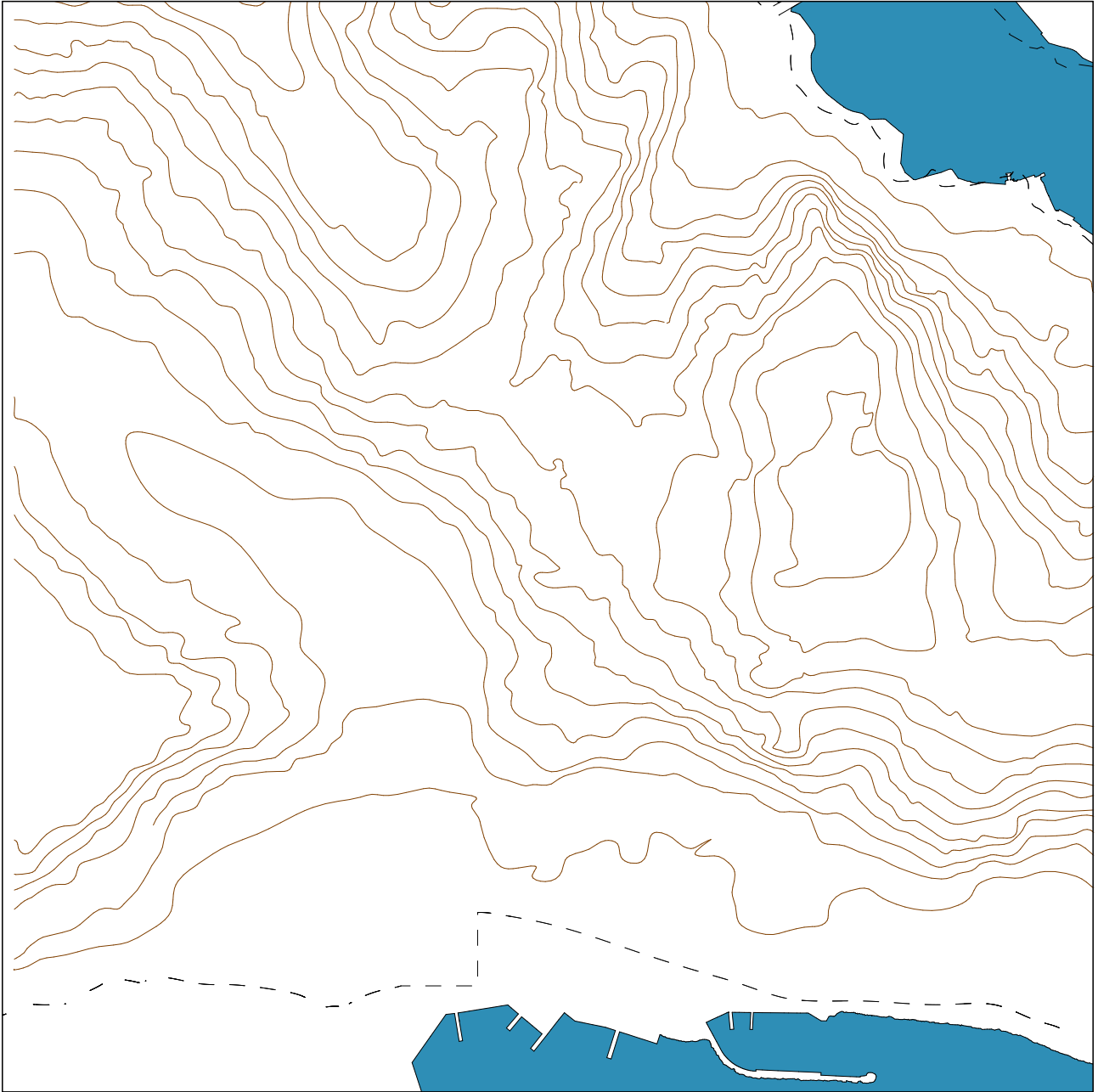
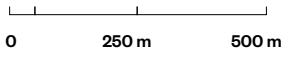


Bâtiments
institutionnels



Parcs et
jardins

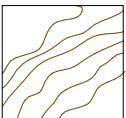
Terrain actuel



Carte du terrain actuel d'après les fichiers de données numériques de la ville d'Istanbul, 2015.

Évolution du trait de côte.

Carte Lucie Moneteau et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.



Topographie

Trait de côte

Vue aérienne actuelle

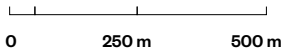
1:12 500

0 250 m 500 m



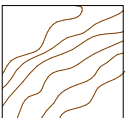
Photographie aérienne actuelle, source Bing 2017.

Plan actuel - Bâti



Carte du tissu urbain : sol, voies, îlots et bâtiment remarquables, d'après la photographie aérienne et les fichiers de données numériques de la ville d'Istanbul, 2015.

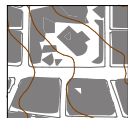
Carte Lucie Moneteau et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert.



Courbes
de niveaux



Bâtiments
institutionnels

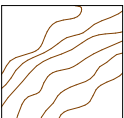


Bâti

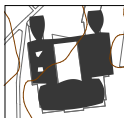
Plan actuel – Persistance des tracés de Prost



Carte de la persistance des tracés du plan de Prost dans les tracés des voies actuelles. Superposition des tracés du plan de 1937 sur le redessin des tracés actuels en 2015. Cadrage sur la séquence du bd Atatürk.
Carte Lucie Moneteau et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert.



Courbes
de niveaux

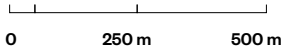


Bâtiments
institutionnels



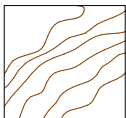
Voies
principales

Plan actuel – Parcs et vues

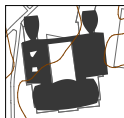


Carte des parcs et jardins dans les tracés des voies actuelles, d'après la photographie aérienne et les fichiers de données numériques de la ville d'Istanbul, 2015.

Carte Lucie Moneteau et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert.



Courbes de niveaux



Bâtiments institutionnels

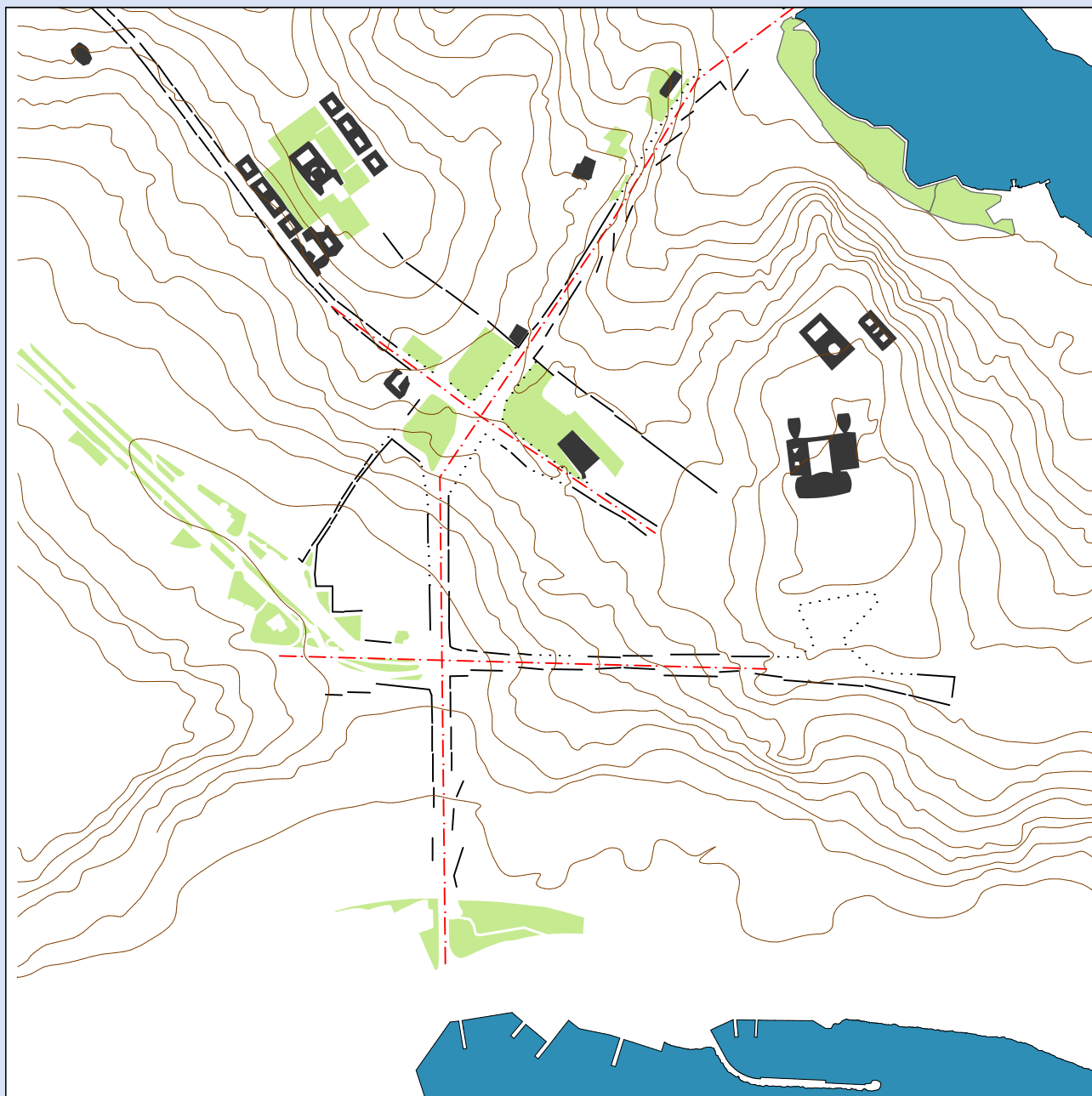


Parcs et vues

Synthèse 1 : l'espace public élargi

1:12 500

0 250 m 500 m



Carte de synthèse de la séquence d'après le plan Prost.

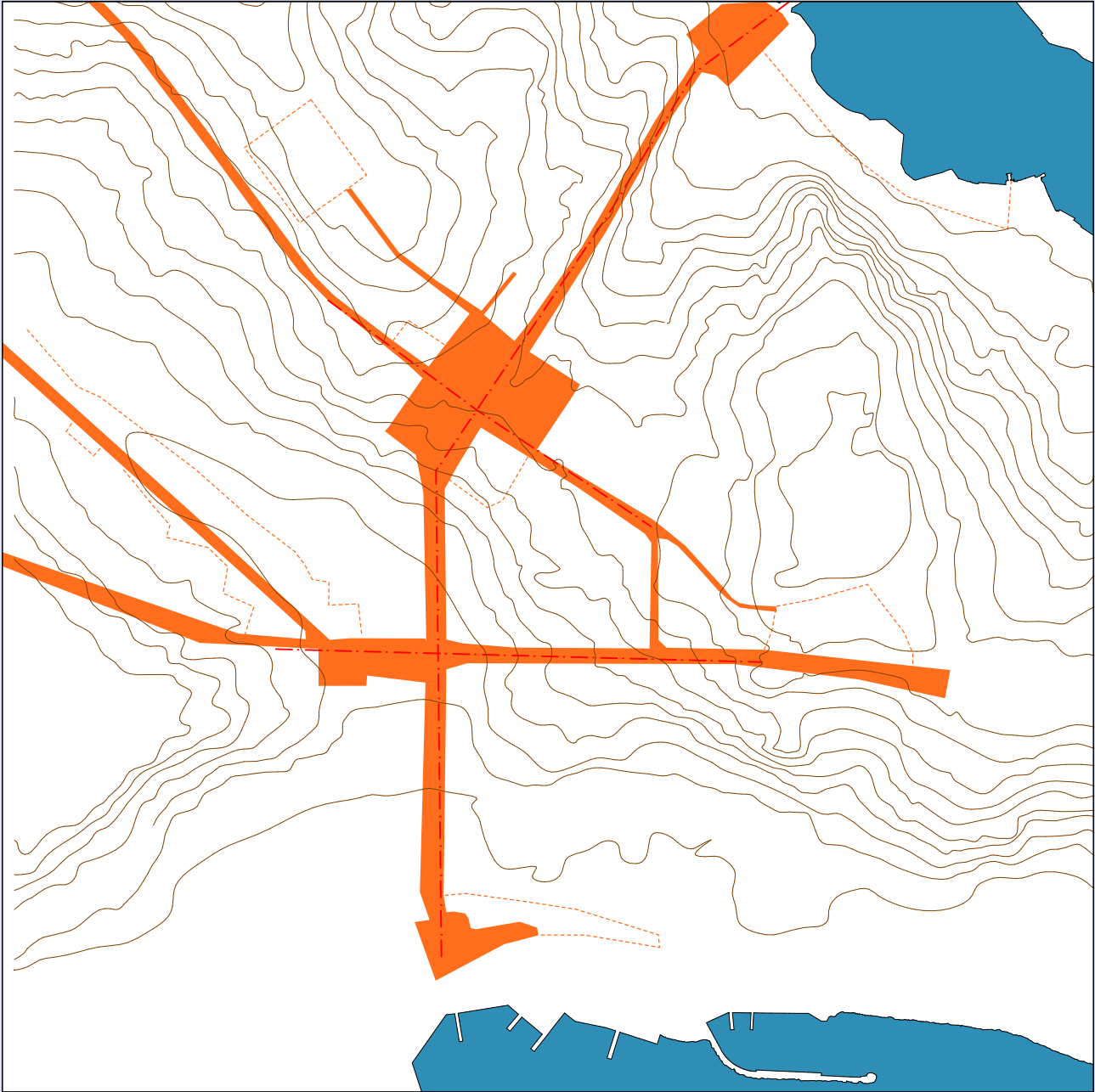
Elle comprend : les axes principaux, les édifices structurants, les parcs et jardins et la limite de l'espace public étendu généré par cet ensemble.

Carte Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert

Cette carte de synthèse montre que la séquence génère un espace public "élargi" qui se déploie à partir du boulevard Atatürk pour l'étendre et agréger des ensembles d'édifices publics et religieux, l'aqueduc de Valens, un système de places, de squares et de jardins publics.

Synthèse 2 : empreinte de l'espace public

0 250 m 500 m



Carte de synthèse de la séquence d'après le plan Prost.
Elle représente le système des espaces publics directement en liaison
avec la voirie.
Carte Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert

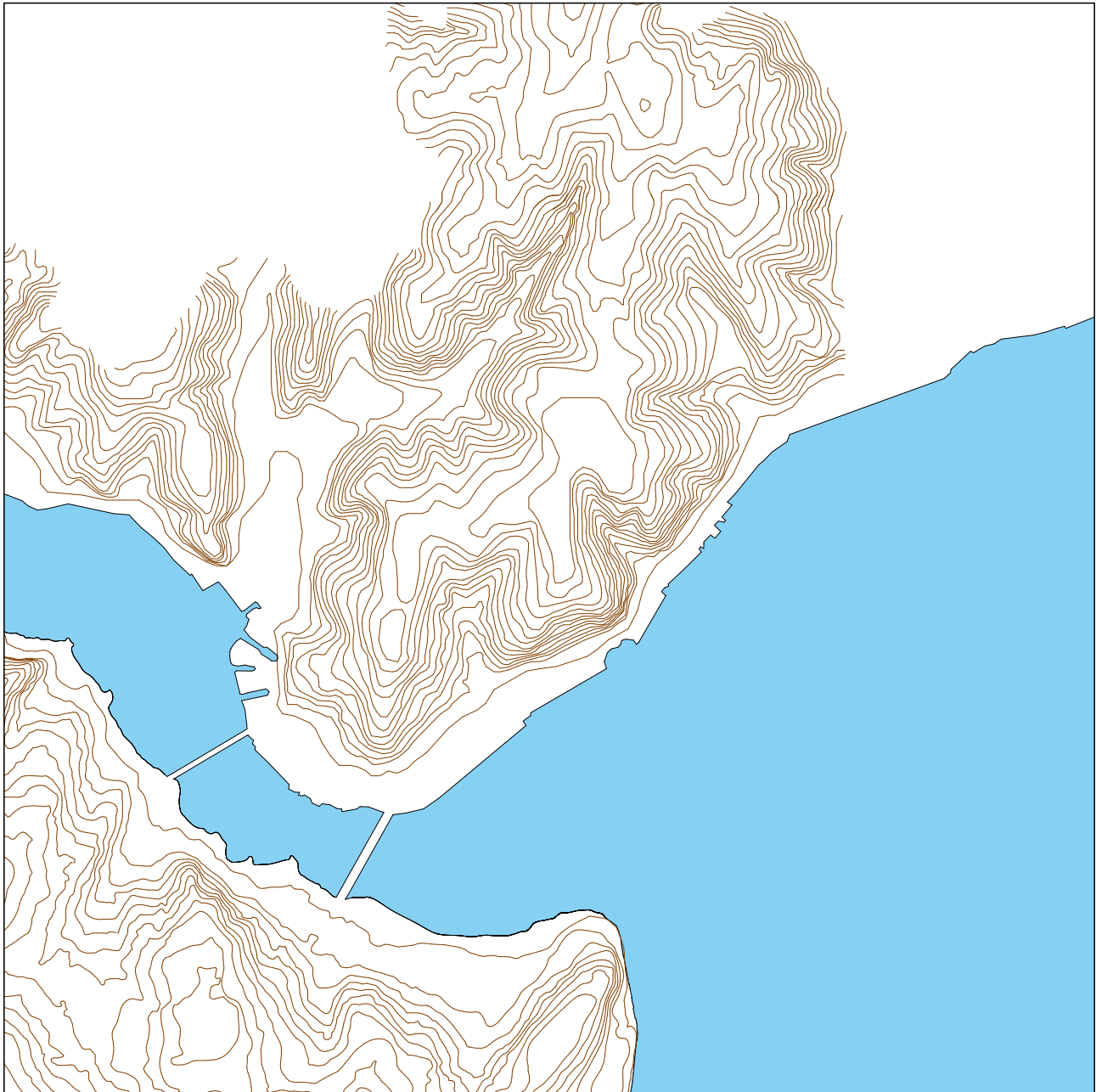
Cette représentation simplifiée montre le cœur de l'armature des espaces publics directement généré principalement par le boulevard Atatürk et en contact avec celui-ci. Elle représente une empreinte large d'espaces publics, à laquelle s'agrège le réseau des voies du centre d'Istanbul.

1937

**Istanbul Nord : la place Taksim
et le parc n°2**

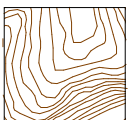
Terrain 1922

0 500 m 1000 m



Redessin du sol et de la ligne de côte, à partir du plan de la Société Anonyme Ottomane d'études et d'entreprises urbaines, 1922, collection IFEA.

Carte Lucie Moneteau et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.

**Topographie****Trait de côte**

Source 1922

1:25 000

0 500 m 1000 m



Plan de la Société Anonyme Ottomane d'études et d'entreprises urbaines, 1922, extrait, version couleur, collection IFEA.

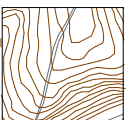
Plan 1922 - Voies

0 500 m 1000 m

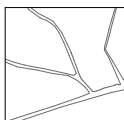


Redessin du tracé des voies principales sur le plan de sol, à partir du plan de la Société Anonyme Ottomane d'études et d'entreprises urbaines, 1922, collection IFEA.

Carte Lucie Moneteau et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert.



**Courbes
de niveaux**

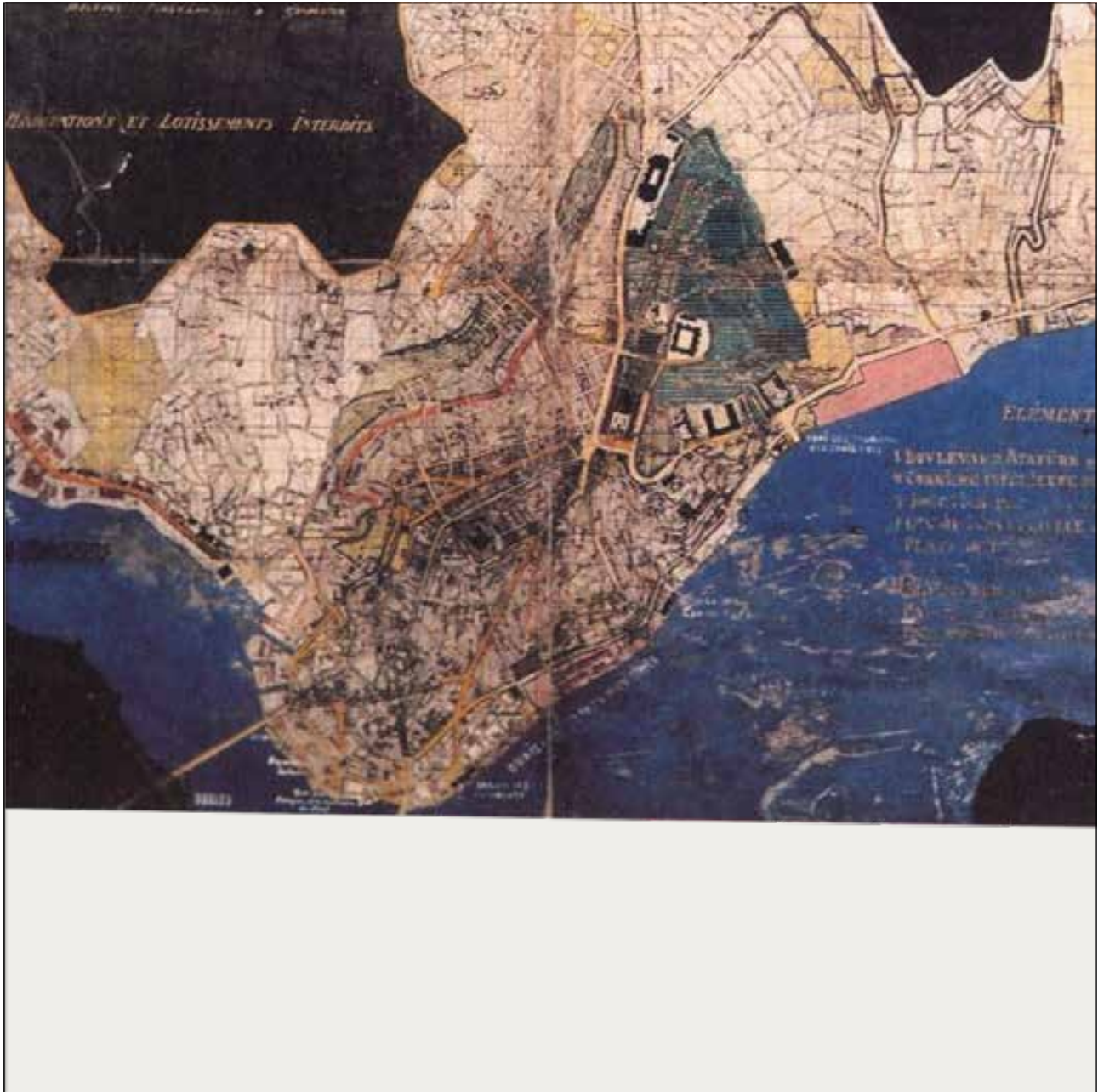


**Voies
principales**

Plan Prost 1937

1:25 000

0 500 m 1000 m



Henri Prost, Plan directeur d'Istanbul, Plan directeur de la rive droite, extrait, 1937, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 45/13.

Plan Prost 1937 – Îlots

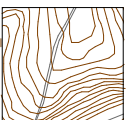
0 500 m 1000 m



Carte du tissu urbain : sol, voies, îlots et bâtiment remarquables, à partir du plan de Prost de 1937.

Carte Lucie Moneteau et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.

NB : le tracé des îlots bâtis est schématique, il ne peut pas prendre en compte les variations de densités de chaque îlots.



Courbes
de niveaux



Bâtiments
institutionnels



Îlots bâtis

Plan Prost 1937 – Tracés

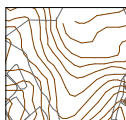
1:25 000

0 500 m 1000 m



Redessin du sol, voies, voies ferrées, îlots construits et bâtiments remarquables, à partir du plan de Prost de 1937.

Carte Lucie Moneteau et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.



Courbes
de niveaux

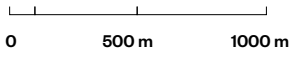


Bâtiments
institutionnels



Voies
principales

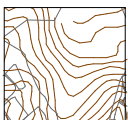
Plan Prost 1937 – Parcs et vues



Redessin du sol, voies, îlots et bâtiments remarquables, parcs et jardin, à partir du plan de Prost de 1937.

Indication des vues principales

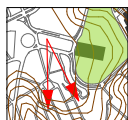
Carte Lucie Moneteau et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.



Courbes de niveaux

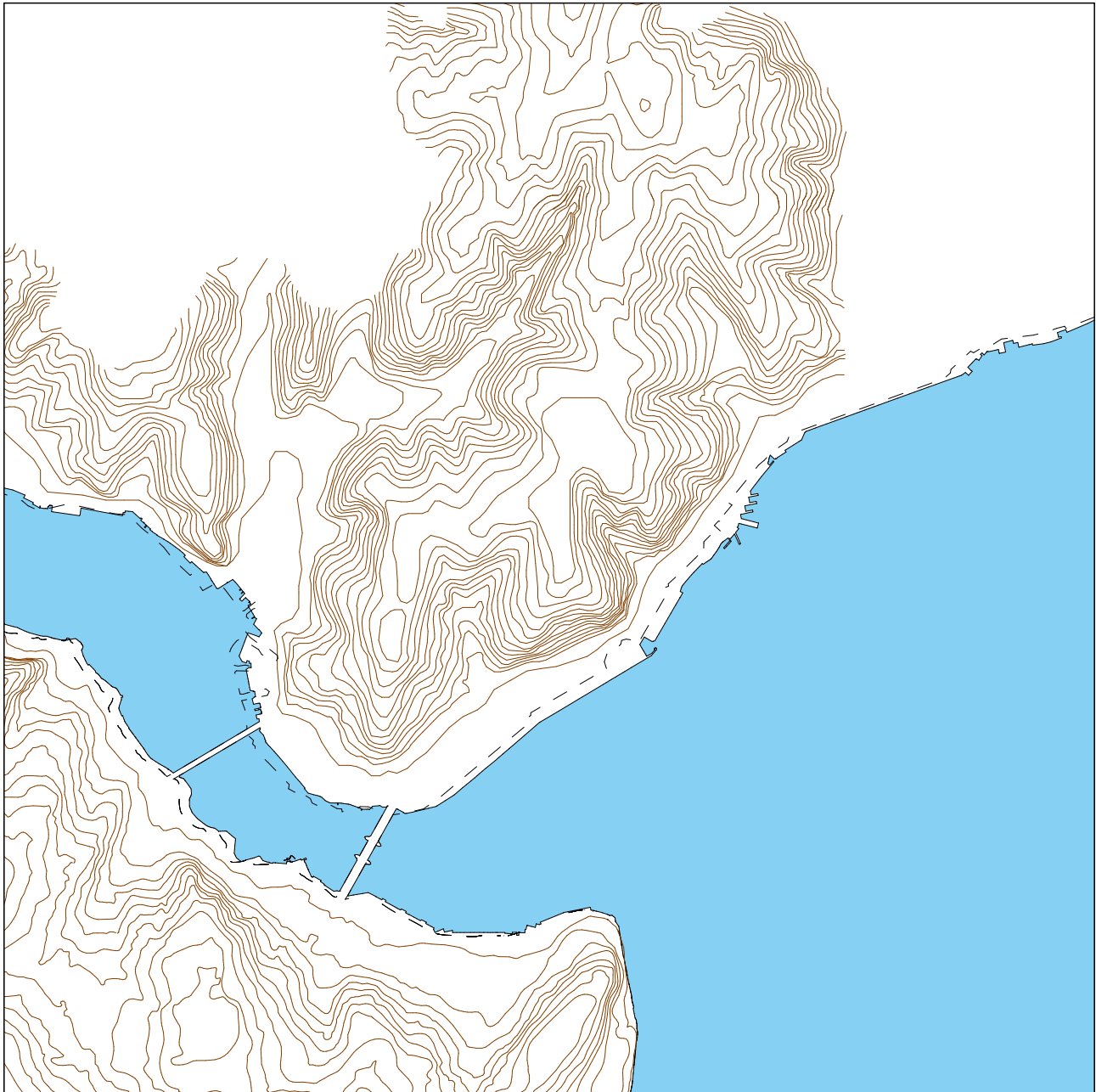
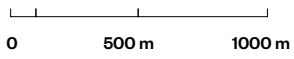


Bâtiments institutionnels



Parcs et vues

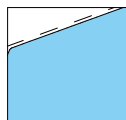
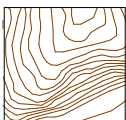
Terrain actuel



Carte du terrain actuel d'après les fichiers de données numériques de la ville d'Istanbul, 2015.

Évolution du trait de côte.

Carte Lucie Moneteau et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.

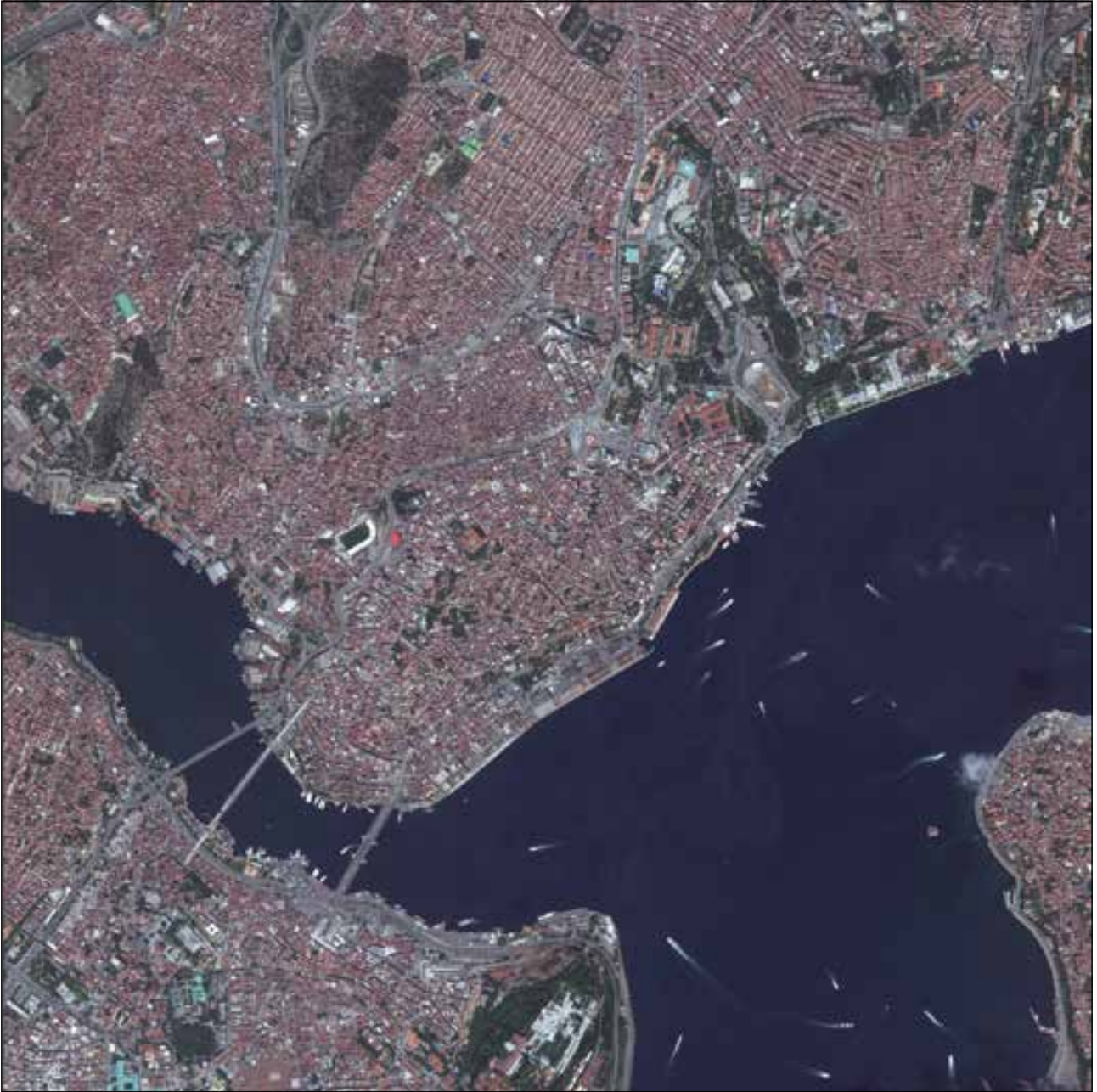
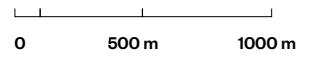


Topographie

Trait de côte

Vue aérienne actuelle

1:25 000



Photographie aérienne actuelle, source Bing 2017.

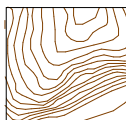
Plan actuel – Îlots

0 500 m 1000 m



Carte du tissu urbain : sol, voies, îlots et bâtiment remarquables, d'après la photographie aérienne et les fichiers de données numériques de la ville d'Istanbul, 2015.

Carte Lucie Moneteau et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert.



Courbes
de niveaux



Bâtiments
institutionnels



Îlots bâtis

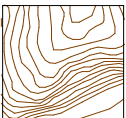
Plan actuel – Persistance des tracés de Prost

0 500 m 1000 m

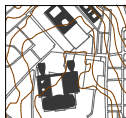


Carte de la persistance des tracés du plan de Prost dans les tracés des voies actuelles. Superposition des tracés du plan de 1937 sur le redessin des tracés actuels en 2015.

Carte Lucie Moneteau et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert.



Courbes
de niveaux

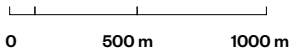


Bâtiments
institutionnels



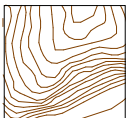
Voies
principales

Plan actuel – Parcs et vues

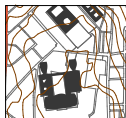


Carte des parcs et jardins dans les tracés des voies actuelles, d'après la photographie aérienne et les fichiers de données numériques de la ville d'Istanbul, 2015.

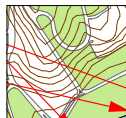
Carte Lucie Moneteau et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert.



Courbes de niveaux



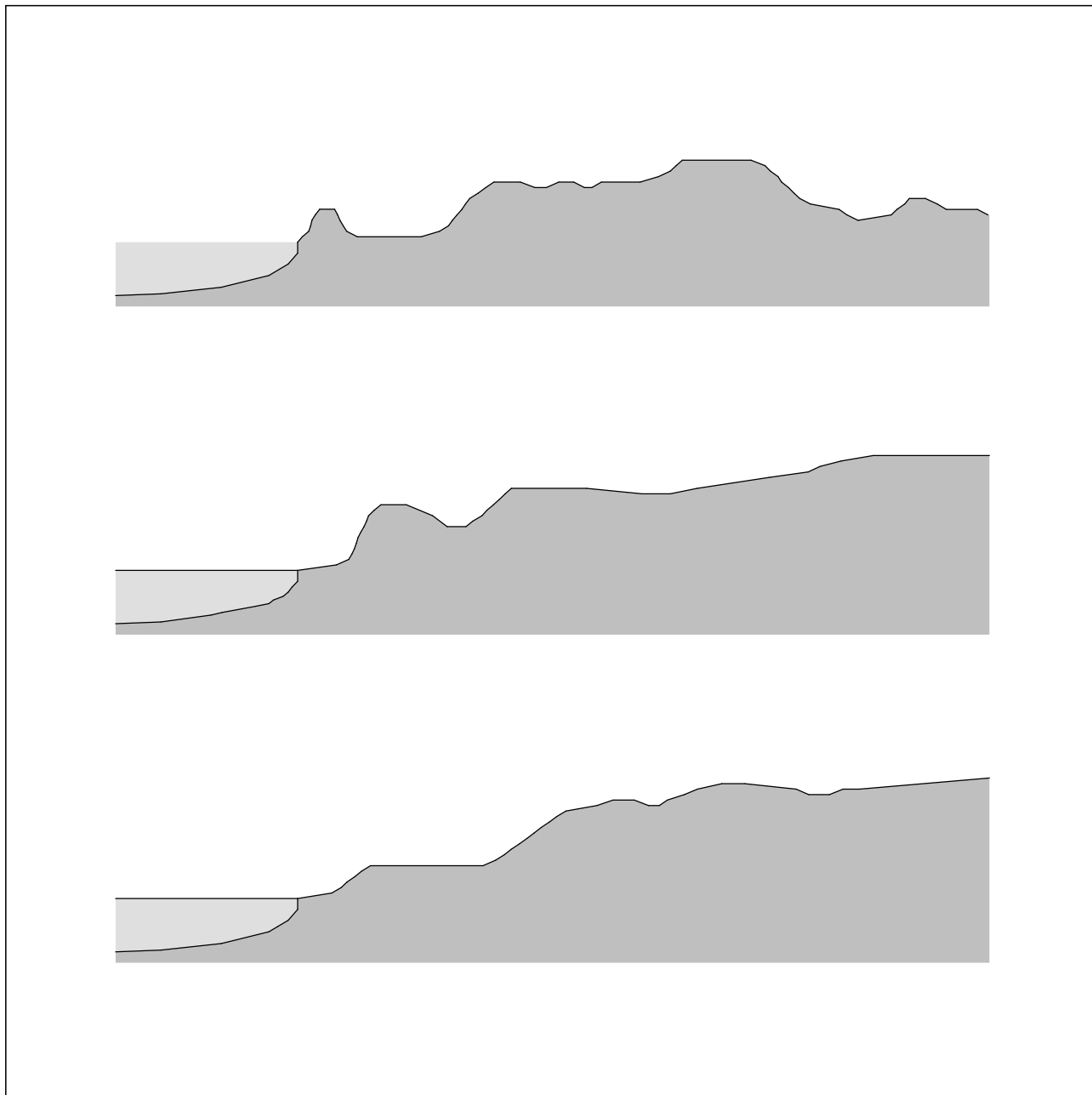
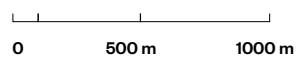
Bâtiments institutionnels



Parcs et vues

Coupes

1:25 000



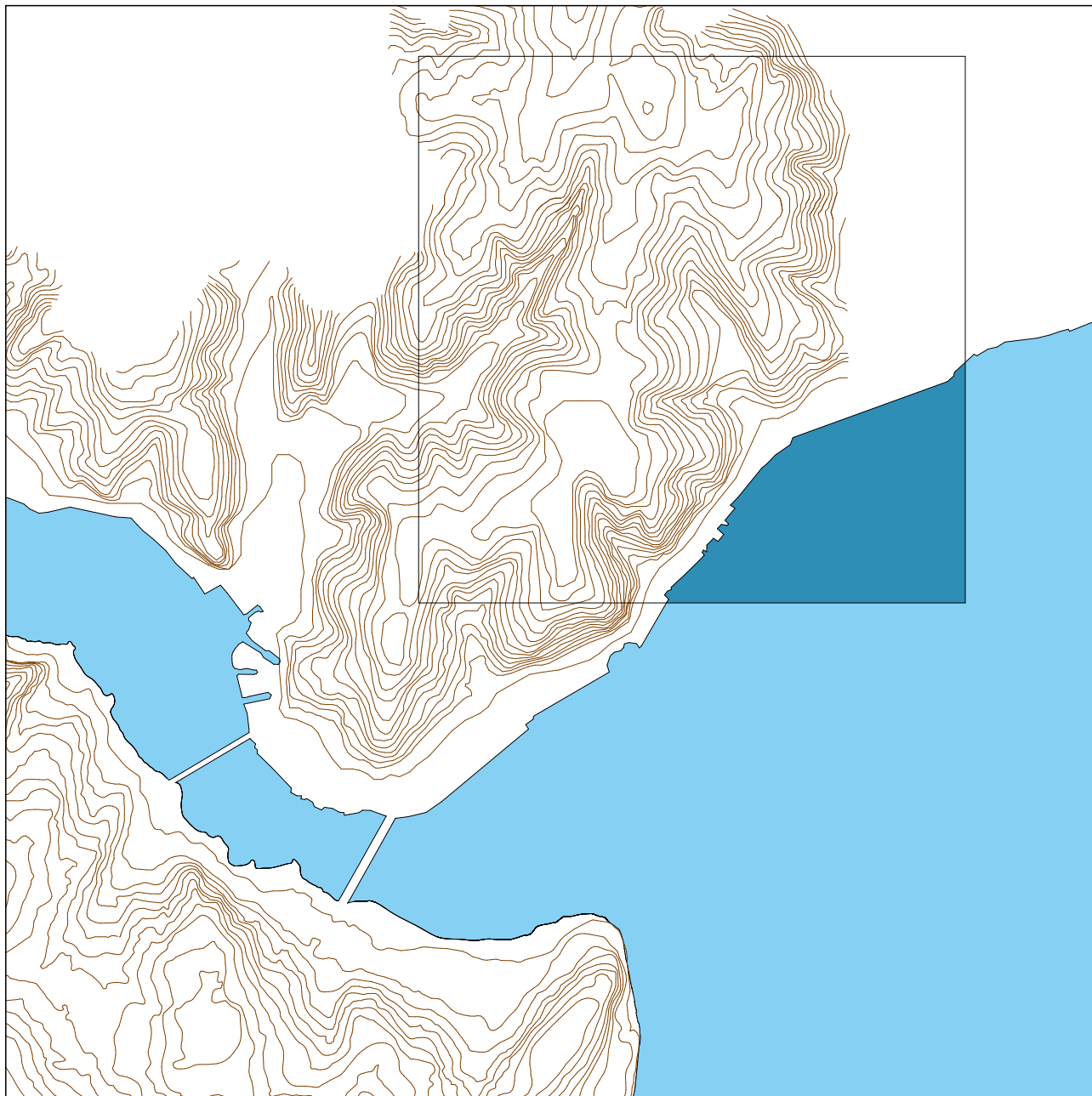
Coupe sur le site.

Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert

Terrain 1922

1:25 000

0 500 m 1000 m



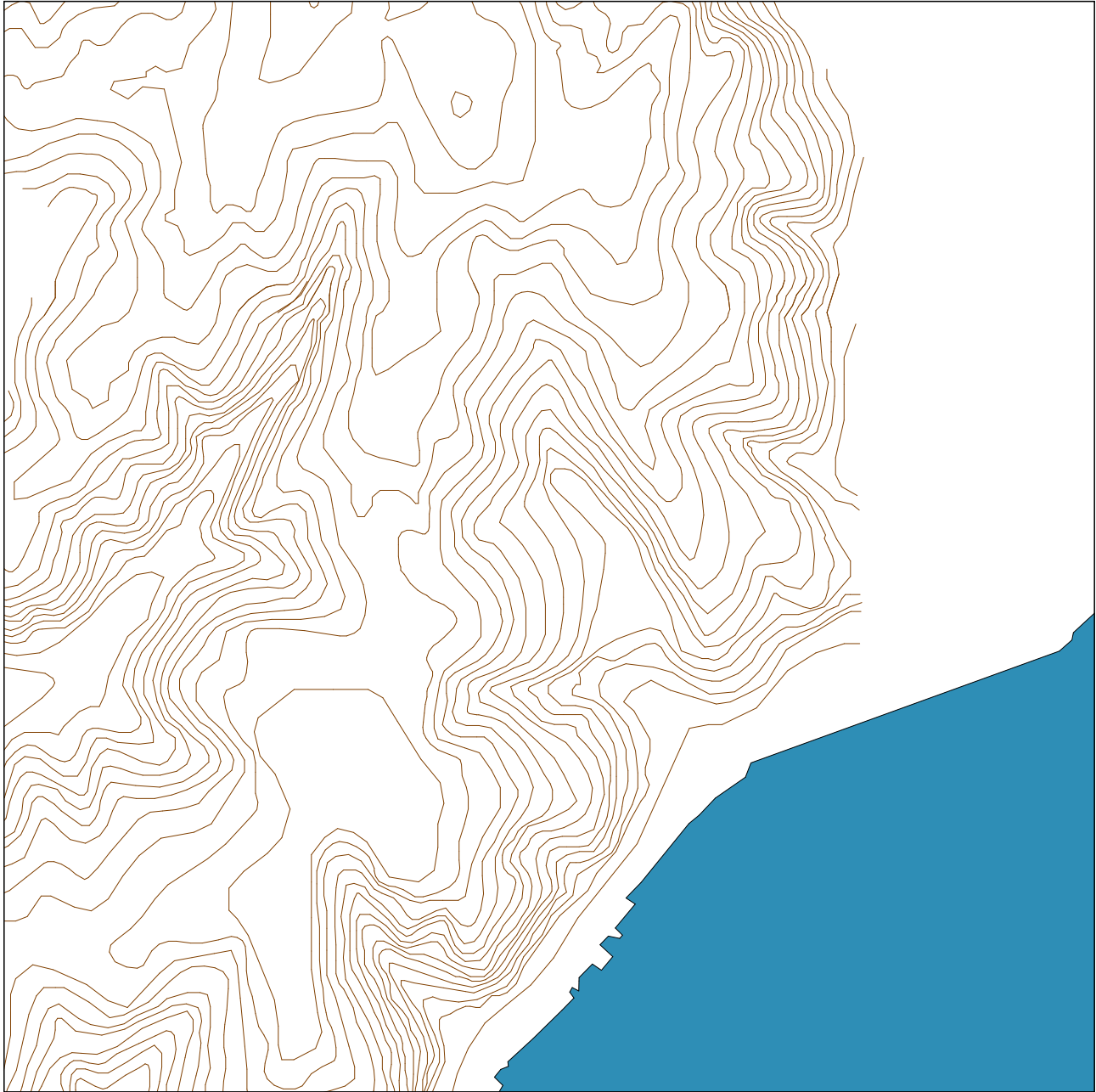
Redessin du sol et de la ligne de côte, à partir du plan de la Société Anonyme Ottomane d'études et d'entreprises urbaines, 1922, collection IFEA.

Carte Lucie Moneteau et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.

Emprise du recadrage sur la séquence centrale du plan de Prost.



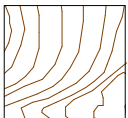
Terrain 1922 - Recadrage



Redessin du sol et de la ligne de côte, à partir du plan de la Société Anonyme Ottomane d'études et d'entreprises urbaines, 1922, collection IFEA.

Carte Lucie Moneteau et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.

Ce recadrage montre la séquence choisie à une échelle qui offre une lecture plus fine sur un espace stratégique du projet de Prost.



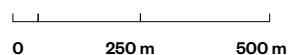
Topographie



Trait de côte

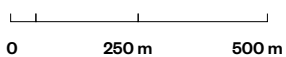
Source 1922

1:12 500



Plan de la Société Anonyme Ottomane d'études et d'entreprises urbaines, 1922, extrait, version couleur, collection IFEA.

Cette carte montre bien l'état du sol naturel dans le vallon et à proximité du site de la future place Taksim.



Vue aérienne 1936



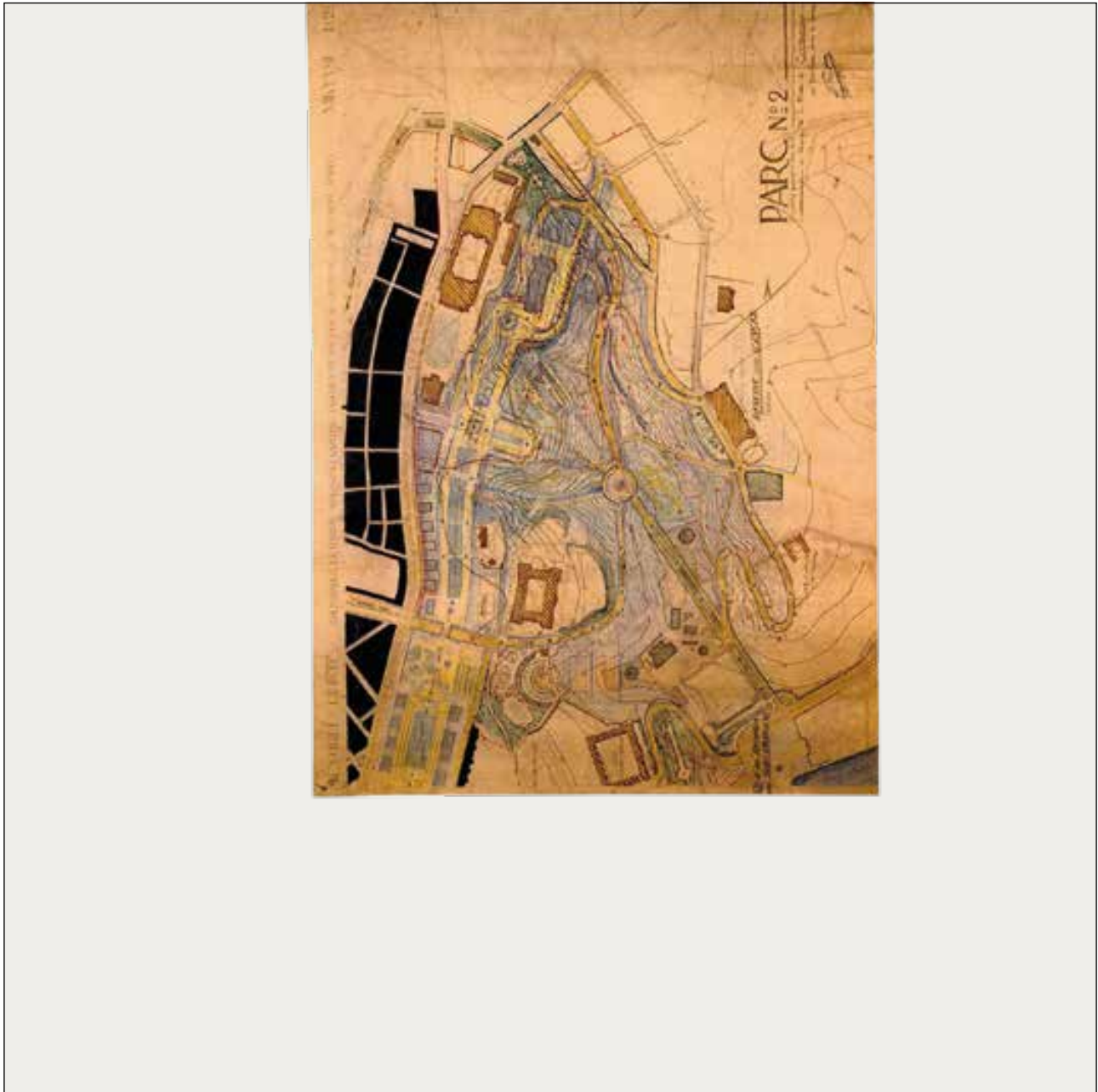
Henri Prost, Plan directeur d'Istanbul, Photographie aérienne de la pointe de la péninsule et du débouché de la Corne d'Or, 1936-1937, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 20/5.

Photographie aérienne extraite d'un recueil de "Vues aériennes sur les transformations d'Istanbul", réalisé par Güzel Sanatlar entre 1936 et 1937. La légende indique : "Rive Européenne du Bosphore, de l'académie des Beaux-arts au Palais de Dolma Bahce".

Source 1937

1:12 500

0 250 m 500 m



Henri Prost, Plan directeur d'Istanbul, Plan d'aménagement du parc n° 2, 1938, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 141.

La légende indique : " Dispositif général en vue de la commémoration du passage de la flotte du Conquérant du Bosphore dans la Corne d'Or".

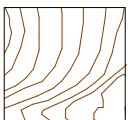
Plan Prost 1937-1938 – Bâti

0 250 m 500 m



Carte du tissu urbain : sol, voies, îlots et bâtiment remarquables, à partir du plan de Prost de 1937.

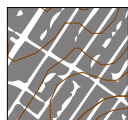
Carte Lucie Moneteau et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert.



Courbes
de niveaux



Bâtiments
institutionnels

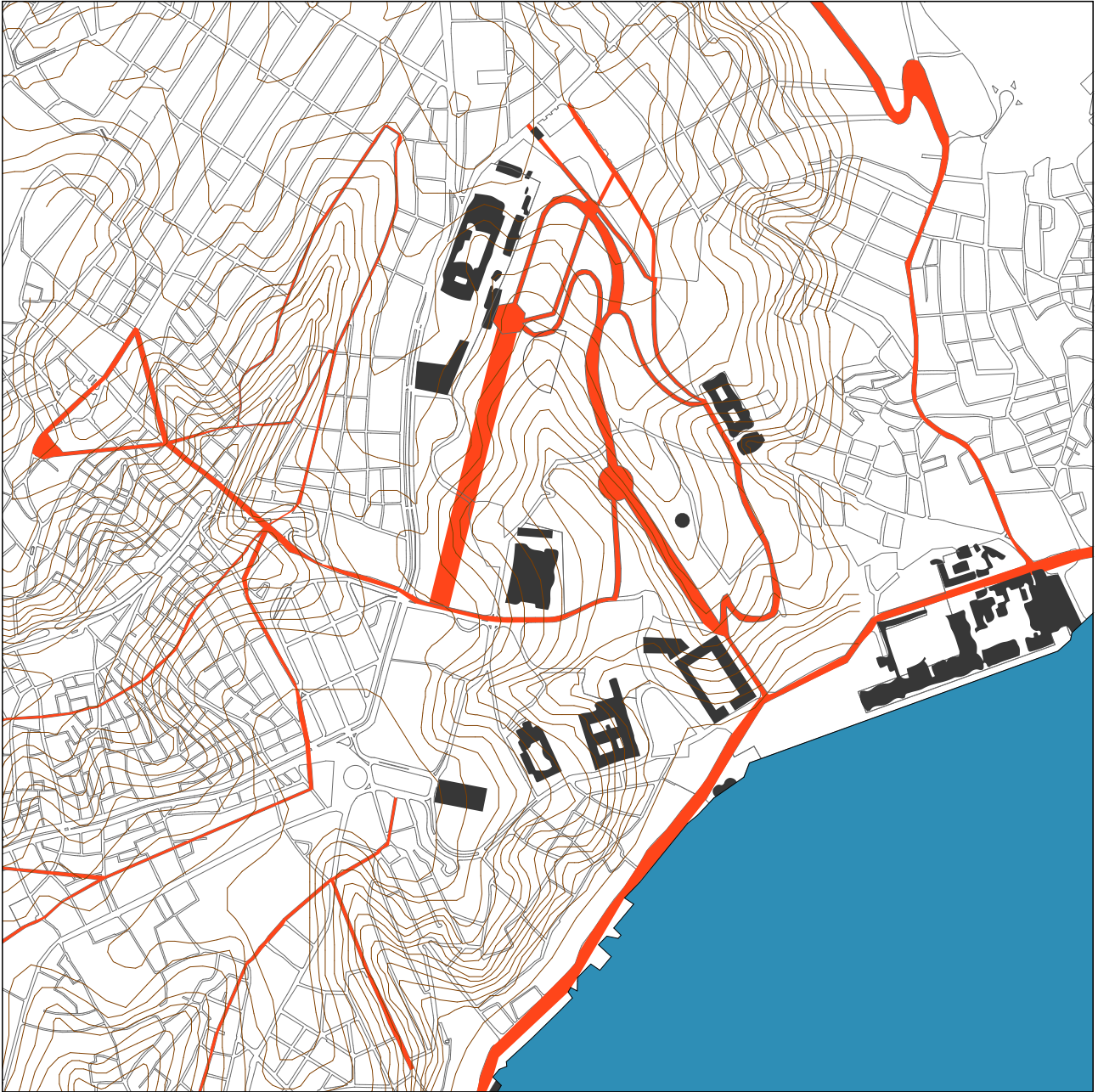


Îlots bâtis

Plan Prost 1937-1938 – Tracés

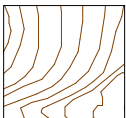
1:12 500

0 250 m 500 m



Redessin du sol, voies, îlots construits et bâtiments remarquables, à partir des plans de Prost de 1937-1938.

Carte Lucie Moneteau et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert.



Courbes
de niveaux

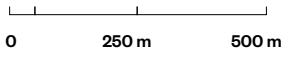


Bâtiments
institutionnels



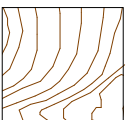
Voies
principales

Plan Prost 1937-1938 – Parcs et vues



Redessin du sol, voies, îlots et bâtiments remarquables, parcs et jardin, à partir du plan de Prost de 1937.

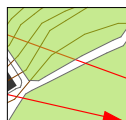
Carte Lucie Moneteau et Tiphaine Monier, sous la direction de L Hodebert.



Courbes de niveaux



Bâtiments institutionnels



Parcs et vues

Vue aérienne actuelle

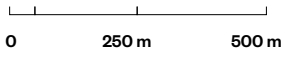
1:12 500

0 250 m 500 m



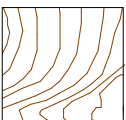
Photographie aérienne actuelle, source Bing 2017.

Plan actuel - Bâti

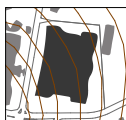


Carte du tissu urbain : sol, voies, îlots et bâtiment remarquables, d'après la photographie aérienne et les fichiers de données numériques de la ville d'Istanbul, 2015.

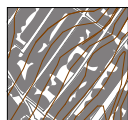
Carte Lucie Moneteau et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert.



Courbes
de niveaux

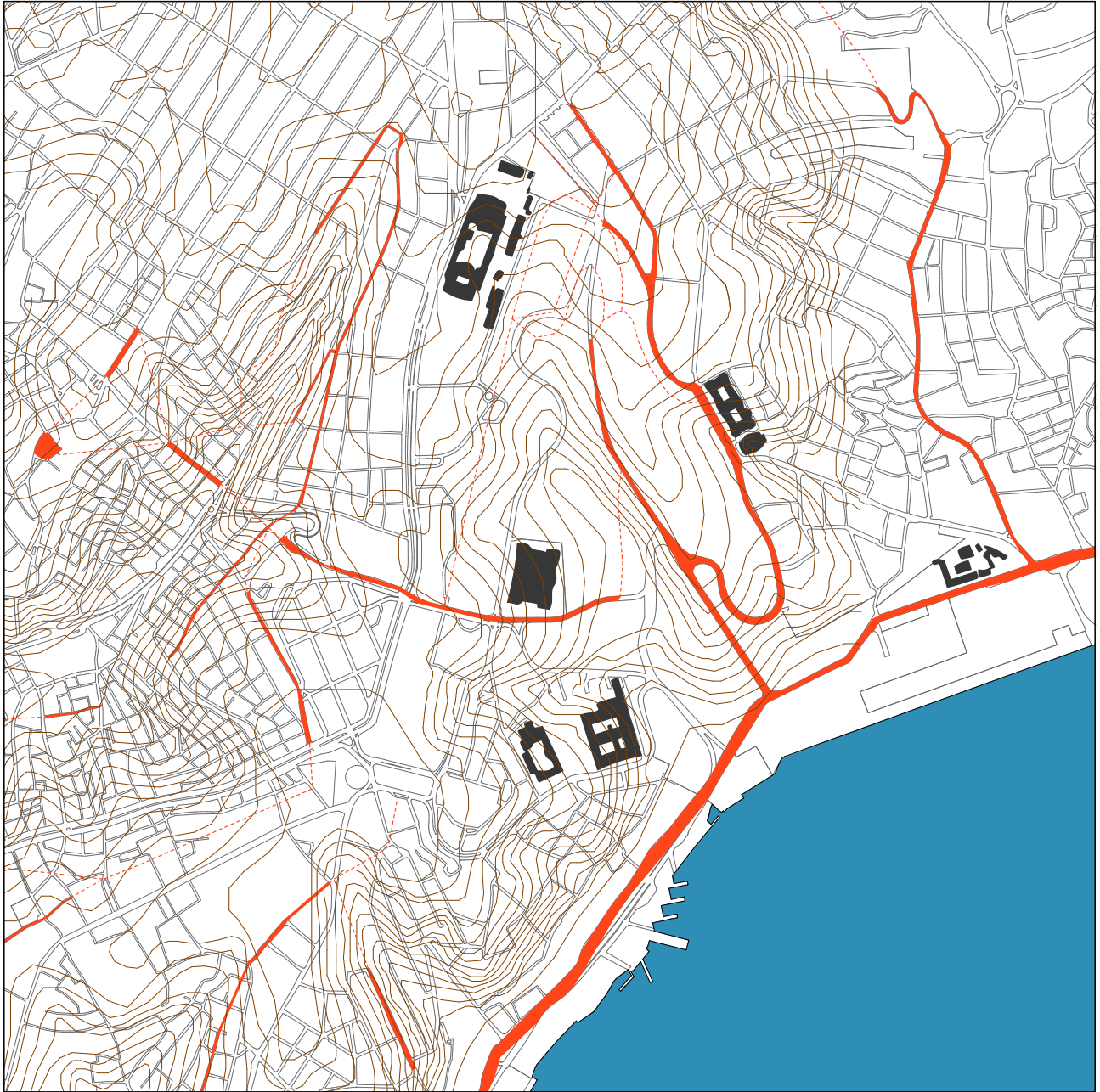
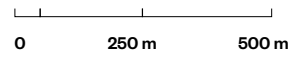


Bâtiments
institutionnels

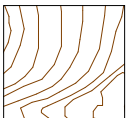


Bâti

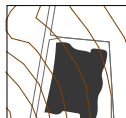
Plan actuel – Persistance des tracés de Prost



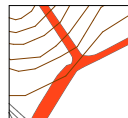
Carte de la persistance des tracés du plan de Prost dans les tracés des voies actuelles. Superposition des tracés des plans de 1937-1938 sur le redessin des tracés actuels en 2015. Cadrage sur la séquence du bd Atatürk. Carte Lucie Moneteau et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert.



Courbes
de niveaux

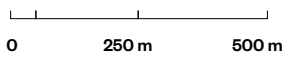


Bâtiments
institutionnels



Voies
principales

Plan actuel – Parcs et vues

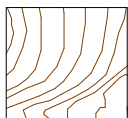


Carte des parcs et jardins dans les tracés des voies actuelles, d'après la photographie aérienne et les fichiers de données numériques de la ville d'Istanbul, 2015.

Carte Lucie Moneteau et Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert.

Vues vérifiées sur site;

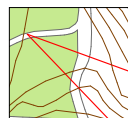
NB : contrairement à ce qu'indique la carte, il n'y a plus de vue depuis la place Taksim actuellement.



Courbes
de niveaux



Bâtiments
institutionnels



Parcs et vues

Synthèse 1 : l'espace public élargi

1:12 500

0 250 m 500 m



Carte de synthèse de la séquence d'après le plan Prost.

Elle comprend : les axes principaux, les édifices structurants, les parcs et jardins et la limite de l'espace public étendu généré par cet ensemble.

Carte Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert

Cette carte de synthèse montre que la séquence génère un espace public "élargi" qui se déploie à partir de la place Taksim pour l'étendre et agréger des ensembles d'édifices publics et religieux, un système de places, et de jardins publics.

1:12 500

0 250 m 500 m

Synthèse 2 : empreinte de l'espace public

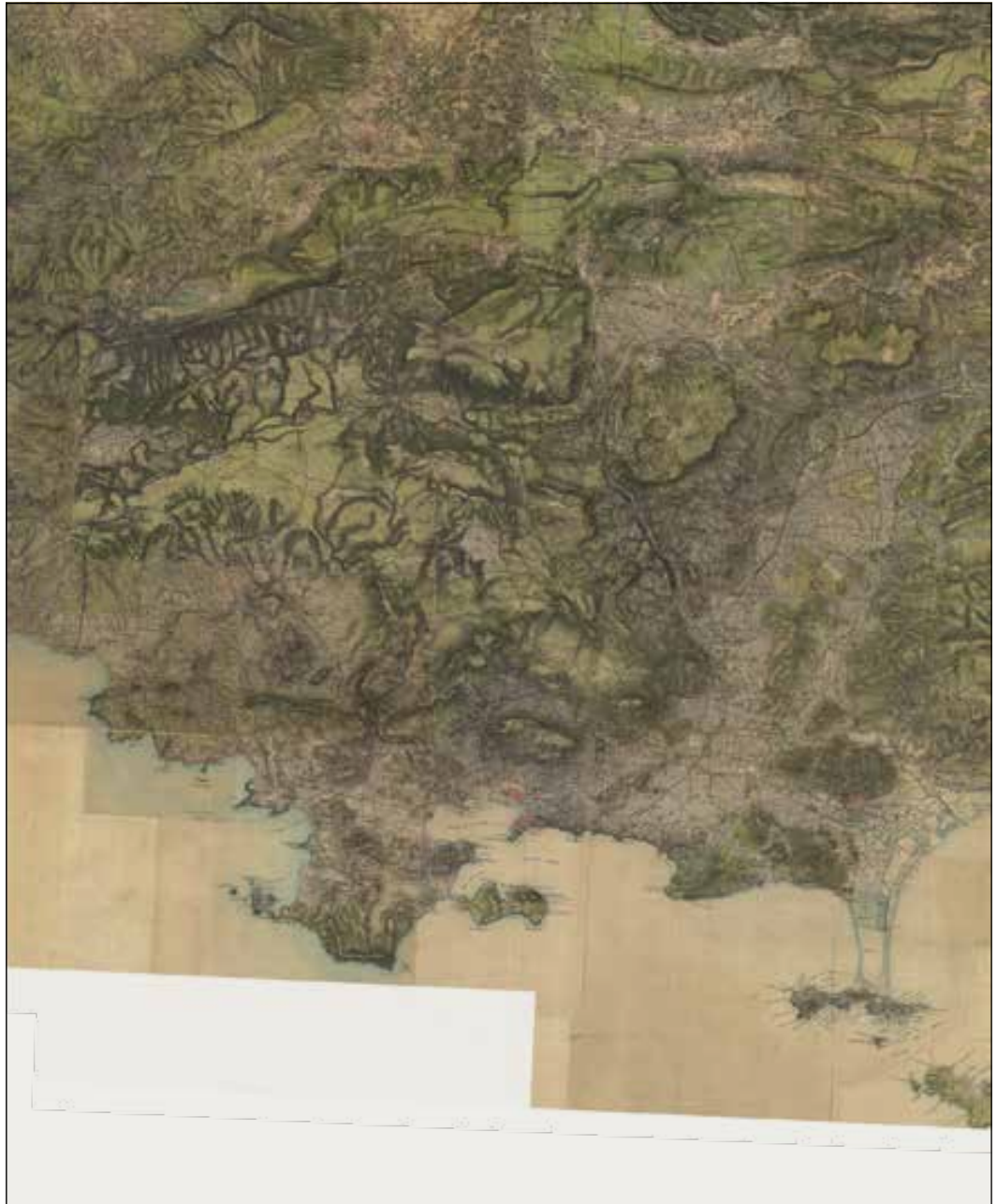


Carte de synthèse de la séquence d'après le plan Prost.
Elle représente le système des espaces publics directement en liaison avec la voirie.
Carte Tiphaine Monier, sous la direction de L. Hodebert

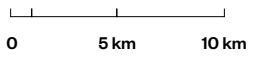
Cette représentation simplifiée montre le cœur de l'armature des espaces publics directement généré principalement par la place Taksim, en contact avec celle-ci et s'étendant dans le vallon vers la rive du Bosphore.

Atlas
Armatures métropolitaines

1923
La côte varoise



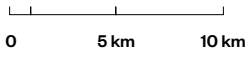
Carte d'État-Major 1866



Carte d'État Major, 1866, données IGN.



1:300 000



État-Major 1866 - Réseau viaire et ferré

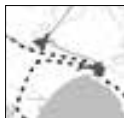


Redessin des tracés viaires et ferrés, d'après la carte d'État Major, 1866, données IGN.

Carte Pierrick Taly, sous la direction de L. Hodebert



Relief



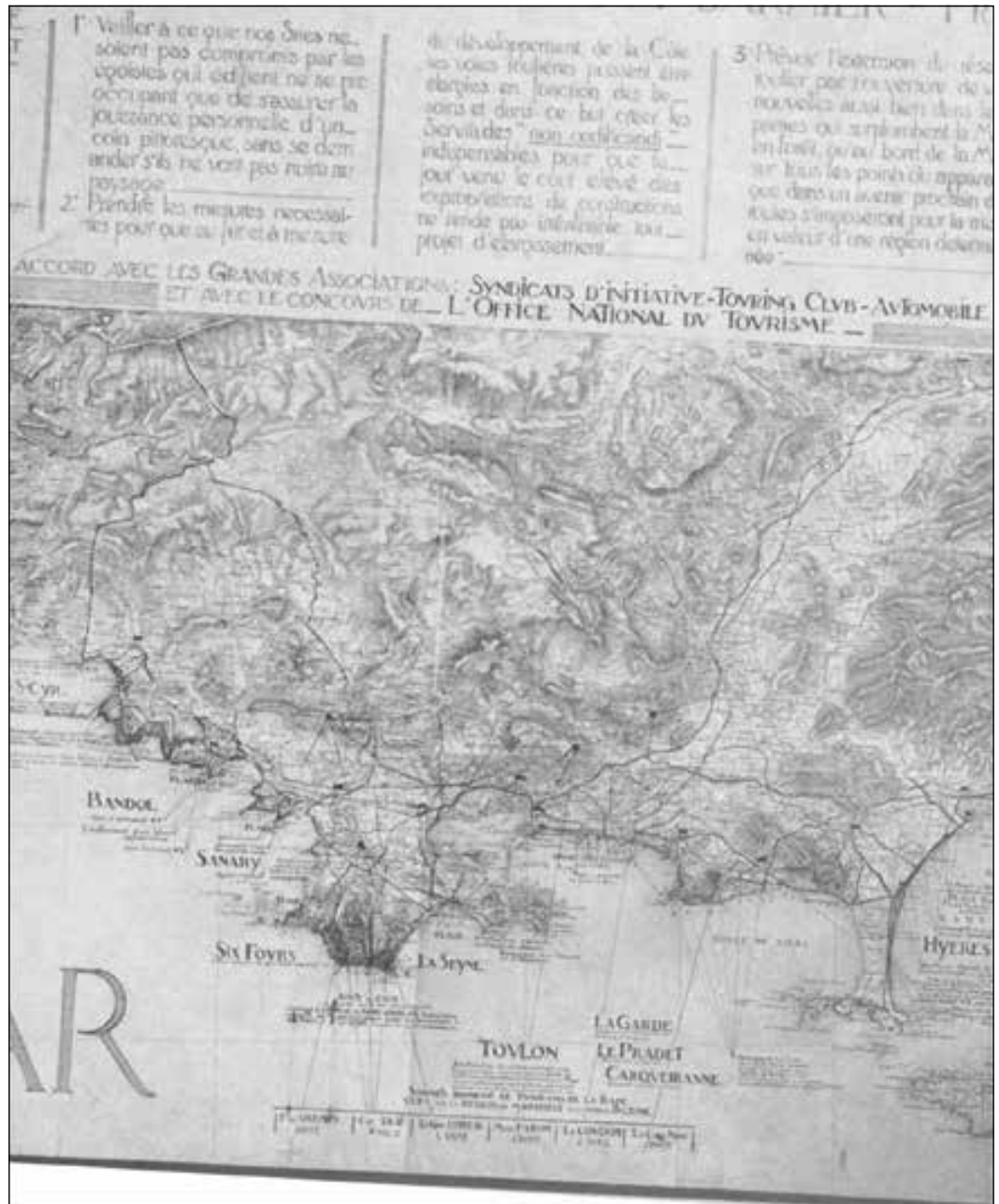
Emprise urbaine



Voies principales



Voies ferrées



1:300 000

0 5 km 10 km

Plan Prost 1923



Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, Plan directeur, échelle d'origine au 1:50 000^e, extrait, 17 mars 1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 61.

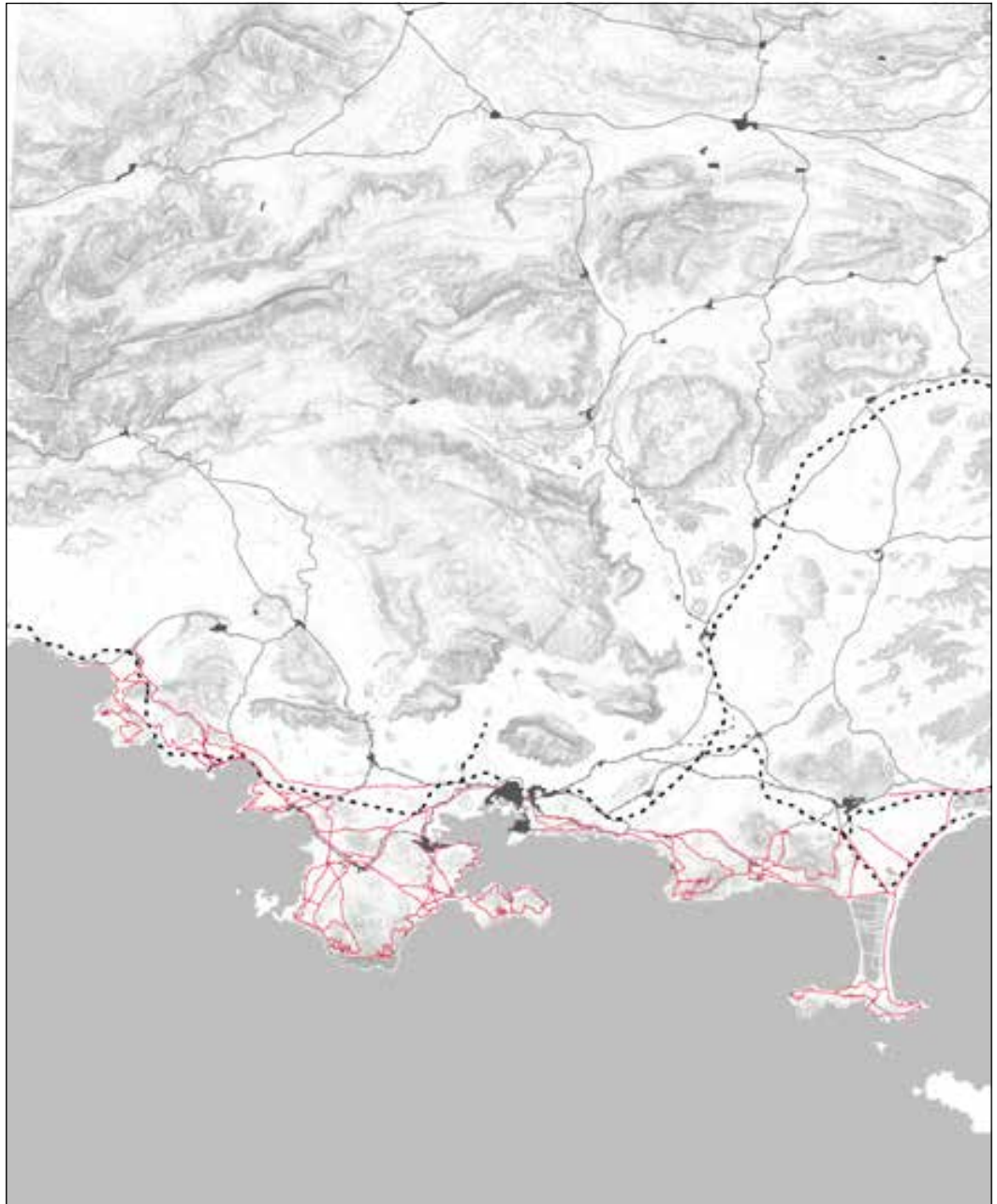
Les mentions écrites sur le plan indiquent :

- en haut à gauche :

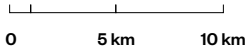
"Syndicat des communes du littoral pour la protection et l'aménagement de la Côte d'Azur varoise, constitué sur l'initiative de M. Barnier Préfet. [...] A réaliser en accord avec les grandes associations : Syndicat d'initiative - Touring Club automobile, etc. et avec le concours de l'Office national du tourisme."

- En bas à droite :

"Plan directeur. Les dispositions particulières à chaque commune précisées sur les plans au 1/10 000e ont été approuvées par l'assemblée générale du 17 mars 1923."



Plan Prost 1923 – Voies principales

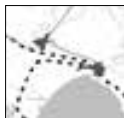


Redessin des tracés du plan Prost sur la commune de Saint-Cyr.
 D'après la planche au 1:10 000° du 17 mars 1923, Archives départementales du Var, F1 11.

Carte Pierrick Taly, sous la direction de L. Hodebert



Courbes
de niveaux



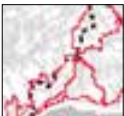
Emprise
urbaine



Voies
principales
existantes



Voies
ferrées



Voies
principales



1:300 000

0 5 km 10 km

Photographie aérienne 1924

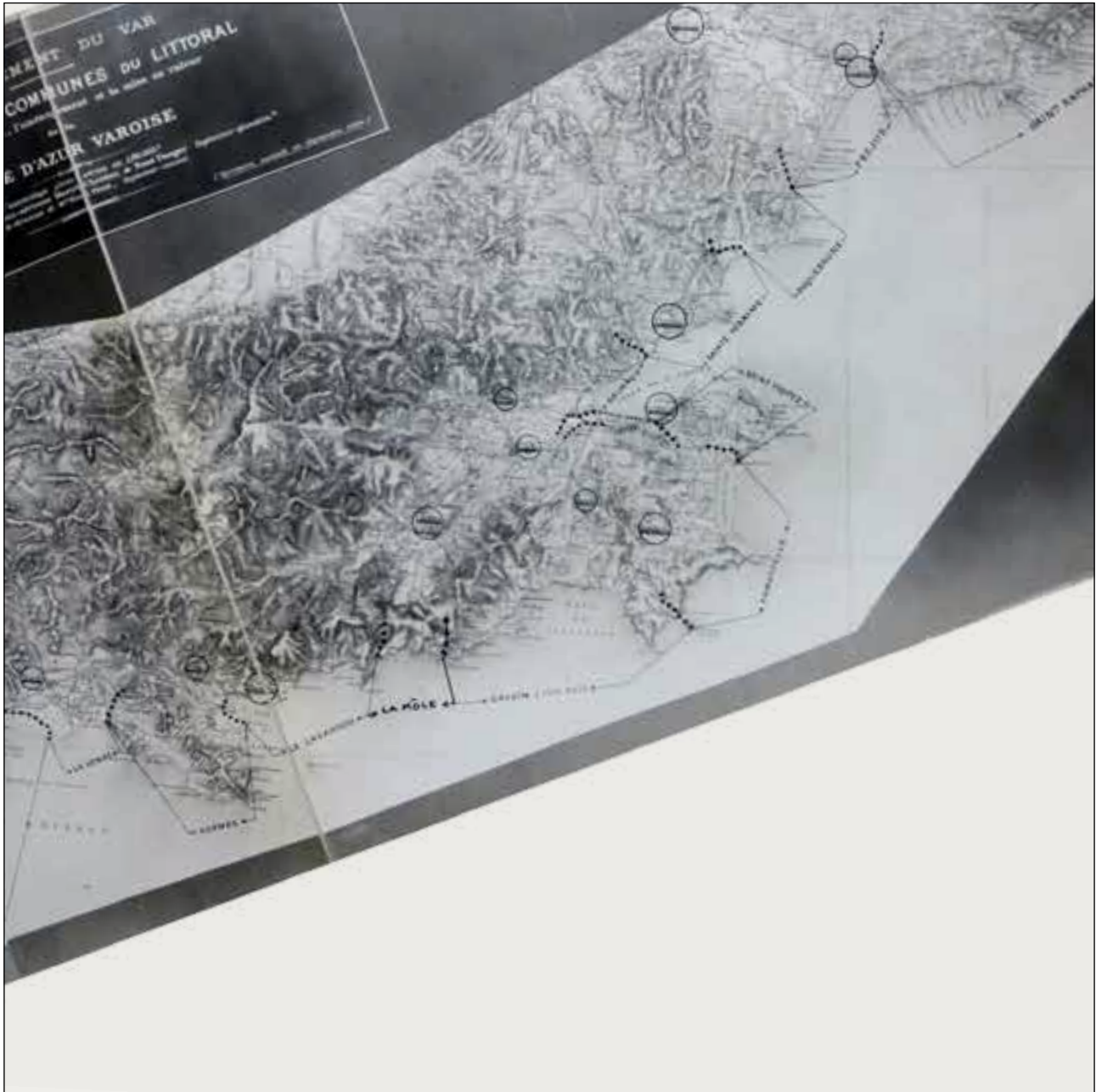
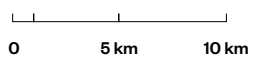


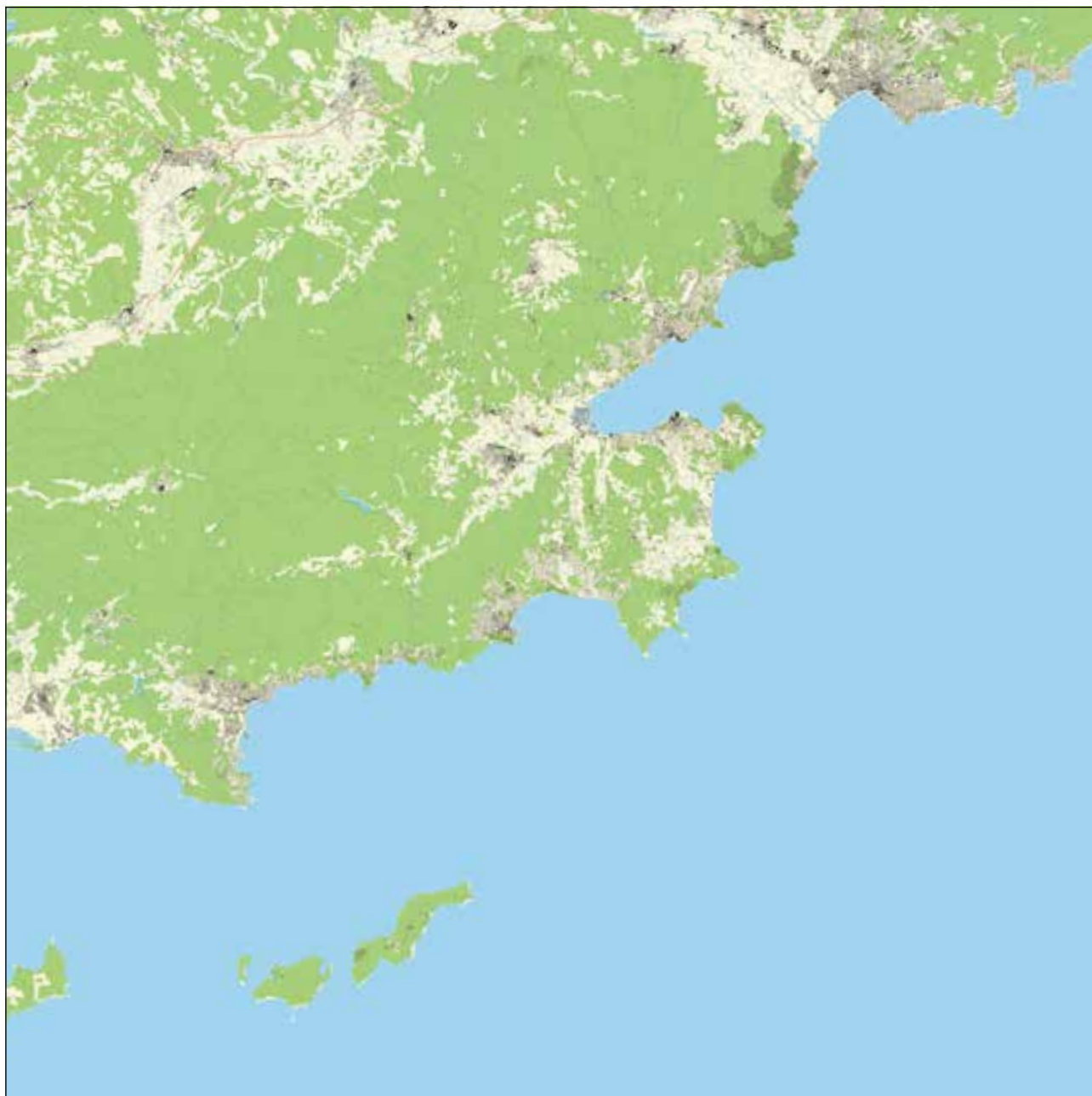
Photo aérienne Marcel Chrétien & René Danger, Plan d'assemblage photo-aérien au 1/50 000^e, Syndicat des communes du littoral, 1924, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 61.

Le cartouche supérieur indique : "Levé et dressé par la "Photo-aérienne Marcel Chrétien & René Danger Ingénieur-géomètre" sous la direction de M. Henri Prost, Ingénieur-conseil. (Territoire survolé en septembre 1924)".





Situation actuelle



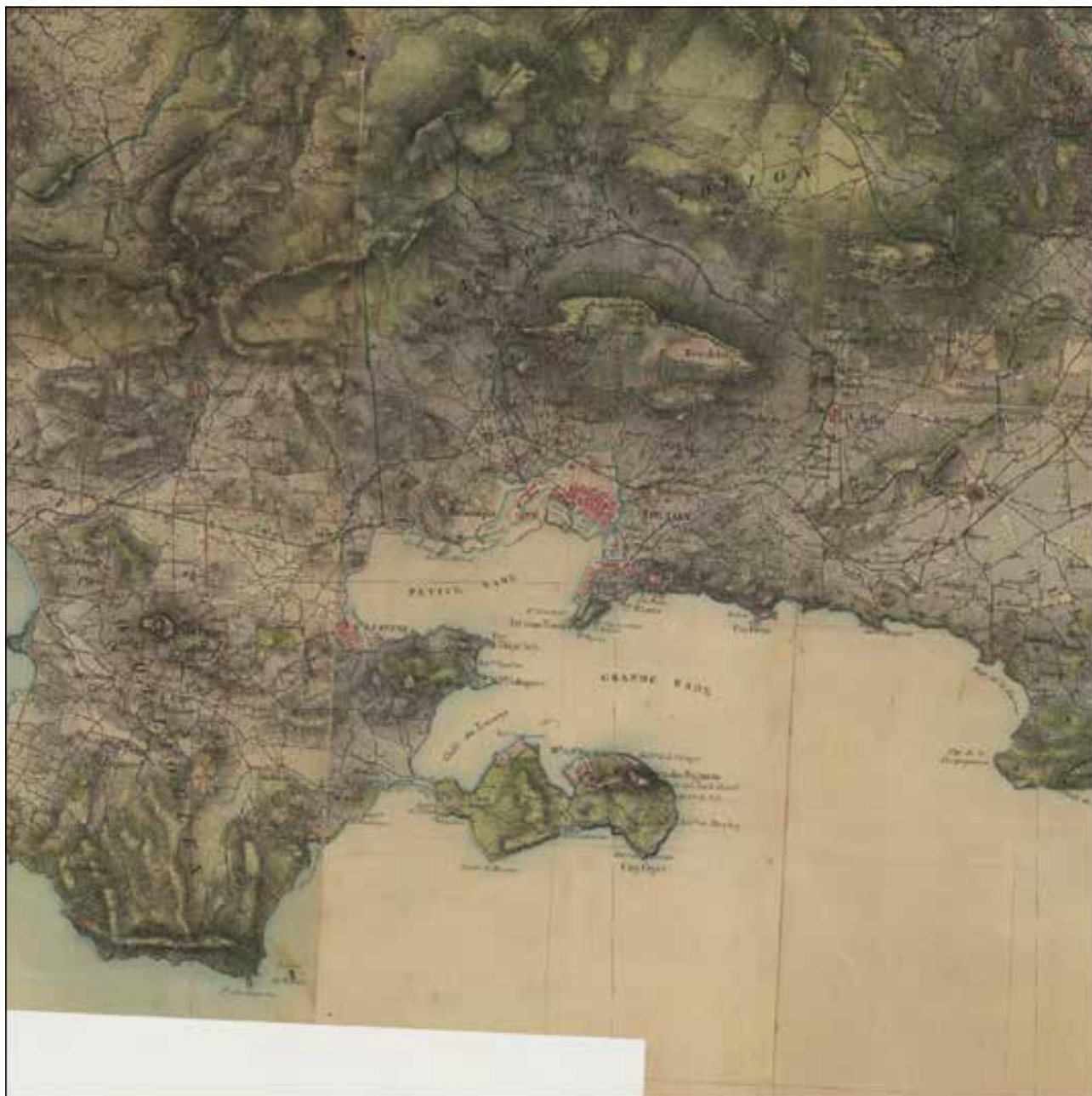
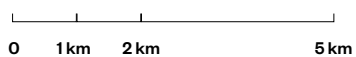
Carte du tissu urbain et des espaces naturels, d'après la photographie aérienne et les fichiers de données numériques de l'IGN, 2016.

Carte Pierrick Taly, sous la direction de L. Hodebert

Secteur 1 Bandol-Toulon

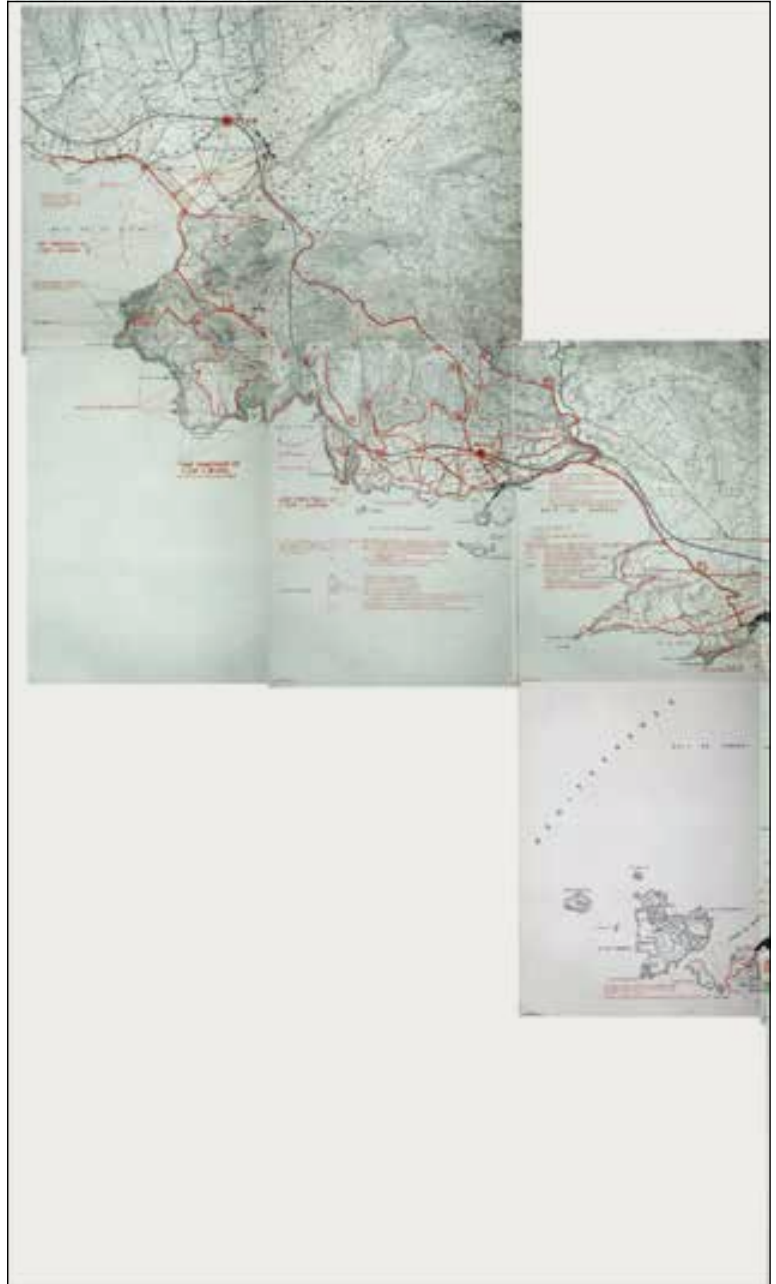


Carte d'État-Major 1866



Carte d'État Major, 1866, données IGN.

Secteur 1 Bandol-Toulon



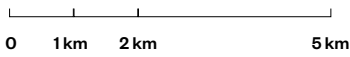
Plan Prost 1923 - Planches par communes

0 1km 2km 5km



Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, planches au 1:10 000° détaillant les principes d'aménagement par communes, assemblage partiel, 17 mars 1923, Archives départementales du Var.

1:100 000



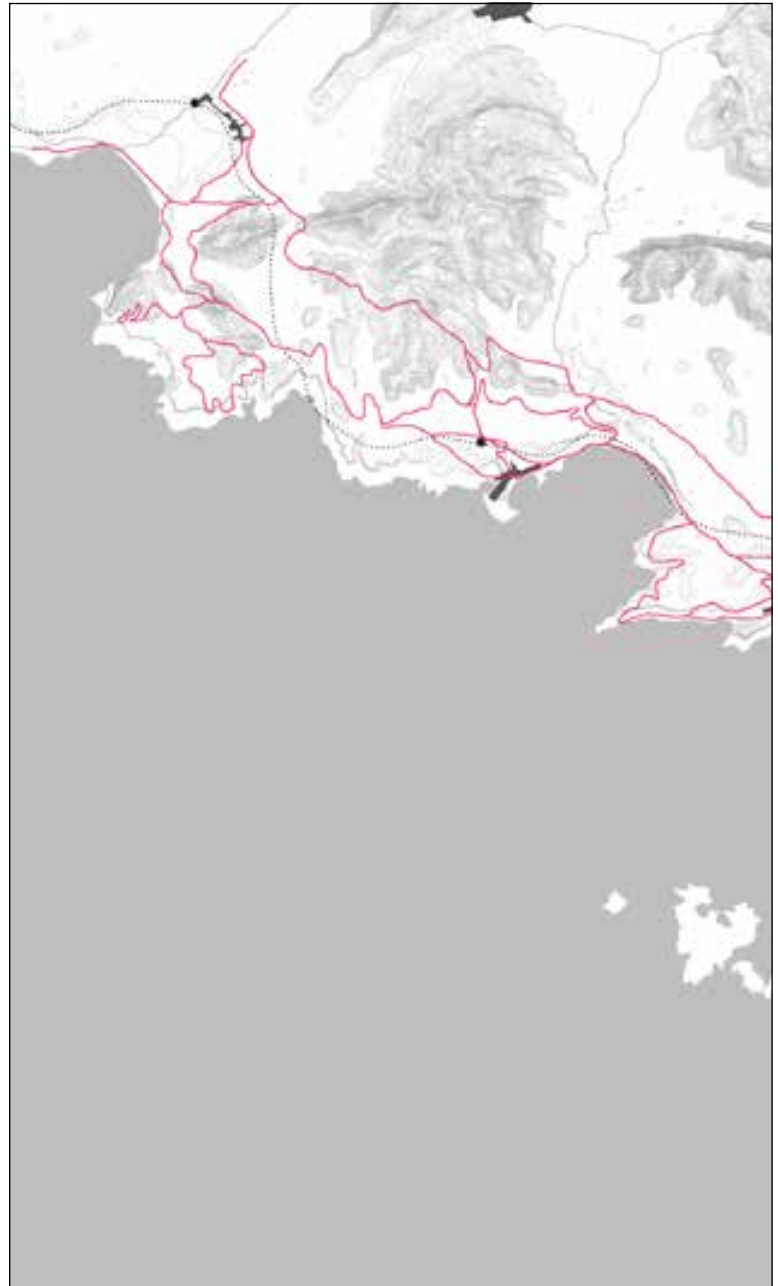
Plan Prost 1923



Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, 17 mars 1923, Plan détaillé du Secteur 1 : Bandol - Toulon (*L'Œuvre de Henri Prost*, 1960, p. 131).

Cette carte fait le recollage des planches au 1/10 000e, elle figure dans l'ouvrage "L'Œuvre de Henri Prost", publié en 1960. A notre connaissance la série des cartes des quatre secteurs ne fait pas partie des documents livrés par Prost en 1923, il se peut qu'elle ait été conçue spécifiquement pour la publication de l'ouvrage.

Secteur 1 Bandol-Toulon



Plan Prost 1923 - Tracés

0 1km 2km 5km



Redessin des tracés du plan Prost, d'après les planches au 1:10 000° du 17 mars 1923, Archives départementales du Var.

Carte Pierrick Taly, sous la direction de L. Hodebert



Relief



Emprise
urbaine



Voies
importantes
existantes

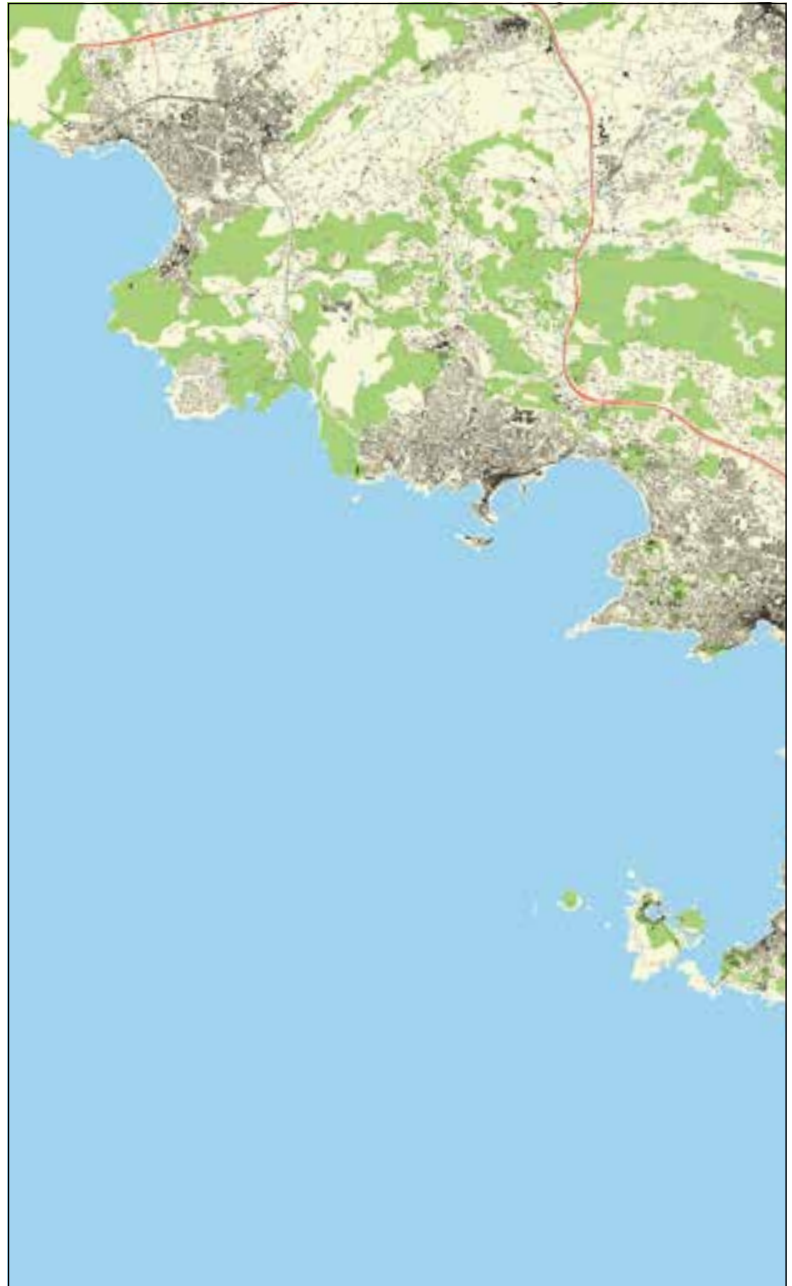


Voies
ferrées



Voies
du plan Prost

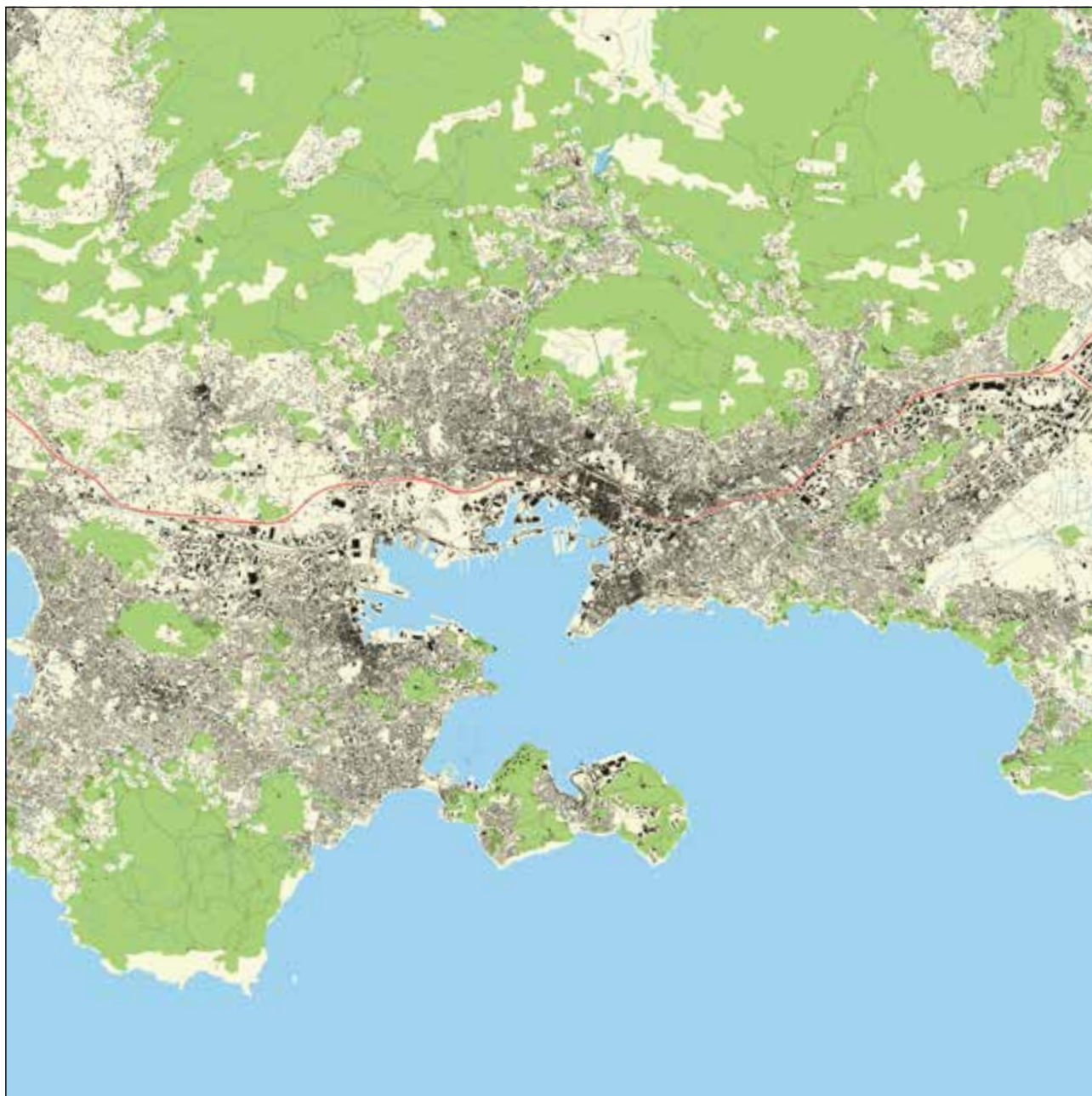
Secteur 1 Bandol-Toulon



1:100 000

0 1km 2km 5km

Situation actuelle



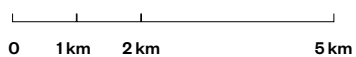
Carte du tissu urbain et des espaces naturels, d'après la photographie aérienne et les fichiers de données numériques de l'IGN, 2016.

Carte Pierrick Taly, sous la direction de L. Hodebert

Secteur 2 Hyères - Bormes



1:100 000

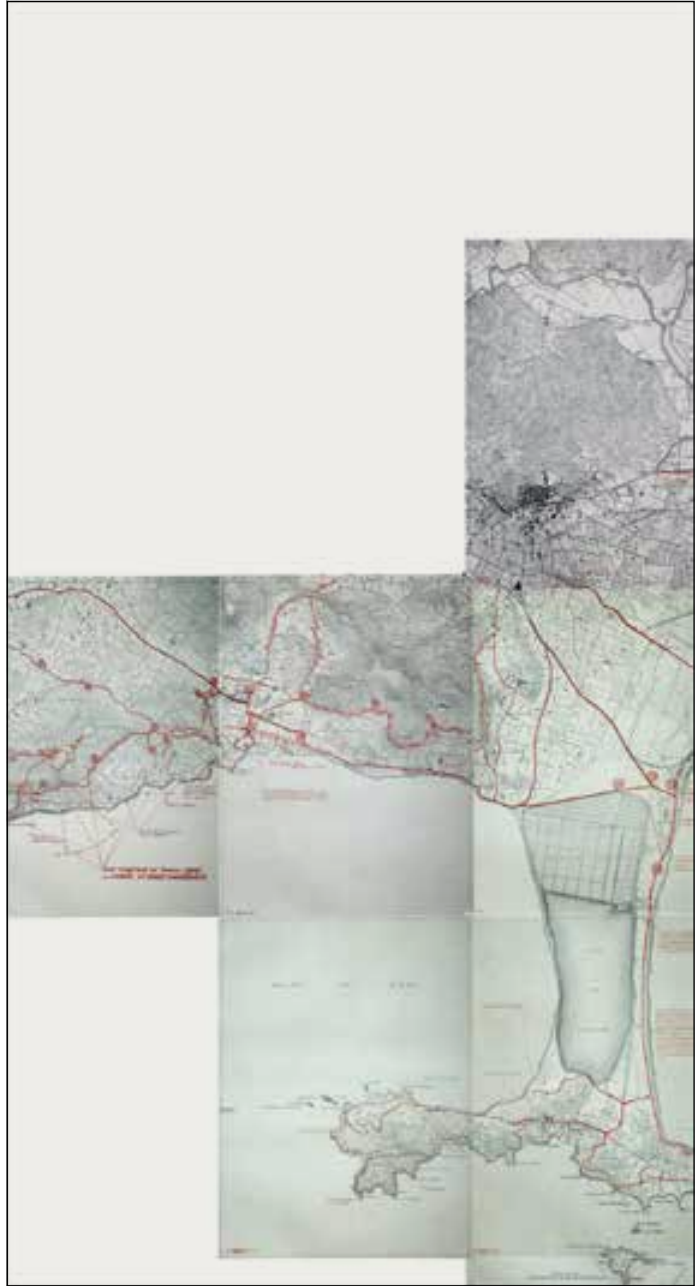


Carte d'État-Major 1866



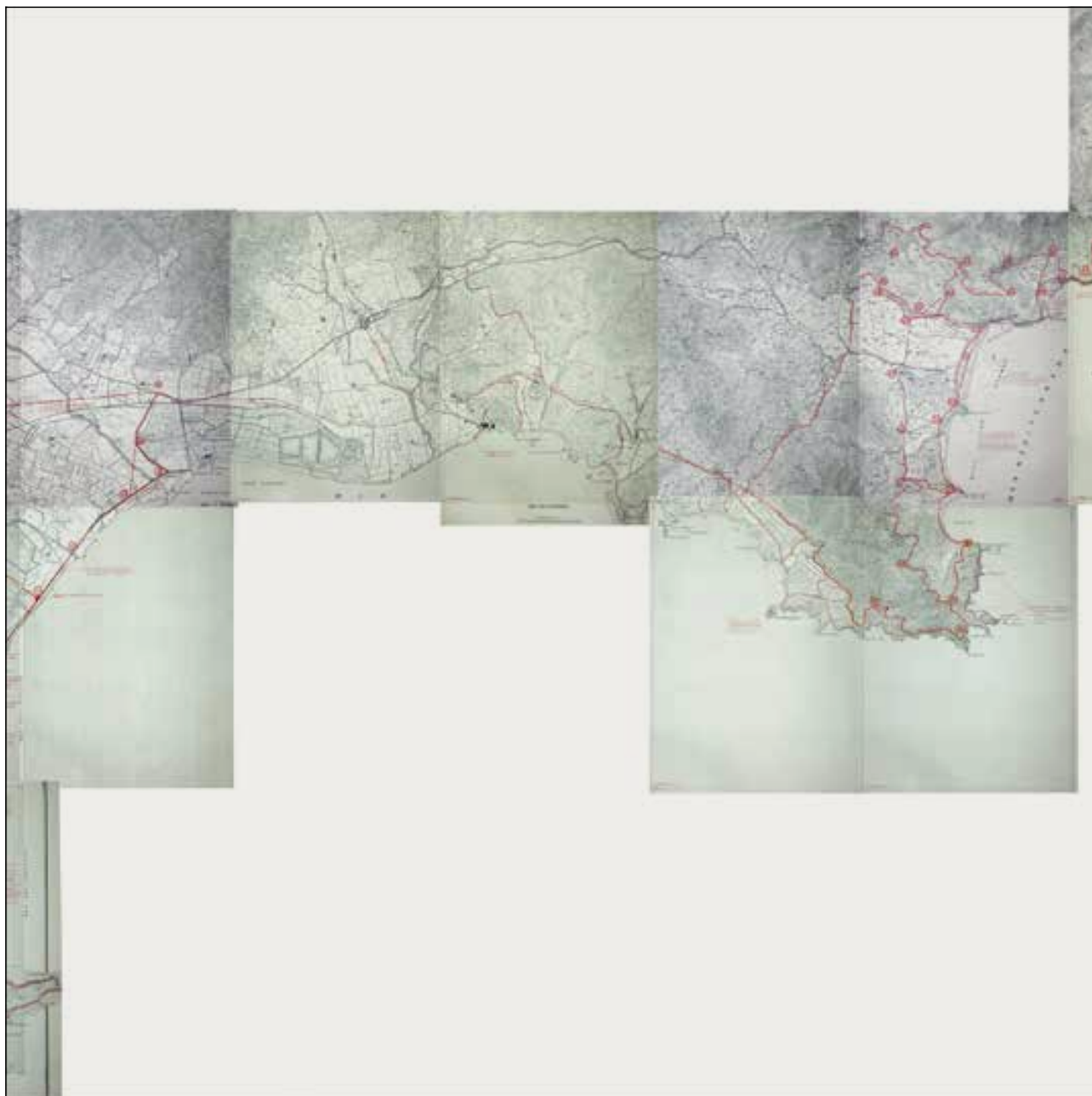
Carte d'État Major, 1866, données IGN.

Secteur 2 Hyères - Bormes



Plan Prost 1923 - Planches par communes

0 1km 2km 5km



Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, planches au 1:10 000° détaillant les principes d'aménagement par communes, assemblage partiel, 17 mars 1923, Archives départementales du Var.

1:100 000

0 1km 2km 5km

Plan Prost 1923



Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, 17 mars 1923, Plan détaillé du Secteur 2 : Hyères - Bormes (*L'Œuvre de Henri Prost*, 1960, p. 135).

Cette carte fait le recollement des planches au 1/10 000e, elle figure dans l'ouvrage "L'Œuvre de Henri Prost", publié en 1960. A notre connaissance la série des cartes des quatre secteurs ne fait pas partie des documents livrés par Prost en 1923, il se peut qu'elle ait été conçue spécifiquement pour la publication de l'ouvrage.

Secteur 2 Hyères - Bormes



Plan Prost 1923 - Tracés

0 1km 2km 5km

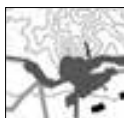


Redessin des tracés du plan Prost, d'après les planches au 1:10 000° du 17 mars 1923, Archives départementales du Var.

Carte Pierrick Taly, sous la direction de L. Hodebert



Courbes
de niveaux



Emprise
urbaine



Voies
importantes
existantes



Voies
ferrées



Voies
principales
du plan Prost

Secteur 2 Hyères - Bormes



1:100 000

0 1km 2km 5km

Situation actuelle



Carte du tissu urbain et des espaces naturels, d'après la photographie aérienne et les fichiers de données numériques de l'IGN, 2016.

Carte Pierrick Taly, sous la direction de L. Hodebert

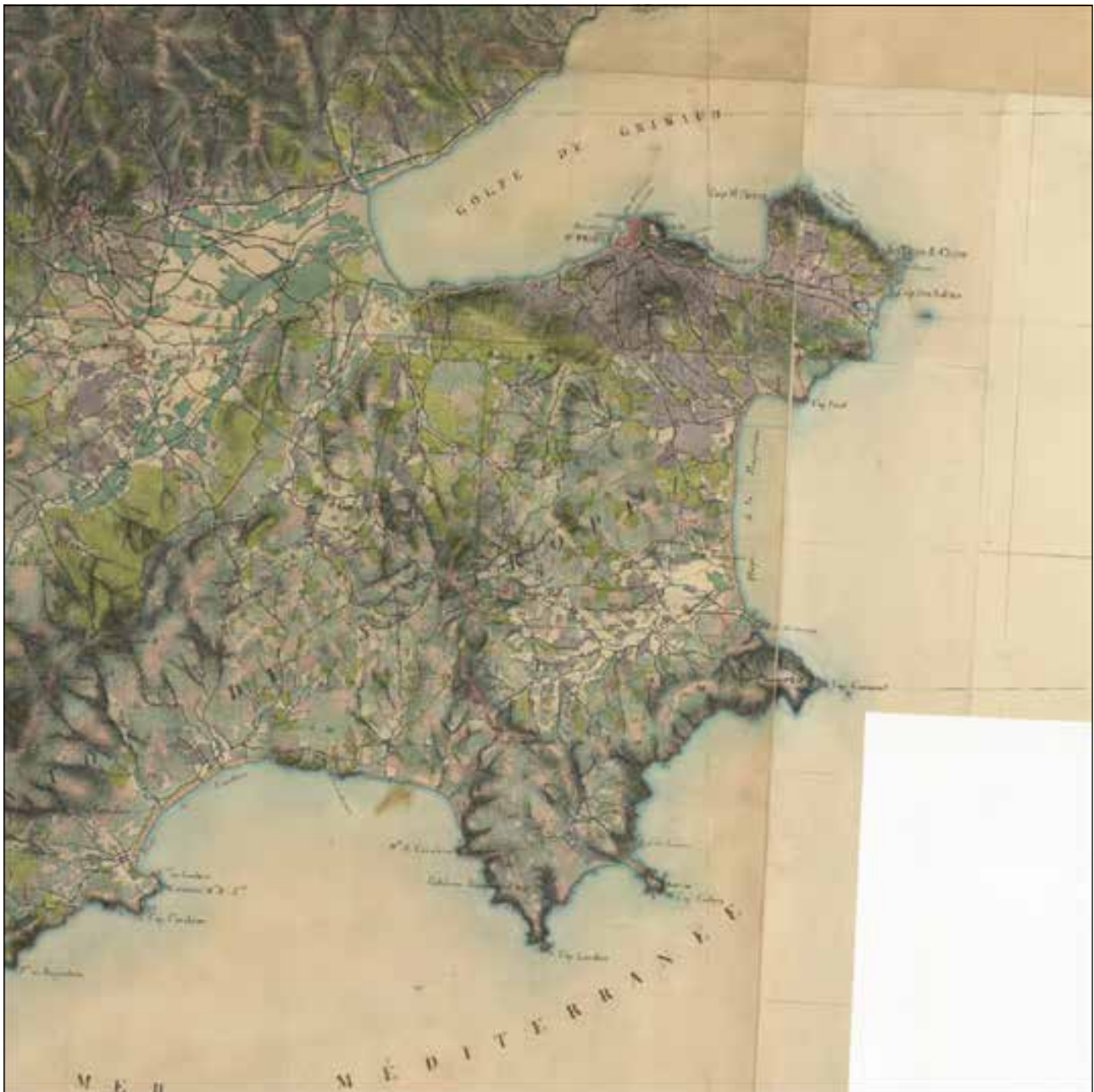
Secteur 3 Cavalaire - Saint-Tropez



1:100 000



Carte d'État-Major 1866



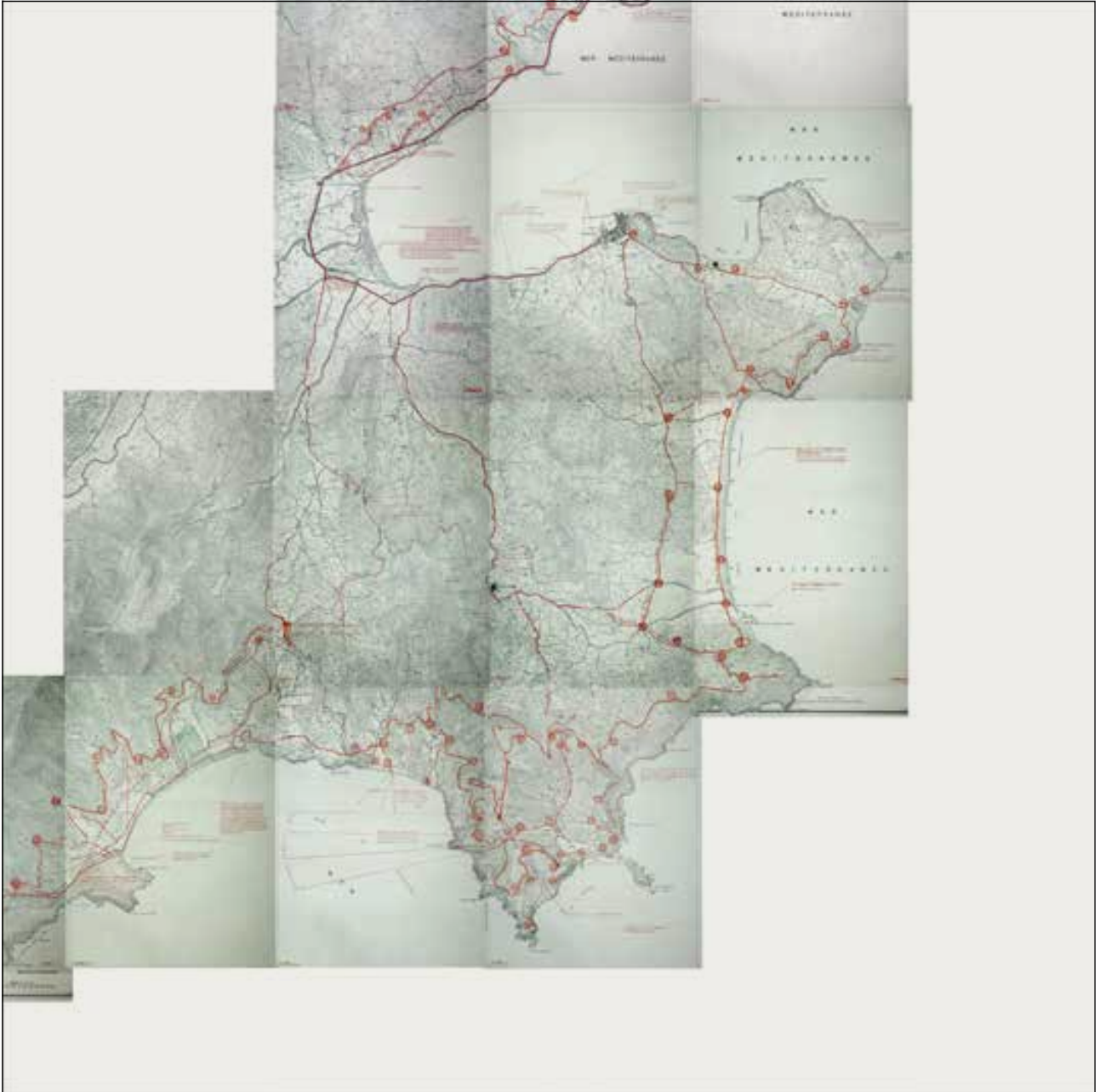
Carte d'État Major, 1866, données IGN.

Secteur 3 Cavalaire - Saint-Tropez



Plan Prost 1923 - Planches par communes

0 1km 2km 5km



Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, planches au 1:10 000° détaillant les principes d'aménagement par communes, assemblage partiel, 17 mars 1923, Archives départementales du Var.

Plan Prost 1923

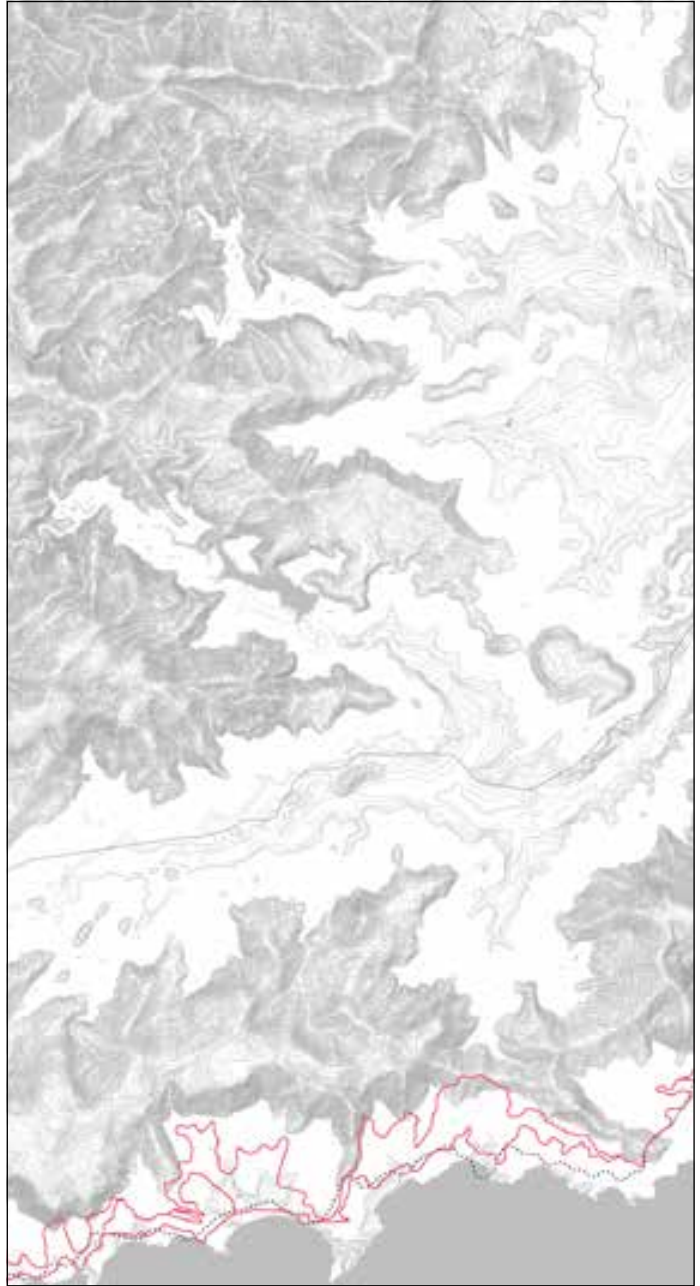
0 1km 2km 5km



Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, 17 mars 1923, Plan détaillé du Secteur 3 : Cavalaire - Saint-Tropez (*L'Œuvre de Henri Prost*, 1960, p. 137).

Cette carte fait le recollement des planches au 1/10 000e, elle figure dans l'ouvrage "L'Œuvre de Henri Prost", publié en 1960. A notre connaissance la série des cartes des quatre secteurs ne fait pas partie des documents livrés par Prost en 1923, il se peut qu'elle ait été conçue spécifiquement pour la publication de l'ouvrage.

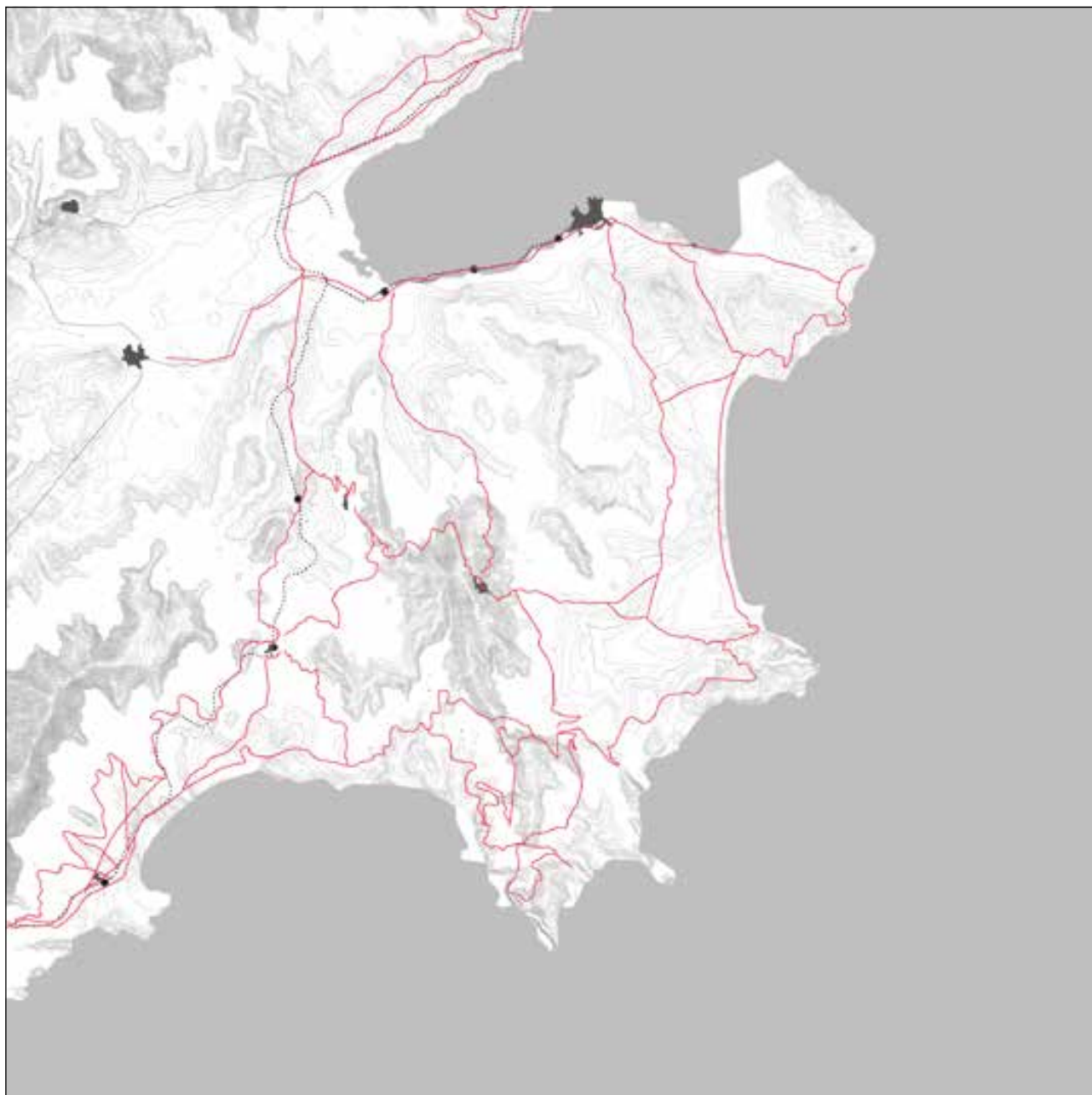
Secteur 3 Cavalaire - Saint-Tropez



1:100 000

0 1km 2km 5km

Plan Prost 1923 - Tracés

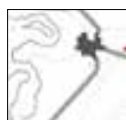


Redessin des tracés du plan Prost, d'après les planches au 1:10 000^e du 17 mars 1923, Archives départementales du Var.

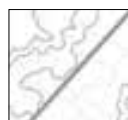
Carte Pierrick Taly, sous la direction de L. Hodebert



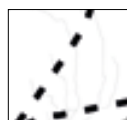
Courbes
de niveaux



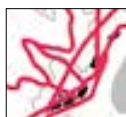
Emprise
urbaine



Voies
importantes
existantes



Voies
ferrées



Voies
du plan Prost

Secteur 3 Cavalaire - Saint-Tropez



1:100 000

0 1km 2km 5km

Situation actuelle



Carte du tissu urbain et des espaces naturels, d'après la photographie aérienne et les fichiers de données numériques de l'IGN, 2016.

Carte Pierrick Taly, sous la direction de L. Hodebert

Secteur 4 Sainte-Maxime - Saint-Raphaël



Carte d'État-Major 1866



Carte d'État Major, 1866, données IGN.

Secteur 4 Sainte-Maxime - Saint-Raphaël

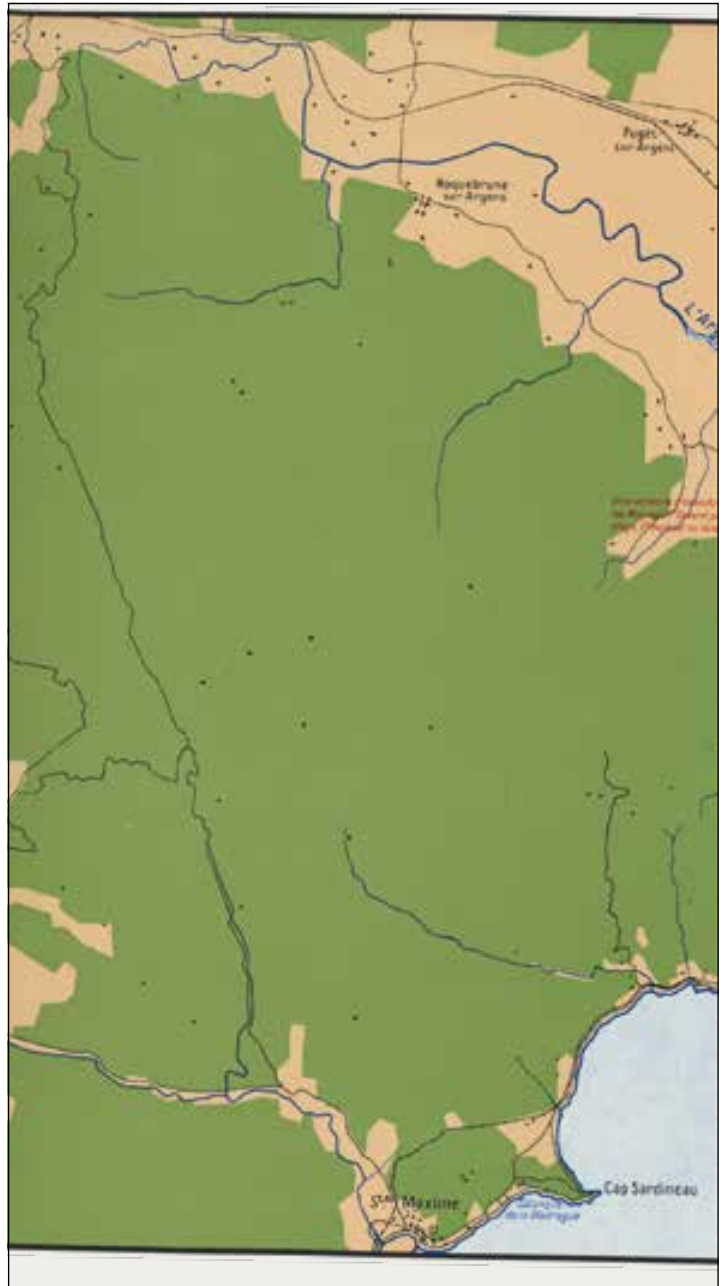


Plan Prost 1923 - Plan Directeur



Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, Plan directeur, échelle d'origine au 1:50 000°, extrait, 17 mars 1923, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA 61.

Secteur 4 Sainte-Maxime - Saint-Raphaël



Plan Prost 1923

0 1km 2km 5km



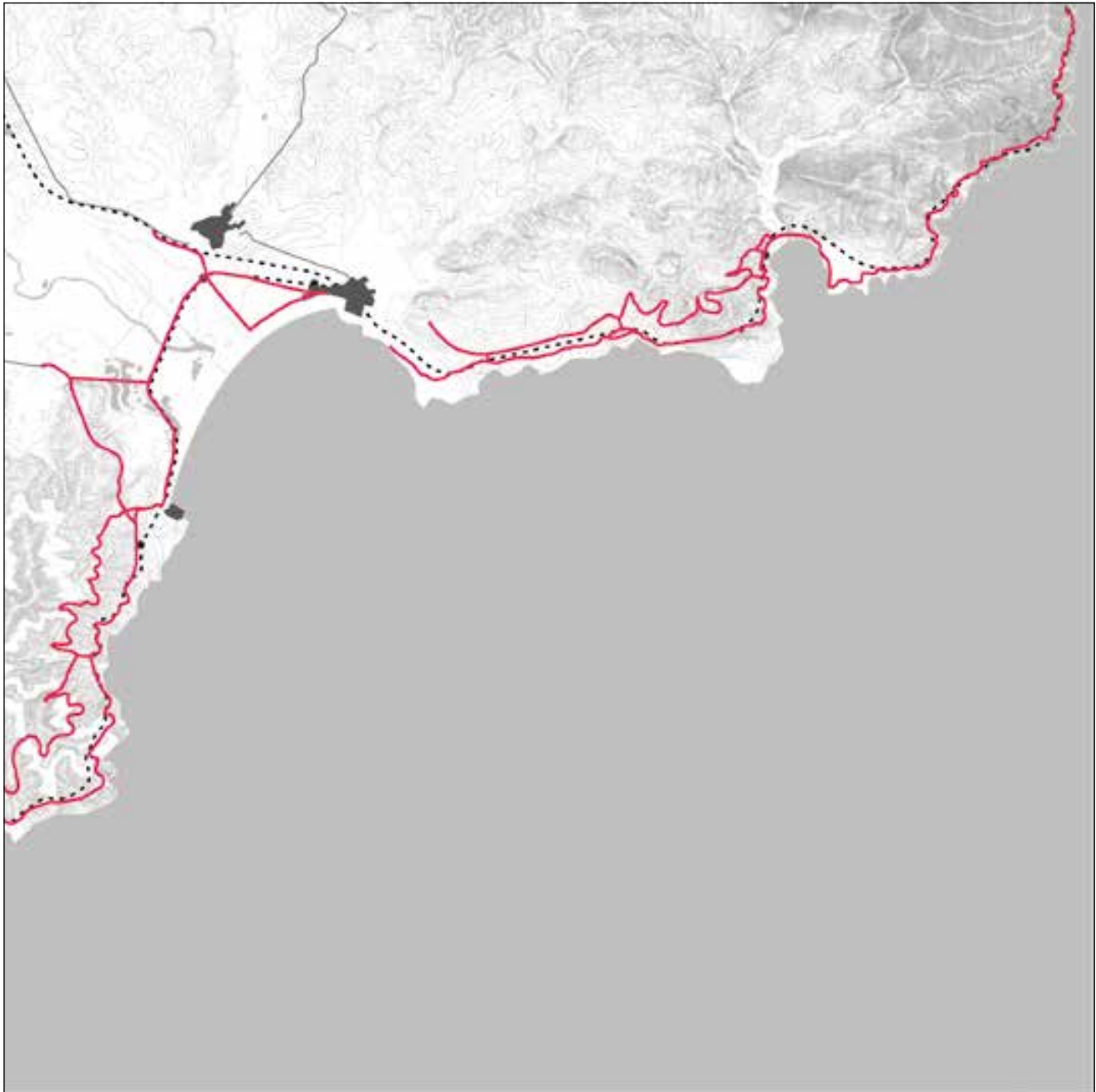
Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte d'azur varoise, 17 mars 1923, Plan détaillé du Secteur 4 : Sainte-Maxime - Saint-Raphaël (*L'Œuvre de Henri Prost*, 1960, p. 139).

Cette carte fait le recollage des planches au 1/10 000e, elle figure dans l'ouvrage "L'Œuvre de Henri Prost", publié en 1960. A notre connaissance la série des cartes des quatre secteurs ne fait pas partie des documents livrés par Prost en 1923, il se peut qu'elle ait été conçue spécifiquement pour la publication de l'ouvrage.

Secteur 4 Sainte-Maxime - Saint-Raphaël



Plan Prost 1923 - Tracés



Redessin des tracés du plan Prost, d'après les planches au 1:10 000^e du 17 mars 1923, Archives départementales du Var.

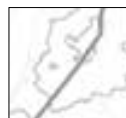
Carte Pierrick Taly, sous la direction de L. Hodebert



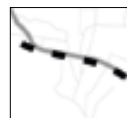
Courbes de niveaux



Emprise urbaine



Voies importantes existantes



Voies ferrées



Voies du plan Prost

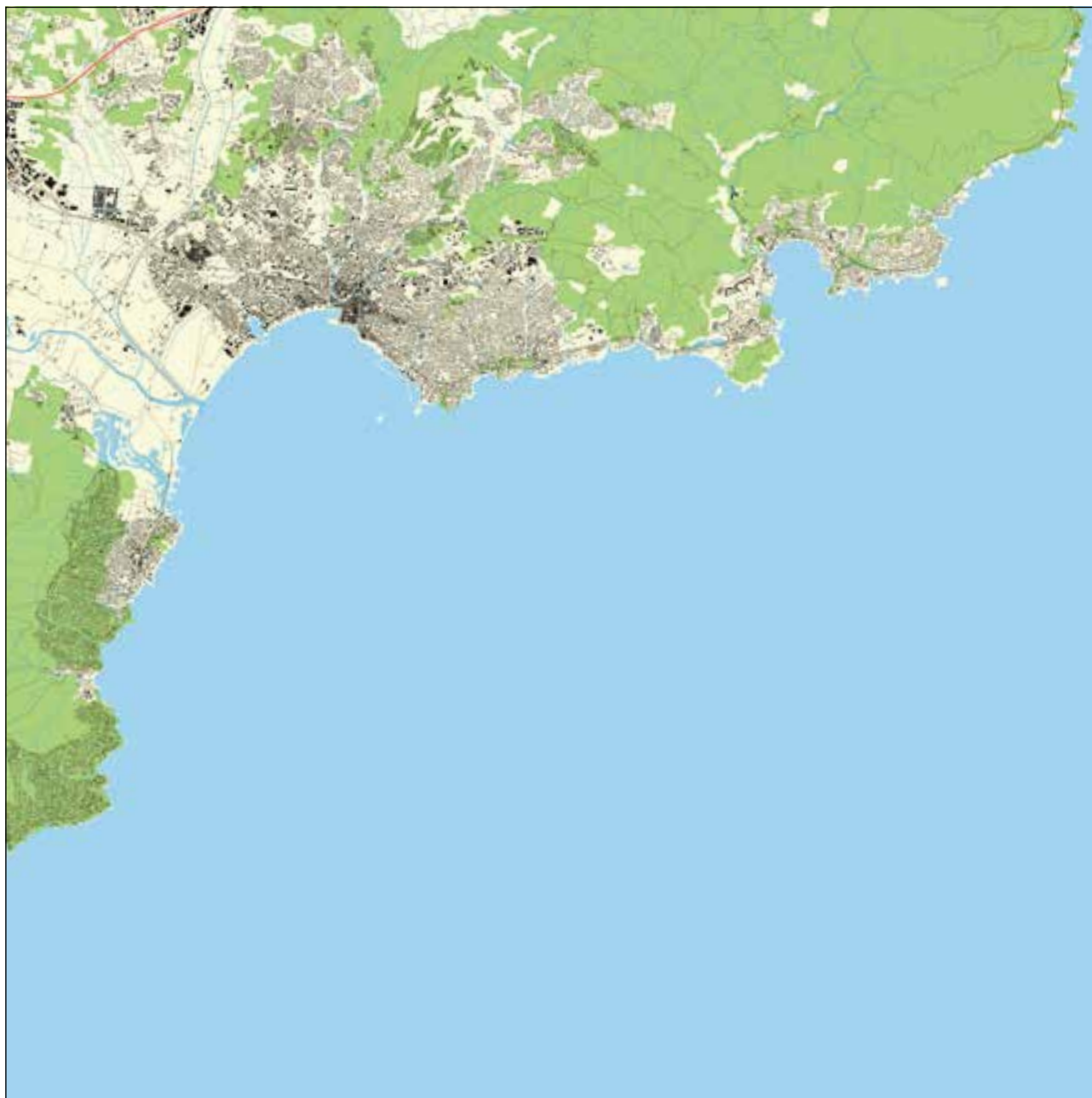
Secteur 4 Sainte-Maxime - Saint-Raphaël



1:100 000

0 1km 2km 5km

Situation actuelle



Carte du tissu urbain et des espaces naturels, d'après la photographie aérienne et les fichiers de données numériques de l'IGN, 2016.

Carte Pierrick Taly, sous la direction de L. Hodebert

1934
La région parisienne

Plan Prost 1934

1:300 000

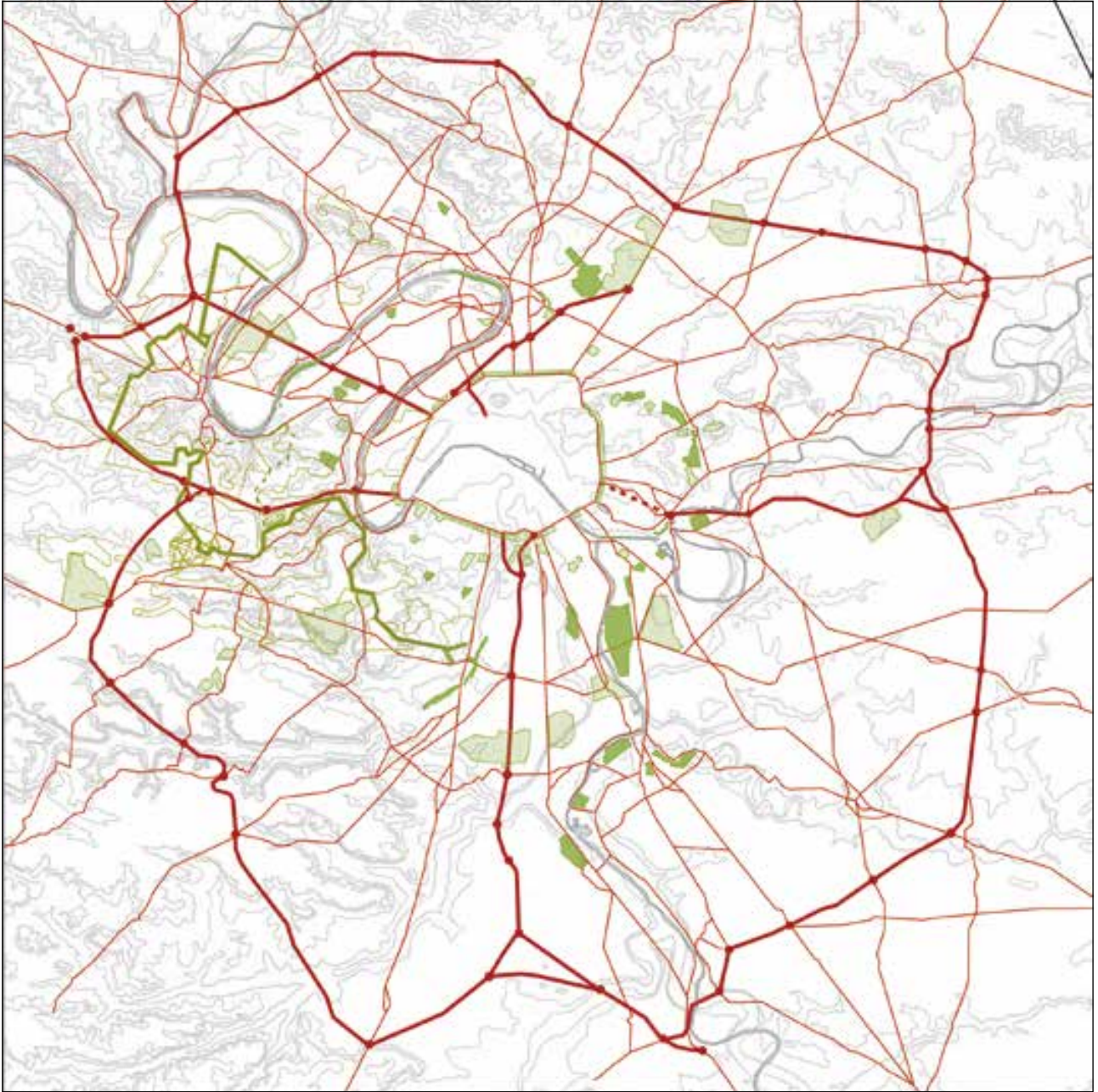
0 5 km 10 km



Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, "Carte générale de l'aménagement", éch. 1/50 000^e, 14 mai 1934, extrait, Fonds Prost, *loc. cit.*, 343 AA, HP-DES-002-04.

Plan Prost 1934 - Tracés

0 5 km 10 km



Redessin des tracés du plan Prost, d'après la "Carte générale de l'aménagement", éch. 1/50 000^e, 14 mai 1934

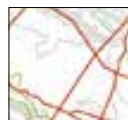
Redessin Khadidja Roul sous la direction de Laurent Hodebert.



Courbes
de niveaux



Autoroutes
Prost



Réseau secon-
daire Prost



Cités jardins



Terrains
de jeux et
promenades



Grands parcs

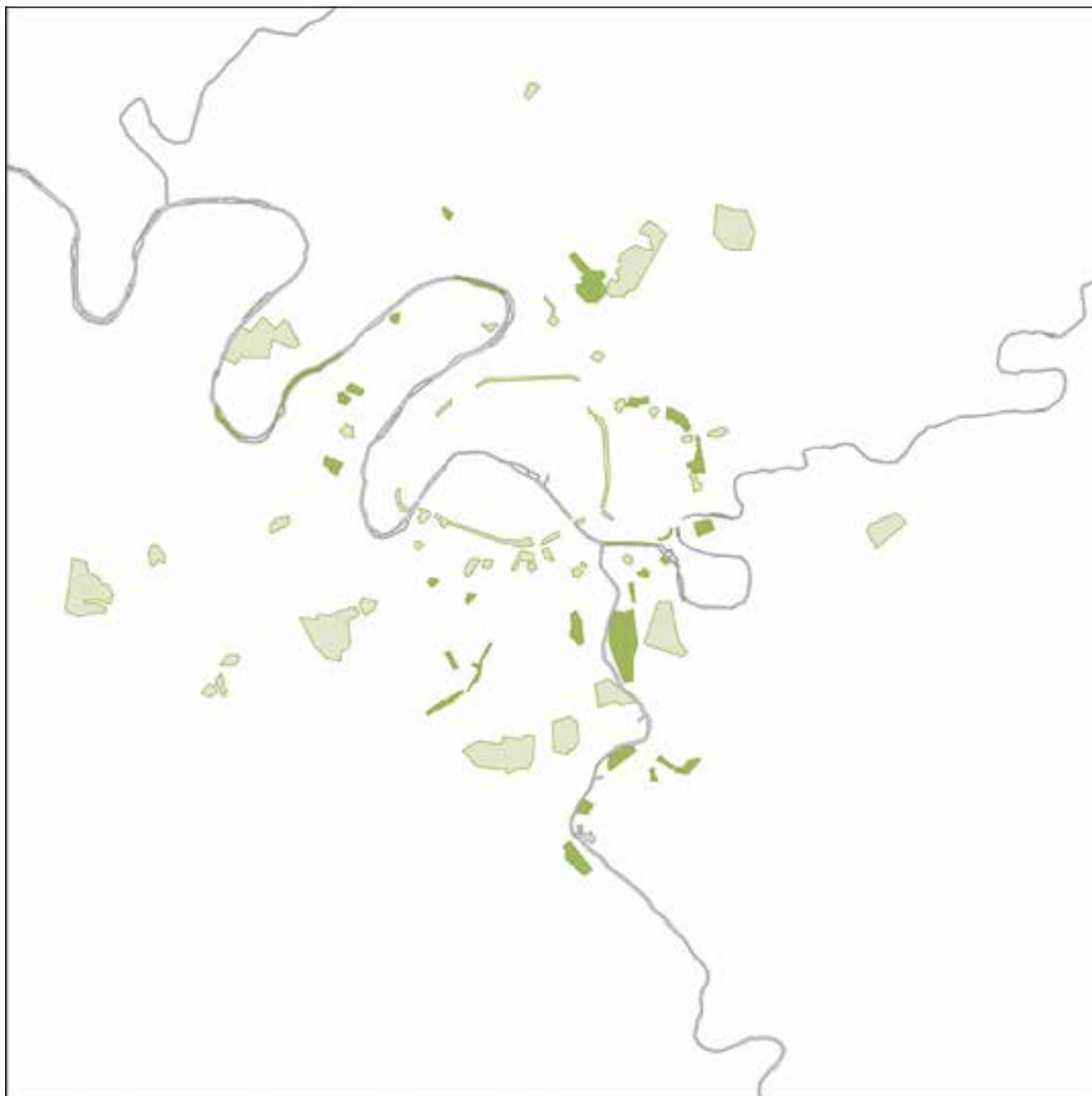


Routes des
parcs

Les espaces libres

1:300 000

0 5 km 10 km

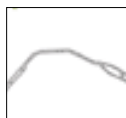


Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, 1934, les espaces libres, éch. 1:300 000°. D'après la carte publiée dans *Urbanisme*, n°41, 1935-1936, p. 55.

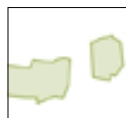
Redessin Khadija Roul sous la direction de Laurent Hodebert.

La légende de la carte indique :

"Les espaces libres à transformer ou à créer. Les zones de servitudes spécialement appliquées à la protection des sites ont été indiquées."



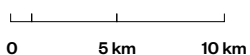
Seine



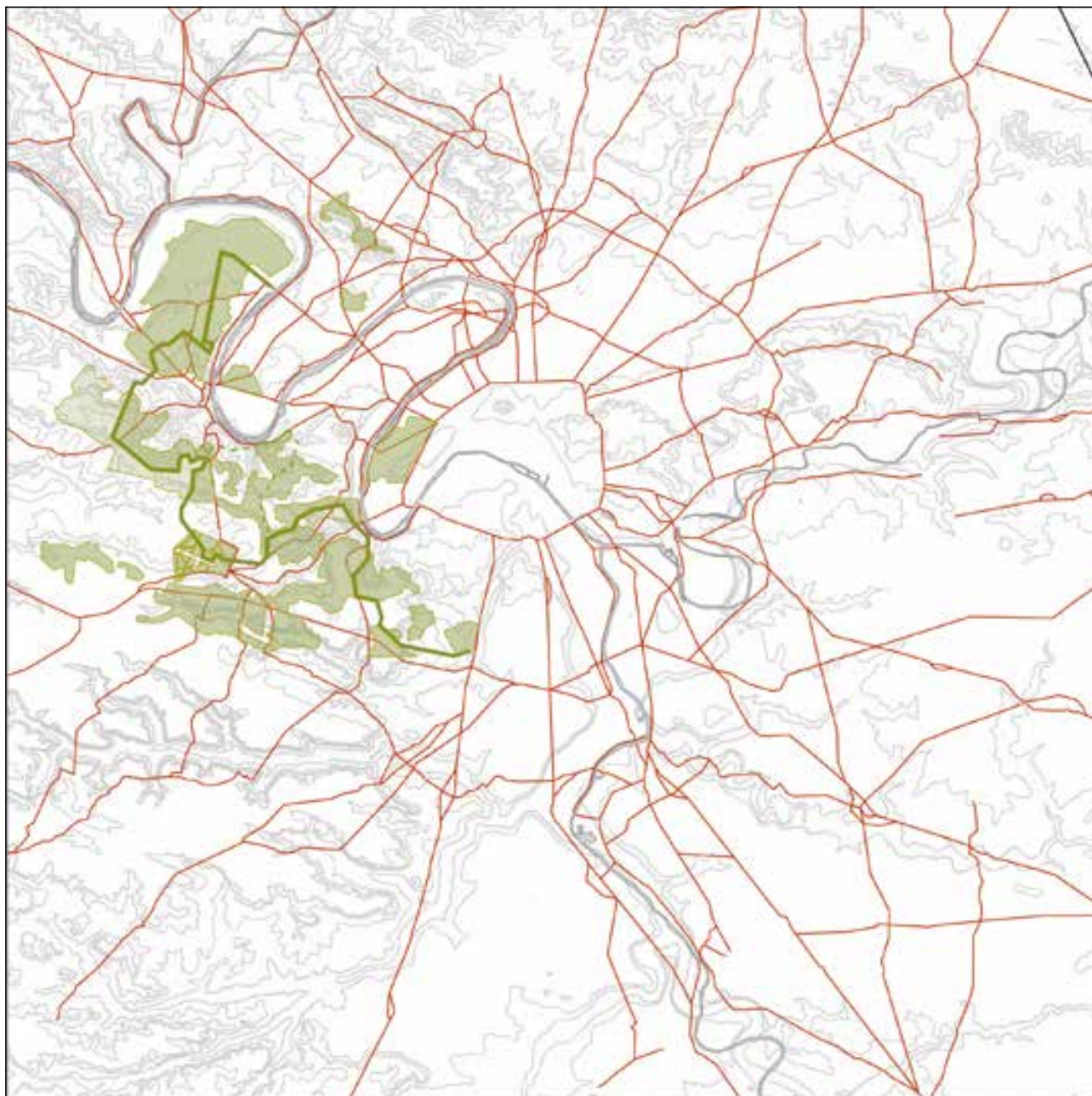
Cités jardins

Terrains
de jeux et
promenades

1:300 000



La route des Parcs de l'ouest

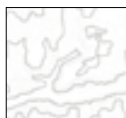


Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, 1934, la route des parcs de l'ouest, éch. 1:300 000°. D'après la carte publiée dans *Urbanisme*, n°41, 1935-1936, p. 50.

Redessin Khadija Roul sous la direction de Laurent Hodebert.

La légende de la carte indique :

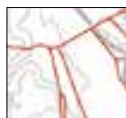
"La route des Parcs reliera tous les grands domaines de la région ouest et sud-ouest de Paris."



Courbes de niveaux



Seine



Réseau secondaire Prost



Routes des parcs Prost

Tâche urbaine 1934

1:300 000

0 5 km 10 km



Redessin des tracés du plan Prost, d'après la "Carte générale de l'aménagement", éch. 1/50 000^e, 14 mai 1934

Redessin Maryam Geranvandi sous la direction de Laurent Hodebert.



Paris
intramuros



Habitation



Industrie

1:300 000

0 5 km 10 km

Végétation 1934



Redessin de la végétation (bois et forêts) du plan Prost, d'après la "Carte générale de l'aménagement", éch. 1/50 000^e, 14 mai 1934

Redessin Maryam Geranvandi sous la direction de Laurent Hodebert.

NB : la couronne verte tracée sur l'emprise des fortifications de Paris est en projet, elle n'existe pas en 1934.

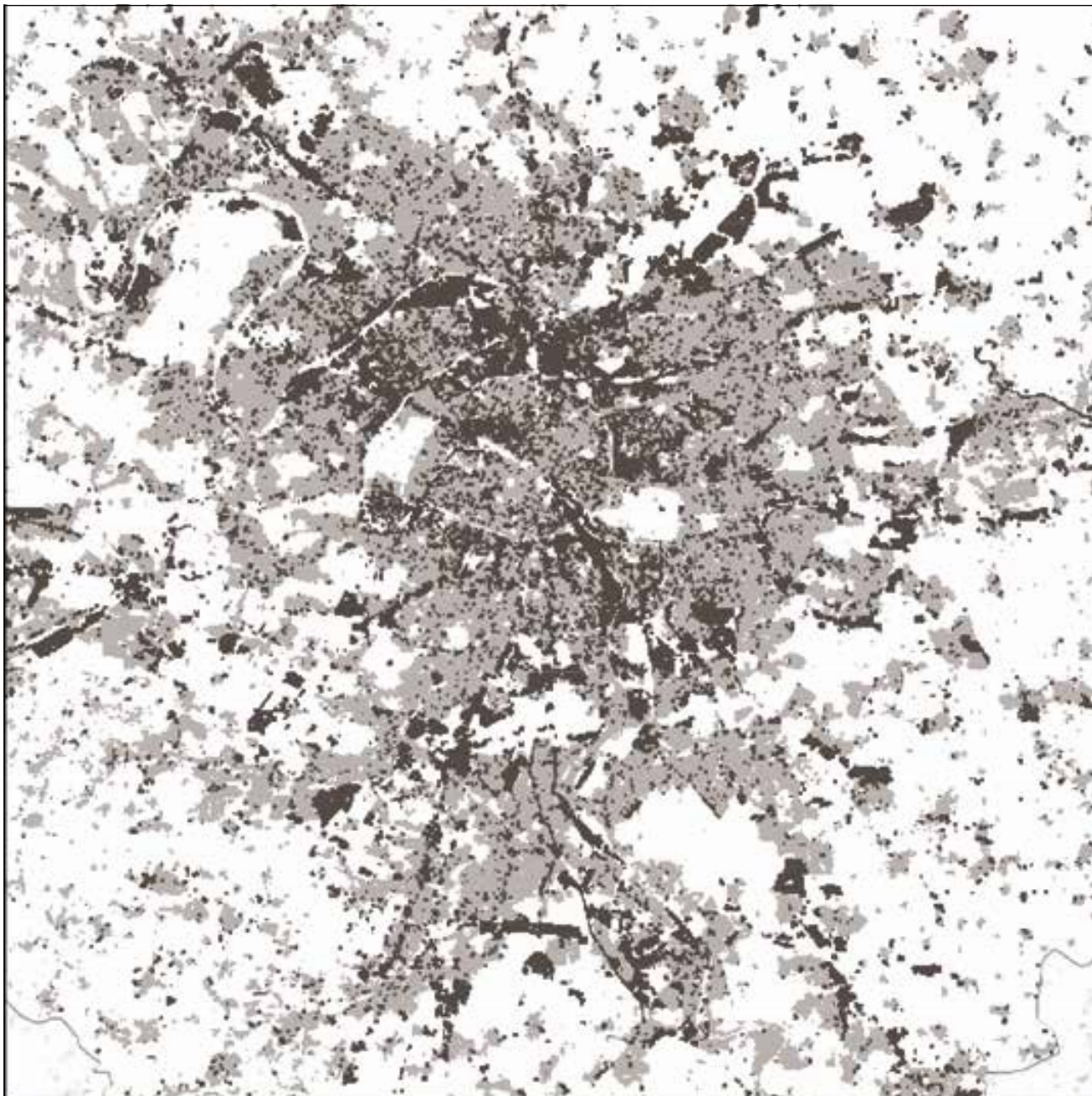


Bois et forêts

Tâche urbaine actuelle

1:300 000

0 5 km 10 km



Carte de la tâche urbaine actuelle, d'après les données IAU Idf 2012.

Dessin Maryam Geranvandi sous la direction de Laurent Hodebert.

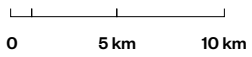


Densité faible

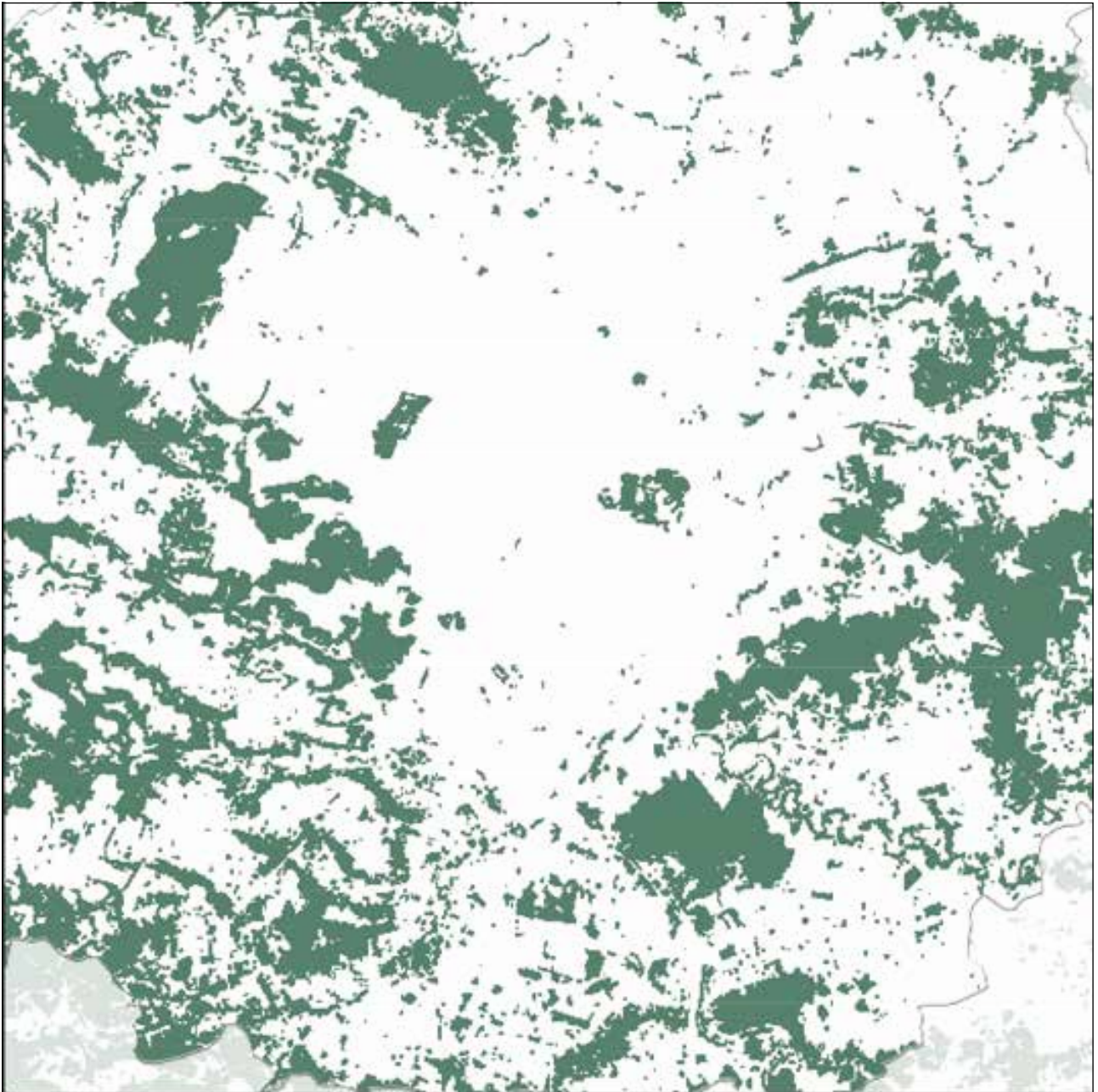


Densité
élevée

1:300 000



Végétation actuelle



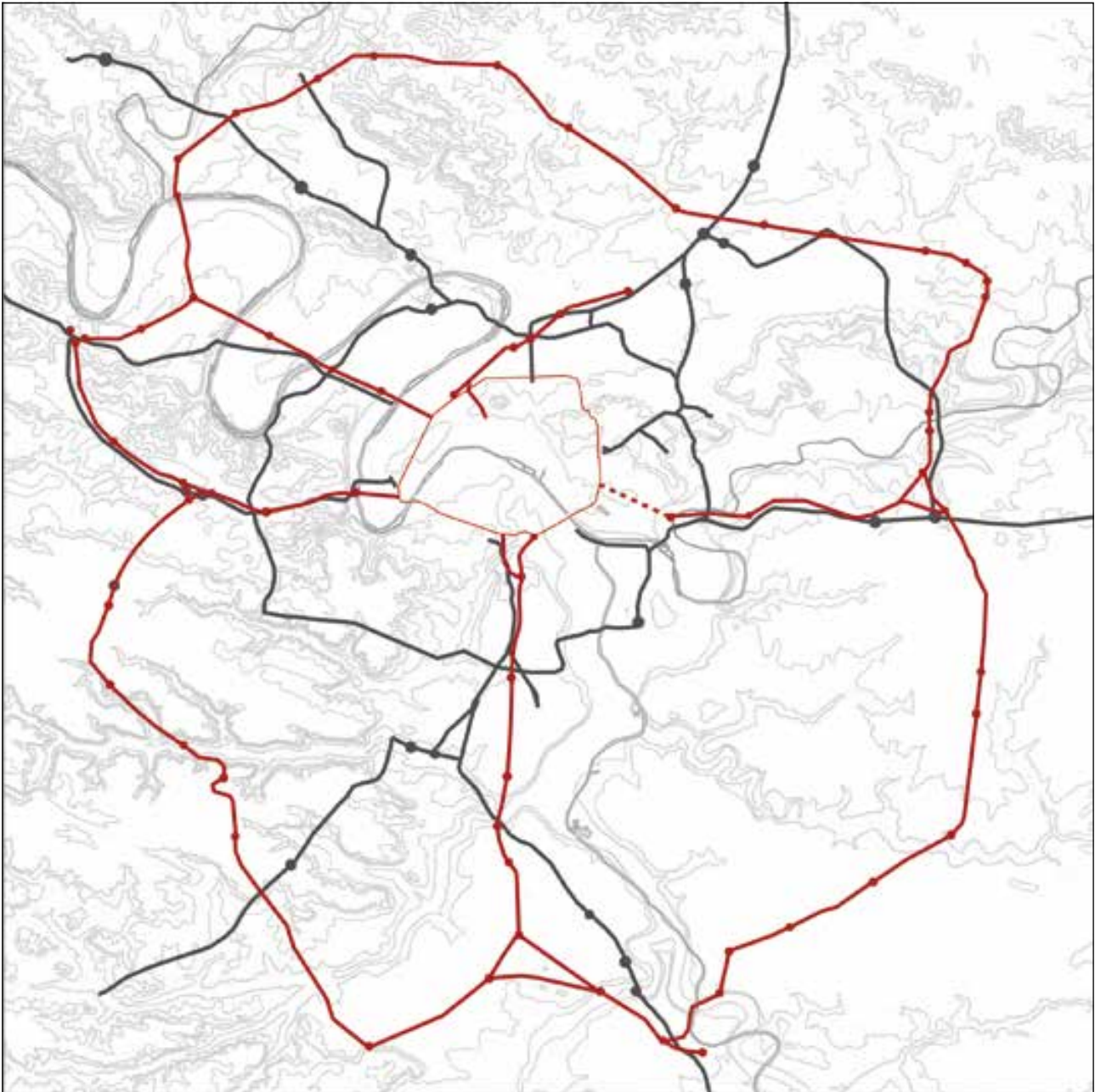
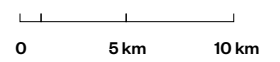
Carte de la végétation actuelle, d'après les données IAU IdF 2012.
Dessin Maryam Geranvandi sous la direction de Laurent Hodebert.



Bois et forêts

Autoroutes : comparaison Prost et actuel

1:300 000



Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, 1934, redessin des autoroutes du plan Prost superposé au tracé des autoroutes actuelles.

Notons la proximité des tracés des autoroutes actuelles avec les autoroutes du plan Prost aux environs des portes de Paris.

Redessin Khadidja Roul sous la direction de Laurent Hodebert.



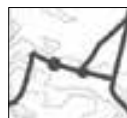
Courbes de niveaux



Seine



Autoroutes Prost



Autoroutes actuelles



Périphérique

Remerciements et crédits

Remerciements

Je tiens à remercier les étudiants de l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Marseille qui ont participé à la construction des cartes de cet atlas. Ces travaux ont été effectués dans le cadre de deux enseignements. Tout d'abord un groupe de travail rattaché à la production du rapport d'étude de fin de Licence (2012-2014), et ensuite le séminaire "La fabrique du territoire" que je dirige en Master depuis 2014. Je remercie aussi Cécilia Génard pour le travail de mise en page de cet atlas.

Rapports de fin de Licence de :

- Sarah Asri
- Paul Benoit
- Zineb Medarhri
- Alexandre Pellissier
- Khadidja Roul
- Pierrick Taly

Mémoires de séminaire de :

- Maryam Geranvandi
- Caroline Laffay
- Khadidja Roul
- Pierrick Taly

Crédits

Conception de la mise en page

Cécilia Génard, graphiste

Mise en forme des cartes

Paul Benoit, Lucie Moneteau, Tiphaine Monier, Pierrick Taly

Redessin des coupes

Margaux Leduc

Aide à la mise en forme de l'atlas

Tiphaine Monier, Isaline Maire

