



Panorama(s) Historique(s)

1919 – 1944

Actes du colloque des 4 et 5 décembre 2014

Auditorium du Petit Palais

<https://www.inventerlegrandparis.fr/link/?id=12>

Le ciel des idées : Henri Prost, la photographie aérienne et le Grand Paris

par Catherine Blain

Résumé

Comme l'ont déjà souligné différents chercheurs (Cohen 2006, Roseau 2012, Dorrian et Pousin 2012), l'émergence puis le développement accéléré, dans l'entre-deux-guerres, des campagnes de photographies aériennes ont largement contribué à enrichir le regard porté sur les réalités urbaines et paysagères par les acteurs de l'urbanisme naissant. Membre éminent de cette discipline, Henri Prost aurait été l'un des premiers à utiliser les vues aériennes dans ses études de plan directeurs, notamment au Maroc (1914-1922) : les clichés lui ayant servi aussi bien à prendre la mesure des lieux étudiés et à en dresser une cartographie fidèle qu'à dégager de ces représentations un programme d'action et des principes d'intervention (Cohen et Eleb 1998). L'œuvre de Prost n'a pas encore été abordée sous cet angle. Prenant appui sur les travaux antérieurs (Cohen et Eleb 1995, Bilsel et Pinon 2010, entre autres), l'ambition de cet article est donc d'interroger la manière dont Prost utilise les vues aériennes dans sa démarche, et plus particulièrement lors de l'étude du Plan directeur de la région parisienne.

Consultez l'article en ligne

<https://www.inventerlegrandparis.fr/link/?id=934>

DOI

10.25580/IGP.2014.0010

À l'horizon du « plus Grand Paris » [1]

En 1927, devant les membres de l'Académie des sciences morales et politiques, le conseiller d'État Henri Chardon (1861-1939) s'insurge contre la poursuite de « l'extension de Paris dans des conditions désastreuses » et appelle de ses vœux « l'association précieuse de toutes les initiatives [et des] moyens d'action nécessaires pour mener à bien l'œuvre du plus Grand Paris » [2]. L'année suivante est créé le Comité supérieur de l'aménagement et de l'organisation générale de la région parisienne (CSAOGRP, Décret du 24 mars 1928). Placé sous la direction du sénateur de la Seine Louis Dausset (1866-1940), le Comité a pour ambition de dresser un plan d'aménagement et, dans ce but, se dote de cinq sections : *Aménagement*, *Législation*, *Finances*, *Services publics*, *Habitation*. Architecte bien établi, membre fondateur de la Société française des urbanistes en 1911 [3], Henri Prost (1874-1959) intègre la section *Aménagement*, présidée par Henri Chardon et à laquelle adhèrent aussi les politiques éminents Henri Sellier (1893-1943) et André Morizet (1876-1942).

Le périmètre d'étude est délimité par un rayon de 35 km autour de Paris, englobant quelque 656 communes sur 51 200 ha (6 500 000 habitants) [4] – vaste territoire qui, comme l'évoquera Prost, semble alors engluée dans le « maquis des plans communaux où chaque municipalité agit à sa guise » [5] » [Voir Fig. 1]. Afin d'engager la réflexion, il propose en juin 1928 un programme de travail, comportant deux tâches à effectuer « en 1^{re} urgence » : « 1/ Réunir sur une seule feuille les plans directeurs très simplifiés des deux départements et ce qui a été fait en Seine-et-Marne » ; « 2/ Examen et critique de ce plan dans son état actuel » [6].

L'examen critique de l'état présent est à la base de la démarche expérimentée par Prost, aussi bien sur la Côte varoise (1922-1925) qu'au Maroc (1914-1922). Si, à l'époque, ses plans d'aménagement et d'extension pour Rabat, Fès, Marrakech et Meknès font déjà « figures de référence en France » [7], c'est parce qu'il s'est attaché à définir les principes de restructuration ou d'extension de ces villes en tenant des structures existantes et des forces en présence. À Casablanca, confronté à une « ville très construite et lotie sans plan général » [8], il a également développé une méthode d'enquêtes de terrain approfondie, convoquant le dessin, la cartographie et les campagnes photographiques, au sol mais aussi aériennes. Les vues d'avion lui ont été par ailleurs essentielles afin de développer sa réflexion dans le Var, et de définir des principes d'aménagement sur quelque 250 km de côte [9].

Cette démarche, avec ses outils spécifiques, trouve-t-elle un prolongement lors de l'étude du Plan directeur de la région parisienne (1928-1934) ? C'est ce qu'explorera cet article. D'une manière plus générale, dans les pas des chercheurs ayant déjà souligné le rôle joué par l'avènement des vues aériennes pour la compréhension des réalités urbaines et paysagères [10], il s'agira aussi de s'interroger sur l'incidence de ces outils dans l'urbanisme de Prost. En fournissant une représentation exacte du réel tel qu'il n'avait jamais été perçu, la photographie aérienne aurait-elle déplacé l'horizon de la réflexion du ciel des idées (des vérités ou principes de composition issus des traités d'architecture) au sol terrestre, au monde concret, sensible, varié, incitant par là-même à des réponses circonstanciées [11] ?

Représenter le réel : relevé et « vue à vol d'oiseau »

Comme en témoigne l'histoire de l'art, la vision du monde depuis le ciel n'a pas attendu l'avènement de la photographie aérienne pour exister. La vue « à vol d'oiseau », savoir-faire beaux-arts depuis le xvii^e siècle [12], est un des modes de représentation de l'architecte. Henri Prost, comme d'autres, en est tributaire. Á ce mode d'expression, il ajoute une prédilection pour le relevé. En effet, remportant le Prix de Rome en 1902, il approfondit sa culture architecturale pendant cinq ans à la Villa Médicis. Le sujet d'étude qu'il choisit – la « restauration » de Sainte-Sophie de Constantinople – l'amène à effectuer de nombreux séjours à Istanbul, ville qui nourrit son intérêt grandissant pour l'archéologie et pour l'histoire urbaine. Son « rendu de Rome », constitué d'une grande quantité de splendides dessins ayant analysé le monument sous différents angles et à différentes échelles, est présenté à l'Académie en 1910 et primé au Salon des artistes français de 1911 [13].

La même année, Henri Prost fait partie des fondateurs de la Société française des urbanistes (SFU), aux côtés d'Agache, Auburtin, Bérard, Forestier, Hénard, Hébrard, Jaussely, Parenty et Redont. Il compte ainsi parmi ceux qui, durant la première moitié du XX^e siècle, marqueront la naissance d'une école d'« urbanisme paysager » en France ^[14]. Selon Pierre Pinon, en témoigne son projet pour le *Concours international pour l'agrandissement de la ville d'Anvers* (1909-1910), où Prost propose un « ensemble pittoresque de boulevard, jardins, villas, habitations ». [Voir Fig. 2] Tenant compte des caractéristiques urbaines existantes (notamment l'ancien mur de fortification), Prost s'attache à composer une belle « silhouette architecturale » et à offrir de « beaux points de vue ». Pour représenter ses idées, il utilise des techniques attendues : plans, coupes et profils, perspectives et vues à vol d'oiseau. Par cette démarche, il s'inscrit ouvertement dans la tradition de belles compositions héritée de l'histoire. Ainsi écrira-t-il :

« L'œuvre de l'urbaniste, lorsqu'il compose une ville, s'approche beaucoup de l'art du peintre ; non pas du peintre moderne, préoccupé de saisir et de noter les plus fugitifs effets, mais plutôt de la manière des maîtres du xvii^{ème} siècle, imaginant une nature idéale où les masses des différents éléments sont harmonieusement équilibrées.

Les tableaux de 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. » ^[15]

La photographie comme outil : du dessin à la reconnaissance aérienne

C'est à partir de 1914, au Maroc où il est nommé responsable des services d'architecture du Protectorat, que Prost fait l'expérience concrète du réel, avec son lot de « misères de la vie quotidienne ». Assisté de collaborateurs compétents, il appréhende les contextes en croisant différents registres de documents : plans et relevés cartographiques (lorsqu'ils existent), enquêtes et relevés architecturaux, par le biais de dessins, croquis, photographies ainsi que des vues aériennes, réalisées à sa demande à Casablanca (en 1917 par Flandrin et par les services militaires).

Le recours à la photographie comme outil documentaire est dans l'air du temps. Depuis son avènement au milieu du xix^e siècle, et la rapide évolution de ses procédés (du daguerréotype en 1839 au gélatinobromure d'argent en 1871), la photographie s'est instaurée comme outil de connaissance et de représentation du monde. En France, Maxime Du Camp est l'un des premiers à se saisir de cette invention afin de documenter sa mission archéologique en Orient – par ce qu'il nomme des « dessins photographiques » (1849-1852 ^[16]). Au même moment, la technique du « relevé d'architecture », jusque-là fondée sur les traités de perspectives classiques, est renouvelée par un procédé nommé « métrophotographie », permettant la décomposition graphique des perspectives enregistrées photographiquement. Le procédé, expérimenté par l'officier de l'armée français Aimé Laussedat, 1849-1850, sera perfectionné et renommé « photogrammétrie » en 1867 par l'architecte prussien Albrecht Meydenbauer qui en instaurera l'usage au sein du Service de relevés des Monuments historiques de Berlin qu'il dirige à partir de 1885 ^[17].

La photographie aérienne, en revanche, ne connaît son essor qu'après la Première Guerre mondiale. Si Félix Nadar réalise dès 1858 une première vue aérienne en banlieue de Paris, à l'aide d'un appareil embarqué dans un ballon captif, d'autres innovations, couplées à la technique de la photogrammétrie, seront nécessaires pour ériger la vue aérienne en outil scientifique. L'« aérophotométrie » (1904), permet de mesurer les distances depuis les airs en ballon, en avion ^[18] et en avion, à partir de 1908 et accueillera des appareils capables de réaliser des séries de clichés pris à la verticale en différentes « bandes ». Dans l'Entre-deux-Guerres, ces techniques passent dans la vie civile, offrant une méthode efficace de mesure et de représentation des villes et des territoires voire même de *Découverte aérienne du monde*, comme le suggère l'ouvrage de Paul-Henri Chombart de Lauwe (1948) ^[19].

Réaménagement et extension, sauvegarde et protection

À Casablanca, pour Henri Prost, l'utilité des vues aériennes est double : d'une part, elles permettent de représenter le tissu urbain existant et les éléments du grand paysage, d'autre part de concevoir les réaménagements et futures extensions, les clichés pris à la verticale ou à l'oblique servant souvent de guide pour le dessin des nouveaux projets, représentés en plan et en perspective rapprochée ou « à vol d'oiseau ». Des enquêtes photographiques viennent aussi documenter les lieux stratégiques afin d'affiner l'étude des projets urbains, comme le tracé de nouvelles avenues. [Voir Fig. 3]

Dans le Var, cette expérimentation se poursuit à plus grande échelle, et de manière plus systématique. Nommé ingénieur conseil du Syndicat des communes du littoral varois en 1922, Prost a pour mission d'élaborer un plan régional fédérant le développement de 26 communes du littoral. Afin d'engager la réflexion, il réunit une conséquente documentation, constituée d'abord des feuillets de la *Carte de l'État-major* (levée entre 1818 et 1881) et des plans topographiques de chaque commune et élabore cette base en un premier plan territorial (au 1/80 000^e). Des enquêtes photographiques sont ensuite commandées en 1924 : l'état présent des paysages est capté par les campagnes aériennes, confiées à La Photo-aérienne Marcel Chrétien et à René Danger, alors que des reportages au niveau du sol viennent en documenter plus finement certains lieux ou caractéristiques. [Voir Fig. 4] Le dossier du *Projet pour la protection, l'aménagement, et la mise en valeur de la Côte d'Azur varoise* fait la synthèse de ces enquêtes pour proposer certaines règles clés : la sauvegarde et la mise en valeur des plages et des zones d'espaces naturels, la création d'une route du littoral et d'un chemin pour piétons, l'ouverture d'un nouveau réseau de voies comportant des servitudes *non aedificandi* afin de permettre leur élargissement futur. Des plans, des dessins en coupe-perspective, des perspectives à « vol d'oiseau » et des assemblages de photos aériennes par communes constitueront les pièces maîtresses de ce dossier.

Envisagée à l'aune de cette riche documentation, la démarche d'Henri Prost, aussi bien au Maroc que dans le Var, semble respectueuse des réalités des villes et des paysages et, par conséquent, peu encline à tomber dans l'idéalisme de projets théoriques – tel que le Plan Voisin pour le centre de Paris, proposé par Le Corbusier en 1922. Il n'en demeure pas moins que cette démarche se fonde sur quelques convictions progressistes, à bien des égards semblables à celles de Le Corbusier ; c'est du moins ce que donne à penser la note de mars 1927, « L'urbanisme au point de vue technique », rédigée par Prost :

« L'urbanisme consiste à organiser le développement des villes. C'est un art ancien qui s'est trouvé complètement bouleversé au cours du siècle dernier par la transformation des moyens de transports : chemin de fer, traction électrique, circulation automobile, bicyclette, etc. De très simple qu'il était, cet art est devenu complexe, englobant à la fois la science de l'ingénieur, l'architecture, l'art de l'hygiéniste, l'économie politique et sociale. [...] La réalisation des plans de villes exige des méthodes nouvelles, nécessitant une collaboration disciplinée de tous les éléments de la collectivité.

Quand nous étudions ce qui a été accompli à l'étranger et dans des pays neufs, comme le Maroc, [...] nous constatons que la résistance à tous nos efforts vers une meilleure organisation provient de traditions et d'habitudes qu'il nous faut doucement bouleverser pour faire accepter ces méthodes nouvelles. [...]

Les urbanistes désirent pouvoir réaliser des villes avec des quartiers ordonnés, où l'usine ne voisine pas avec la vie, où le gratte-ciel s'élève [...] Ils voudraient voir disparaître le désordre actuel de nos agglomérations par l'adoption d'un zoning ou division des villes en quartiers spécialisés. Cette division par quartier peut comprendre, en règle générale, trois divisions : quartier industriel, quartier de commerce, quartier d'habitations de toutes classes [...]

Les terrains de l'extension d'une ville sont généralement vierges de constructions, ils sont plus ou moins divisés en parcelles utilisées par la culture [qui] n'ont aucun rapport avec les limites des lots à bâtir.

Quelle est la solution à ce problème ? La constitution de villes nouvelles. Elles doivent donner satisfaction aux deux conditions suivantes : 1/ Réaliser intégralement le plan adopté, conçu conformément aux nécessités économiques, esthétiques et d'hygiène qui en sont la base ; 2/ Constituer des blocs à bâtir formés de lots dont les limites soient normales aux alignements et de surfaces appropriées à leur destination. » ^[20]

Cette conception des « méthodes nouvelles » de l'urbanisme portera la réflexion sur Paris. En effet, dès le mois de juin 1928, dans le programme de travail de la section Aménagement, Prost suggère de restructurer le territoire par le biais de « cités nouvelles » : ainsi, il s'agirait non seulement de « déterminer les zones libres de construction où de nouvelles agglomérations pourraient être créées » (zones qui devront être reliées à la capitale « par des moyens de transports rapides »), mais aussi planifier l'« expropriation de ces zones dans le but de permettre l'organisation de vastes chantiers de construction, seul moyen d'abaisser le coût de construction » ^[21].

Une analyse du territoire aux « cordonnets de soie multicolores »

Bien que lancée avec le plus grand enthousiasme, l'étude du plan d'aménagement de la région parisienne connaît des débuts difficiles. En effet, puisque le Comité supérieur de l'aménagement et de l'organisation générale de la région parisienne n'est pas encore officiellement créé (il le sera par décret en 1932), il ne dispose pas de moyens financiers permettant d'engager les études ou d'embaucher un personnel technique. Il est donc demandé à Raoul Dautry, directeur général des Chemins de fer de l'État, de mettre à disposition certains de ses agents en prévoyant que les dépenses avancées par le réseau des Chemins de fer seront remboursées ensuite par le Comité ^[22]. Henri Prost s'installera donc avec quatre agents « dans une dépendance de la gare Saint-Lazare » ^[23].

Durant la première phase d'étude est réunie la documentation cartographique nécessaire à l'établissement d'un plan général. Le premier outil est la *Carte de l'État-Major*, dont les feuillets de plans topographiques au 1/10 000^e sont réunis : levés par le Service géographique de l'armée, ils sont d'époques différentes, certains datant de 1875, d'autres ayant été révisés en 1900 ou 1925 (c'est le cas pour la banlieue immédiate et pour Versailles). À partir de 1925, leur révision s'effectue en utilisant les nouvelles techniques de photogrammétrie.

Cette carte, assemblée et reproduite à différentes échelles par procédé photographique, sert de fond de plan afin d'engager l'étude des réseaux de circulation. D'ailleurs, des vues à vol d'oiseau sont esquissées dès 1928 afin de tester certaines pistes, comme par exemple la création d'une « voie triomphale » vers l'ouest. [Voir Fig. 5]

En l'absence de moyens, il ne semble pas y avoir eu de commande de campagnes de photographies aériennes. Ainsi, le premier plan général sera établi par un travail de synthèse complexe, multiscalair, mené de 1928 à 1930 en croisant des renseignements issus d'une grande diversité de sources : dossiers de lotissements (relevés dans les préfectures), plans actualisés des réseaux ferrés et des dépendances des Chemins de fer (fournis par les différents bureaux techniques), visites sur le terrain afin de contrôler et de rassembler d'autres renseignements (relevé des masses d'habitation dense, d'habitation peu dense, nouvelles routes, usines, aérodromes, ports, etc.) et, enfin, plans d'ensembles détaillés dressés par des géomètres-architectes et/ou levés par photographie aérienne (obtenus gratuitement) [24].

L'ensemble de ces informations est d'abord reporté sur une première version actualisée de la *Carte de l'État-Major* au 1/40 000^e. Épinglé au mur du local de Saint-Lazare (comme en attestent des trous d'aiguille dans le document ainsi que les témoignages), le grand plan rehaussé de couleurs a servi à étudier, avec des « cordonnets de soie multicolores », une « sorte d'ossature logiquement articulée » de voies autour de la capitale [25]. Un travail similaire porte ensuite la réalisation d'un second plan, cette fois au 1/20 000^e, rehaussé à l'aquarelle et au crayon. [Voir Fig. 6]

Le milieu parisien était-il informé des conditions relativement précaires dans lesquelles étaient conduites les études de la région parisienne ? C'est possible puisque, comme l'a souligné Évelyne Cohen, lors du congrès du *Paris nouveau* organisé du 16 au 30 juin 1930 dans le grand amphithéâtre de la Sorbonne, qui « rassemble, en présence des responsables politiques, les experts urbains, de la Ligue urbaine, du Musée social, du comité Supérieur d'Aménagement de la Région Parisienne », on déplore « l'absence de direction dans l'organisation régionale » de la capitale, qui devrait pourtant être un « exemple pour le Monde » : « C'est un appel à l'aménagement rationnel, une tentative de trouver les meilleures formes pour l'organisation administrative de la Région. Le Corbusier demande un Colbert et Puget invoque Minerve, déesse de l'ordre et de la raison ». [26]

Réseaux, espaces à protéger et « zoning »

Il faut attendre l'année 1932, qui voit l'organisation par la SFU du premier Salon des urbanistes au Grand Palais, pour que soit enfin adoptée la loi instituant la région parisienne (14 mai 1932 [27]), qui installe pour deux ans le comité chargé d'en étudier le plan d'aménagement. Placé sous la direction de Louis Dausset, il prévoit l'établissement dans ce délai d'un plan ayant deux principaux objectifs : « aménager convenablement le Plus Grand Paris [...] pour les générations futures » et « dépasser les intérêts d'une région [pour] avoir un caractère d'urbanisme vraiment national » [28].

Henri Prost est, pour sa part, officiellement nommé architecte urbaniste en chef du Comité par l'État en juillet 1932, et des moyens lui sont octroyés afin de s'équiper décemment en mobilier, matériel et personnels, à la fois dans ses locaux de Saint-Lazare et dans un nouveau bureau installé à l'Hôtel de ville – les urbanistes Pierre Renaudy et Jean Royer, ainsi que des urbanistes « auxiliaires », des dessinateurs, chefs d'étude, « perspectiveurs », dactylo, etc. [29]

Comme il s'engage à « présenter au Parlement le 1^{er} mai 1934 au plus tard » un plan d'aménagement définitif, et qu'il s'avère que le « service géographique de l'armée ne peut terminer la révision de tous les plans directeurs pour la fin de 1933 », il propose d'établir « un fond de plan rectifié » en faisant « lui-même une mise à jour par grandes masses à l'aide de photographies aériennes » récentes qui lui seraient transmises [30]. Par ailleurs, dans une courte note datée de décembre 1932, il détaille les « éléments » que devra comporter le Projet d'aménagement de la région parisienne et qui devront être précisés par le plan directeur au 1/10 000^e :

« 1/ Réseau de voies de grandes circulations de toutes natures destinées à vertébrer la région parisienne (routes, avenues, autoroutes, voies ferrées, voies fluviales).

2/ Caractéristiques générales de l'assainissement (aqueducs, épandage et grands collecteurs).

3/ Réseau des lignes électriques à haute tension.

4/ Aéroports.

5/ Espaces boisés à conserver – principales réserves d'espaces libres à constituer – protection des sites.

6/ Zoning à larges mailles – organisation industrielle de la région parisienne. » ^[31]

Comme on le constate, la création de « cités nouvelles » n'est plus d'actualité. De fait, dans l'immédiat, les études de Prost servent surtout à engager les grands travaux d'équipement du territoire, notamment les autoroutes, dont les chantiers sont lancés dès 1932 dans le cadre du programme de lutte contre le chômage. Le fonds Prost comporte des vues aériennes ayant permis d'affiner le dessin de ces infrastructures ainsi que des campagnes photographiques relatant l'avancement de ces chantiers. D'autres séries de vues aériennes, effectuées en 1933 et 1934 par la Compagnie aérienne française, Marcel Chrétien et l'entreprises de Photo-aérienne, attestent d'une commande en vue de documenter certaines « zones à protéger », comme Versailles et l'ouest de la capitale qui fera l'objet d'une étude de détail en plan, au 1/10 000^e. Un certain nombre de ces clichés serviront à étudier, directement sur l'épreuve à l'encre rouge, les tracés de voies et les nouveaux aménagements. [Voir Fig. 7]

La finalisation du projet d'aménagement de la région parisienne prendra deux ans. Le dossier présenté au ministre de l'Intérieur le 14 mai 1934 comportera un rapport général et une carte générale au 1/50 000^e [Voir Fig. 8], accompagnés de nombreuses « perspectives à vol d'oiseau illustrant de façon vivante les solutions proposées par les urbanistes », d'un certain nombre d'études de détail présentées comme des « études-types » sur les « sites à sauvegarder, les massifs forestiers » et, enfin, d'un « programme de servitudes » ^[32]. Deux idées maîtresses ont guidé la mise en forme de ce dossier : d'une part, la création d'un nouveau réseau routier rationnel, et d'autre part la sauvegarde et la protection des espaces naturels, par le biais d'une lutte contre la « dispersion anarchique des constructions » ^[33]. En effet, dans ce vaste périmètre d'agglomération de 35 km de circonférence, où campagne et ville sont envisagées dans leur rapports réciproques, Prost propose, outre la sauvegarde des paysages remarquables tels que les parcs de Versailles, Saint-Cloud, Marly et Sceaux et des forêts (Chantilly, etc.), de restreindre le droit de lotir par l'imposition d'un zoning, établissant quatre classes de communes, suivant leur degré d'urbanisation possible.

Une « étude théorique, fort intéressante, certes »

Dès sa publication en 1934, le plan Prost est salué par Louis Dausset comme une avancée marquante dans la réflexion sur l'aménagement de la région parisienne :

« Les urbanistes [...] ont toujours cherché à concilier dans leurs études, l'art et la science, et à combiner les conceptions de l'architecte avec la technique de l'ingénieur ; ils se sont constamment penchés sur les réalités vivantes, et c'est dans cet esprit qu'ils ont préparé, pour un avenir très prochain, l'aménagement d'une vaste région dont la loi n'avait jamais encore déterminé les limites rationnelles.

Les aspects les plus divers de l'urbanisme moderne ont été envisagés ; toutes les questions vitales de l'organisation de la nouvelle région parisienne ont été traitées. Voilà pourquoi le plan ne contient pas seulement les voies d'accès et des tracés de routes nouvelles ; il renferme toutes les améliorations exigées par l'équilibre parfait d'une grande cité et de ses satellites : réserves d'air pour les poumons de l'agglomération tout entière, vastes artères pour la circulation normale d'une immense population constamment nourrie d'un sang nouveau, espaces libres réservés aux divers services publics, protection des paysages, des panoramas et des sites, création de servitudes de constructions, réseau complet de transport sur rails et sur routes, régime des adductions d'eau potable et de l'évacuation des eaux usées, rien n'a été négligé de ce qui doit, dans le présent et à l'avenir, assurer le bien-être des habitants de la région parisienne. » [34]

À ce stade, ce bel enthousiasme demeure théorique. Car pour que ce beau dessin devienne réalité, il reste encore, comme le rappelleront Pierre Remaury et Jean Royer, à « transposer le plan au 1/10 000^e pour chacune des 656 communes intéressées » et, surtout, à « organiser des consultations publiques, dans toutes les communes et auprès des conseillers généraux, des chambres de commerce, des grandes commissions, des grandes sociétés, des groupements professionnels » [35]. Autant dire que le plus gros du travail reste à faire. C'est bien ce que comprennent les élus de la région qui, de leur côté, réservent au plan un accueil plutôt mitigé. Ainsi, comme le conclut l'article de la revue *Urbanisme* :

« Ou le Plan restera à l'état de vœu pieux et d'étude théorique, fort intéressante, certes, pour les urbanistes des siècles futurs quand ils auront à examiner ce qu'il eut été expédient de faire, à un moment donné, dans la région parisienne [...] ou il doit acquérir force et vie, être l'objet d'une réalisation effective, et pour cela pénétrer suffisamment dans les mœurs pour qu'il ne rencontre aucune résistance. » [36]

Personne n'est dupe de l'ampleur des négociations à mener pour faire admettre la légitimité des tracés et de la réglementation prévus par ce Plan. Henri Prost le sait bien, lui qui écrivait déjà en 1927 :

« Nos propositions [...] doivent permettre à nos Municipalités de prendre la directive de l'extension de leurs Cités et d'en être les guides énergiques [...]. Nos propositions doivent aussi faciliter le groupement des efforts dispersés de l'initiative privée en les orientant vers la réalisation d'ensemble urbains où tous les problèmes de voirie, rues, égouts, canalisations diverses etc. seront solidarisés et exécutés par des solutions communes évitant le gaspillage des efforts de tous genres. [...]

Nous avons la conviction que ces collectivités ont une œuvre considérable à entreprendre, dont elles tireront rapidement un profit important par le bien-être qu'elles apporteront [...] Mais pour que cette œuvre ne puisse être contrariée par aucune entrave administrative ou privée [...], les projets doivent pouvoir être déclarés d'utilité publique et bénéficier de moyens d'exécution qui en découlent. » [37]

Appelé à concevoir le plan d'aménagement d'Istanbul, Henri Prost n'accompagnera pas les phases de négociations qui conduiront à l'approbation du PARP par décret le 22 juin 1939 et ce malgré les nombreuses réserves qui se sont exprimées dans le cadre de l'enquête publique (lancée en août 1935). En son absence, Gaston Bardet se fera le plaisir de dénigrer l'ensemble du processus dans lequel a été conduite cette étude :

« Avant de vouloir organiser la Région Parisienne, il fallait d'abord organiser ses Services d'urbanisme. Quelle que soit la puissance de travail du chef et de ses deux adjoints, MM. Remaury et Jean Royer, pense-t-on que cela suffise à l'étude des 656 communes ? M. Prost n'a-t-il pas calculé qu'à raison d'une dizaine de jours par commune, l'analyse aurait nécessité 20 ans ! Car, bien entendu, les dossiers urbains n'étaient pas constitués, sauf exception. Seules, l'intuition et la grande expérience de M. H. Prost ont pu suppléer à la carence générale. [...]

On a confié l'auscultation de cet être protéiforme, hors d'échelle, aux organes avortés ou hypertrophiés, à des services parfois pleins de bonne volonté mais seulement compétents dans le domaine des chaussées et égouts. Que pouvait l'Urbaniste en Chef, si M. Delanney n'avait pas eu d'Empereur, il n'avait plus de Lyautey. Malgré cela un plan a été fait avec, ce qui est mieux, un programme des servitudes. » ^[38]

Le plan d'Istanbul, une leçon de modernité ?

Prost trouvera en Turquie les moyens qui lui avaient manqué pour mener à bien la réflexion sur Paris. Malgré ses multiples engagements en France (SFU, revue *Urbanisme*, direction de l'ESA, etc.), il séjournera fréquemment et parfois longuement à Istanbul où, aidé dans son action par une équipe de spécialistes constituée au sein de la mairie, il demeurera en fonction jusqu'aux années 1950 ^[39].

Dès ses premiers contacts avec le gouverneur-maire d'Istanbul, Prost demande, afin de gagner du temps, de confier aux services d'urbanisme la mission de compléter le plan existant de la ville à l'aide de vues aériennes. Les campagnes de photographie sont donc réalisées par l'armée de l'Air turque, à différentes altitudes, permettant la production par les géomètres militaires d'une série de plans, au 1/5 000^e et au 1/1 000^e. Ces plans, couplés avec de nombreuses enquêtes photographiques dans la ville, serviront à élaborer les grands principes d'aménagement, en allant du général au particulier : les lignes d'intervention sont d'abord esquissées sur un plan au 1/5 000, puis sont étudiés les plans de détail au 1/2 000^e puis 1/1 000^e pour chaque secteur, chaque quartier, chaque lieu, afin de définir finement les plans d'alignement des voies nouvelles, le dessin des places, etc. [Voir Fig. 9]

À Istanbul, Prost a la latitude de proposer une grande diversité d'interventions, allant de la création d'un nouveau système de voies de circulation et d'un réseau de parcs et de promenades à l'aménagement de quais publics, sans oublier le remaniement ou la création de secteurs d'habitation et l'instauration de zones protégées autour de certains monuments. De 1936 à 1951, il affinera le dessin de certains secteurs stratégiques (péninsule historique, Corne d'Or, Taksim, etc.) ainsi que celui de projets urbains qui lui tiennent à cœur (comme le parc archéologique). Un grand nombre de ces idées seront mises en œuvre ; d'autres seront toutefois révisées après son départ, la ville ayant repris les rênes de son évolution.

La très vaste collection de photographies d'Istanbul conservée dans le fonds Prost ^[40] atteste non seulement son intérêt et sa sensibilité aux différentes réalités du contexte mais aussi au rôle documentaire joué par les clichés afin de planifier les interventions et de suivre les transformations (avant/après travaux). Ces photographies et les dessins de Prost révèlent ensemble les mécanismes de la réflexion qui, oscillant entre l'héritage Beaux-Arts (avec ses modèles et théories) et le savoir-faire de l'urbanisme (ancré dans le réel), semble bien appartenir au registre de la modernité – au sens que lui donne Baudelaire, c'est-à-dire cherchant à représenter le « fantastique réel de la vie ^[41] » dans un système nouveau afin de l'inscrire dans la durée.

En raison de son échelle démesurée et de sa complexité administrative, le Grand Paris aurait-il vraiment pu faire l'objet d'une telle approche ? Prost aurait pu y rêver ; l'histoire a démontré que non.

Notes et références

- [1] Cet article fait suite à une intervention orale au colloque de décembre 2014 « Inventer le Grand Paris. Histoire croisée des métropoles ». Des recoupements pourront être trouvés avec deux publications de Laurent Hodebert, dont nous n'avons pas pris connaissance lors de cette rédaction : un article paru dans les *Cahiers de l'IPRAUS* (2018) et sa thèse sur *Henri Prost et le projet d'architecture du sol urbain, 1910-1959*, sous la direction de Catherine Maumi, soutenue le 15 janvier 2018.
- [2] Académie d'architecture / Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle, Fonds Prost (désormais Fonds Prost), 343AA5/3, Henri Chardon, conférence à l'Académie des sciences morales et politiques, 2 juillet 1927, dactyl., 24 p.
- [3] Aux côtés d'Agache, Auburtin, Bérard, Forestier, Hénard, Hébrard, Jaussely, Parenty et Redont ; voir Catherine Bruant, « L'École d'art public du Collège libre des sciences sociales : une formation à l'urbanisme comme "sociologie appliquée" », *Le Télémaque*, 2008/1, n° 33, p. 83-106 ; voir <https://www.cairn.info/revue-le-telemaque-2008-1-page-83.htm> (<https://www.cairn.info/revue-le-telemaque-2008-1-page-83.htm>), consulté en juillet 2019.
- [4] Dossier de présentation du Plan Prost, 14 mai 1934 [Fonds Prost 343AA80].
- [5] Henri Prost, [sans titre], conférence à l'Académie d'Architecture, dactyl. annoté, n.d. [Fonds Prost 343AA5/3]
- [6] Sans auteur [Henri Prost], « Programme de la commission de l'aménagement », Paris, 4 juin 1928, 3 p. note dactylographiée, annotée [Fonds Prost 343AA5/2]
- [7] Jean-Louis Cohen, Monique Eleb, *Casablanca : mythes et figures d'une aventure urbaine*, Paris, Éditions Hazan, 1998, p. 85.
- [8] Henri Prost, « L'urbanisme au Maroc » (projet d'ouvrage), s.d. vers 1920, p. 77, [Fonds Prost].
- [9] Voir Laurent Hodebert, « Henri Prost. Le plan pour l'aménagement de la Côte d'Azur varoise, 1923 », *Moniteur Architecture AMC (Architecture Mouvement Continuité)*, n° 61, mai 1995, p. 60-65.
- [10] Voir Jean-Louis Cohen, *Le tour de Paris : les promenades aériennes de Roger Henard*, Paris, Editions Dominique Carré/Musée Carnavalet, 2006 ; Mark Dorrian, Frédéric Pousin (sous la direction de), *Vues aériennes : seize études pour une histoire culturelle*, Genève, MetisPress, 2010 ; Nathalie Roseau, *L'imaginaire de la ville aérienne*, thèse de doctorat en Aménagement et urbanisme sous la direction d'Antoine Picon, à l'Université Paris-Est, en partenariat avec Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés (Latts), soutenue le 10 janvier 2008.
- [11] Cette dialectique est illustrée par Raphaël au cœur de son tableau *L'école d'Athènes* (1509-1510), où Platon montre le ciel – le monde des idées, avec ses principes immuables et universels – aux côtés d'Aristote qui désigne le sol – le monde de l'expérience concrète, sensible, matérielle, avec sa variété d'expressions, de reflets changeants.
- [12] Voir Jean-Marc Besse, « Catoptique : vue à vol d'oiseau et construction géométrique », communication à la journée d'études *La vue aérienne : savoirs et pratiques de l'espace* (CNRS/British Academy), Paris, 9 juin 2007 (Voir <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00191932/document> (<https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=4&ved=2ahUKEwj4q3n7MrhAhULLhQKHW-xAnAQFjADegQIBRAC&url=https%3A%2F%2Fhalshs.archives-ouvertes.fr%2Fhalshs-00191932%2Fdocument&usg=AOvVaw2SOeNs6N2W2tzjAU2P-zEV>) consulté en juillet 2019).
- [13] Pierre Pinon, « Sainte-Sophie, merveille de l'art », Cànâ Bilsel, Pierre Pinon (sous la direction de), *From the Imperial Capital to the Republic Modern City: Henri Prost's Planning of Istanbul (1936-1951)*, Istanbul, Édition de l'Institut français, 2010. Des chapitres de cet ouvrage sont reproduits dans l'exposition virtuelle *Henri Prost et le plan directeur d'Istanbul* (voir <https://expositions-virtuelles.citedelarchitecture.fr/prost/00-OUVERTURE.html> consulté en juillet 2019).

- [14] Cette appellation et les citations qui suivent sont extraites du texte de Pierre Pinon, « Prost, de l'architecte à l'urbaniste », Cànâ Bilsel, Pierre Pinon (sous la direction de), *From the Imperial Capital, op. cit.*
- [15] Henri Prost, « L'urbanisme en Afrique du Nord et sur la Côte d'Azur », n.d., note dactyl., 18 p. (annoté « tapé le 30 XI 58 ») [Fonds Prost 343AA1/3]
- [16] Maxime Du Camp, *Égypte, Nubie, Palestine et Syrie : dessins photographiques recueillis pendant les années 1849, 1850 et chargé d'une mission archéologique en Orient par le Ministère de l'Instruction publique 1851*, Paris, Gide et J. Baudry Éditeurs, 1852, 2 vol., consultable sur <https://gallica.bnf.fr> (<https://gallica.bnf.fr>).
- [17] Pour un approfondissement, voir les notices : Jean-Paul Saint-Aubin, « Archéologie (Traitement et interprétation). La photogrammétrie architecturale », et Maurice Carbonnelli, « Photogrammétrie », *Encyclopædia Universalis* (<https://www.universalis.fr>, consulté en juillet 2019).
- [18] « L'aérophotométrie », *Armée et marine = armes et sports*, n° 275, 26 mai 1904, p. 479, consultable sur <https://gallica.bnf.fr> (<https://gallica.bnf.fr>).
- [19] Paul-Henry Chombart de Lauwe (sous la direction de), *Découverte aérienne du monde*, Paris, Horizons de France, 1948, 420 p. Dans cet ouvrage sont également expliquées les techniques « d'aérotriangulation (pour préparer la campagne photographique en calculant les coordonnées de tous les points et les positions des points de prise de vue) puis de restitution « aérophotogrammétrique », pour recombinaison des images puis les transcrire sur une carte » (p. 386). Les enquêtes aériennes seront non seulement déterminantes pour l'établissement de nouveaux systèmes de cadastre (New-York, 1924) mais aussi pour renouveler les manuels de géographie – Paul Vidal de la Blache en est friand dans sa *Nouvelle géographie universelle*, 1927-1948 – ou, encore, pour guider l'étude des traces de civilisations anciennes – par exemple les fouilles dans le désert de Syrie du Père A. Poidebard, prêtre français et aviateur de réserve (cité par Chombart, *Découverte aérienne, op. cit.*, p. 255).
- [20] Henri Prost, « L'urbanisme au point de vue technique », mars 1927, 43 p. dactyl. [Fonds Prost 343AA1/3]
- [21] Sans auteur [Henri Prost], « Programme de la commission de l'aménagement », *op. cit.*
- [22] MM. Dautry et Prost, « Note sur la préparation d'un plan d'aménagement de la région parisienne », n.d. [1932], 3 p. dactyl. [Fonds Prost 343AA5/2]
- [23] Les informations de ce passage sont extraites du témoignage de Pierre Remaury et Jean Royer, « La région parisienne », *L'œuvre d'Henri Prost. Architecture et urbanisme*, Paris, Académie d'architecture, 1960, p. 145 -175 [le manuscrit figure dans Fonds Prost 343AA5/16].
- [24] R. Humery, « L'aménagement de la région parisienne. Le Plan directeur », *La Seine*, 1^{er} avril 1932.
- [25] Pierre Remaury et Jean Royer, « La région parisienne », *op. cit.*, p. 156. Voir en particulier le grand plan entoilé au 1/50 000^e, retravaillé au crayon de couleur bleu et rouge (env. 315 x 230 cm), [Fonds Prost 343AA203 et 204].
- [26] Évelyne Cohen, *Paris dans l'imaginaire national de l'entre-deux-guerres*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1999, p. 347.
- [27] *Ibidem*, Créée dans l'objectif de coordonner les conseils généraux et municipaux, la région parisienne comprend le département de la Seine, les communes de la Seine-et-Oise et de la Seine-et-Marne situées dans un rayon maximum de 35 km autour de Paris ainsi que les communes du département de l'Oise, des cantons de Creil, Neuilly-en-Thelle, Pont-Saint-Maxence, Senlis et Nanteuil-le-Haudouin. Toutefois, cette région n'est pas une réelle entité juridique ; ses pouvoirs sont donc limités.
- [28] Henri Sellier, sénateur de la Seine et Paul Brasseau, sénateur de la Seine-et-Oise, « Le plan d'aménagement de la région parisienne devant le corps des élus », *Urbanisme*, n° 41, déc. 1935-janvier 1936, p. 3-5.
- [29] Arrêté de nomination du ministère de l'Intérieur, 26 juillet 1932, signifié par courrier le 27 juillet 1932. Deux conventions seront ensuite faites pour la « direction des travaux » entre Prost et la Ville de Paris (4 octobre 1933) puis le ministre de l'Intérieur (1^{er} décembre 1934). Les moyens sont détaillés dans une note sur l'emploi de crédits, 1933-1934, 7 p. [Fonds Prost 343AA5/1]

- [30] Sans auteur [Henri Prost], « Plans nécessaires au Comité d'aménagement de la région parisienne », 9 janvier 1933, 4 p. dactyl. annotées [Fonds Prost 343AA5/1].
- [31] Henri Prost, « Projet d'aménagement de la région parisienne », 20 décembre 1932, 4 p. [Fonds Prost 343AA5/2]
- [32] Pierre Remaury et Jean Royer, « La région parisienne », *op. cit.*
- [33] *Ibidem.*
- [34] Allocution de Louis Dausset, dans Henri Sellier et Paul Brasseur, « Le plan d'aménagement de la région parisienne devant le corps des élus », *op. cit.*, p. 3.
- [35] Pierre Remaury et Jean Royer, « La région parisienne », *op. cit.*
- [36] Henri Sellier et Paul Brasseur, « Le plan d'aménagement de la région parisienne devant le corps des élus », *op. cit.*
- [37] Henri Prost, « L'urbanisme au point de vue technique », *op. cit.*
- [38] Gaston Bardet, « L'organisation de la région parisienne », *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n° 3, 1939, p. III/6-III/17.
- [39] Voir Cànâ Bilsel, Pierre Pinon, (sous la direction de), *From the Imperial Capital, op. cit.*
- [40] La collection de photographies d'Istanbul (2 300 clichés), finement inventoriée et analysée, allie photographies personnelles ou de commandes, vues aériennes en plan ou en oblique, vues perspectives, vues frontales ou vues de détail d'édifices, de monuments, de rues, de passage ou de places, etc. ; voir Vlada Filhon et Holy Raveloarisoa, « Istanbul en photographie : le fonds dans le fond », Cànâ Bilsel et Pierre Pinon, (sous la direction de), *From the Imperial Capital to the Republic Modern City, op. cit.*, 2010, en ligne dans l'exposition virtuelle *Henri Prost et le plan directeur d'Istanbul*, <https://expositions-virtuelles.citedelarchitecture.fr/prost/00-ACCUEIL-CHAP-03.html> (<https://expositions-virtuelles.citedelarchitecture.fr/prost/00-ACCUEIL-CHAP-03.html>)
- [41] Charles Baudelaire, *Le peintre de la vie moderne*, 1859.

A propos de l'auteur

Architecte diplômée de l'Université de Montréal, Catherine Blain est docteure en aménagement et urbanisme (Paris 8, 2001). Depuis 1997, elle participe aux enseignements et aux recherches des écoles nationales supérieures d'architecture, en qualité de chercheur du Ministère de la Culture : d'abord au LADRHAUS (Ensa de Versailles) puis au LACTH (Ensap de Lille, depuis 2012). Ses travaux, interventions et publications portent principalement sur l'architecture et de l'urbanisme depuis 1945, s'intéressant particulièrement aux projets et théories du Mouvement Moderne (des CIAM au Team 10) et à l'histoire des villes et des villes nouvelles.

Figures et illustrations

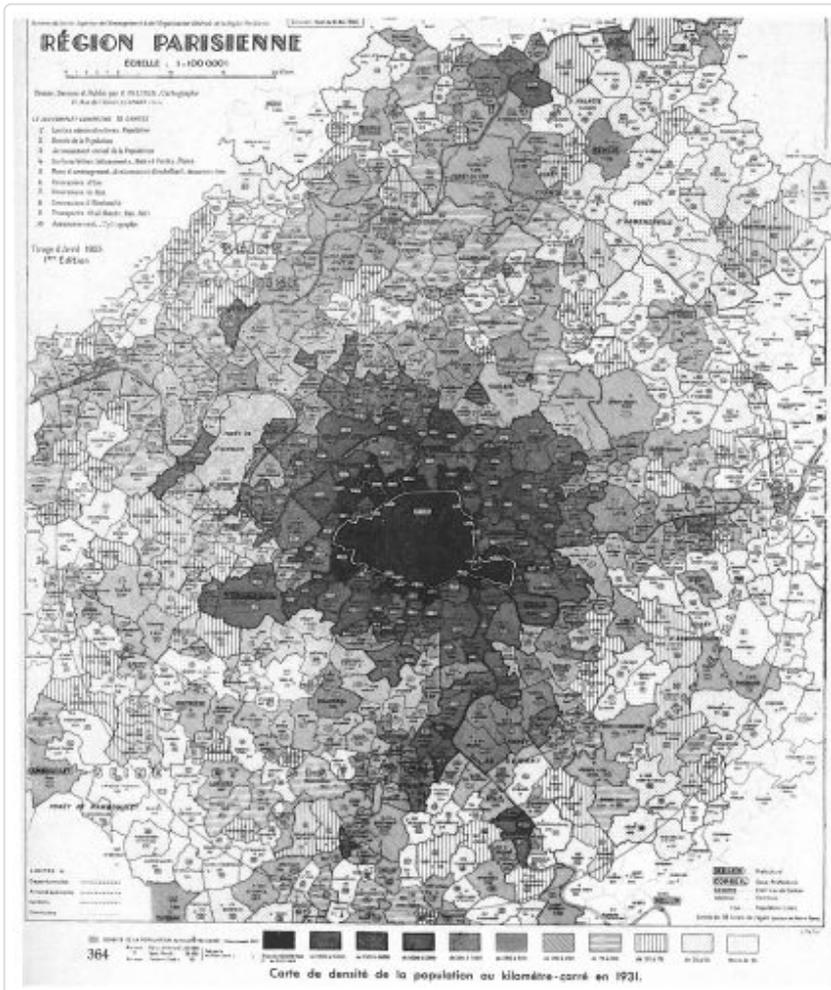


Figure 1 :

La région parisienne en 1931 : densités de population, *Urbanisme* n° 21, déc. 1933, p. 364.

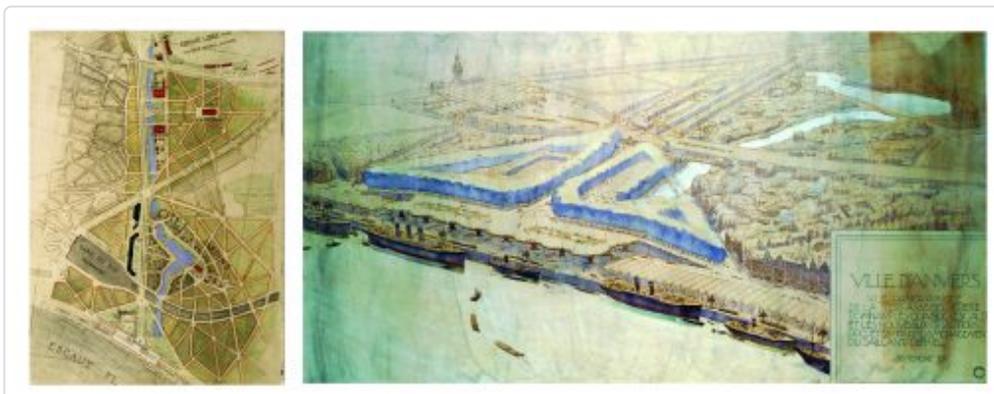


Figure 2 :

Henri Prost, *Concours international pour l'agrandissement de la ville d'Anvers*, 2010 (1^{er} prix, Extraits des planches de présentation : plan et perspectives à vol d'oiseau, Fonds Prost © Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle

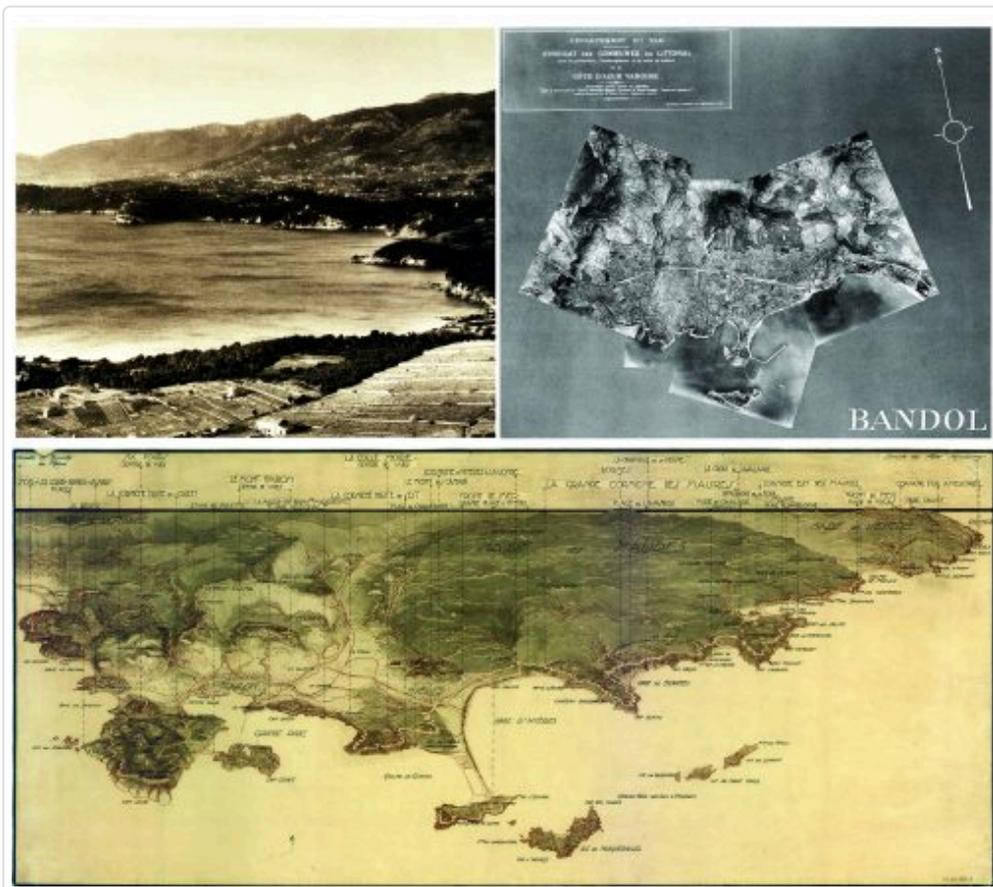


Figure 4 :
 Henri Prost, *Plan d'Aménagement de la Côte d'azur varoise (1922-1925)*. Vues aériennes et « *Plan en perspective de la côte varoise depuis les Bouches-du-Rhône jusqu'aux Alpes-Maritimes, n.d.* », Fonds Prost © Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle



Figure 5 :
 Henri Prost, *Plan d'aménagement de la région parisienne (1928-1934)*, cliché d'une perspective à vol d'oiseau, mention manuscrite « *Première esquisse d'Henri Prost (1928) pour l'aménagement de l'ouest de Paris (gouache de E. Beaudouin ?)* », Fonds Prost, © Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle

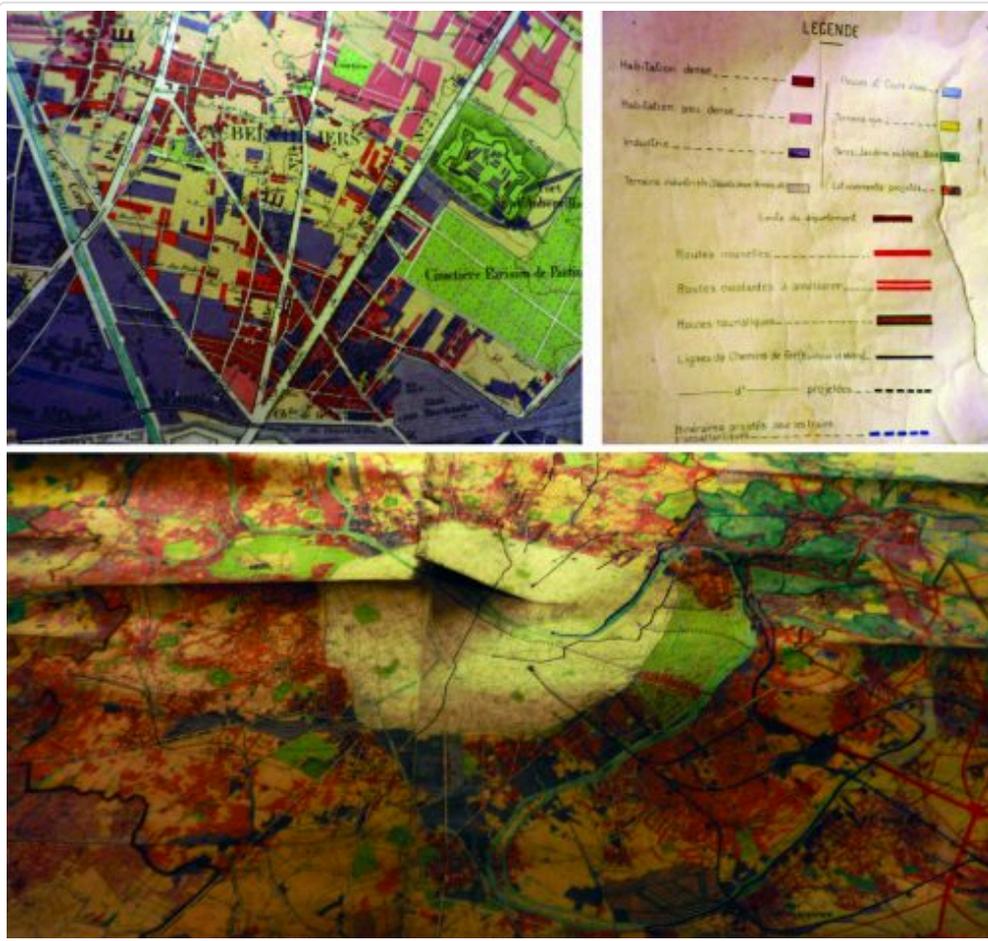


Figure 6 :

Henri Prost, *Plan d'aménagement de la région parisienne (1928-1934)*, détail, cartouche et vue de l'étude du plan d'ensemble au 1/20 000^e (en deux parties) ; encre, gouache et aquarelle sur tirages contrecollés sur toile, n.d. (cl. Blain 2014), Fonds Prost, © Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle

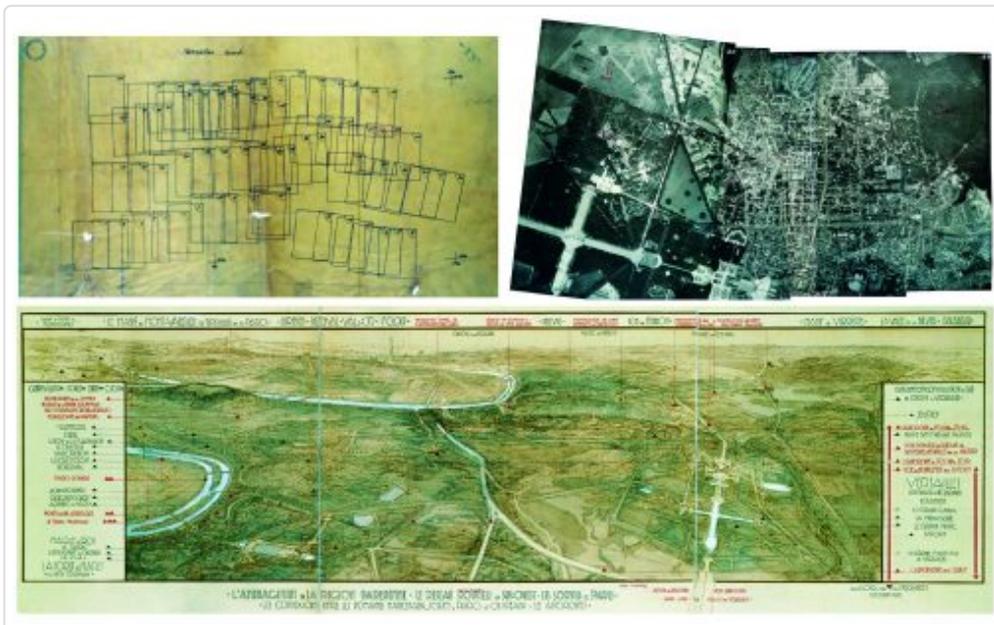


Figure 7 :

Henri Prost, *Plan d'aménagement de la région parisienne (1928-1934)*. Campagne de photographies aériennes de la région de Versailles, 1933 : plan d'assemblage et vues de quelques clichés (cl. Blain 2014). Perspective à vol d'oiseau du réseau routier du sud-ouest, 1934, Fonds Prost © Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle

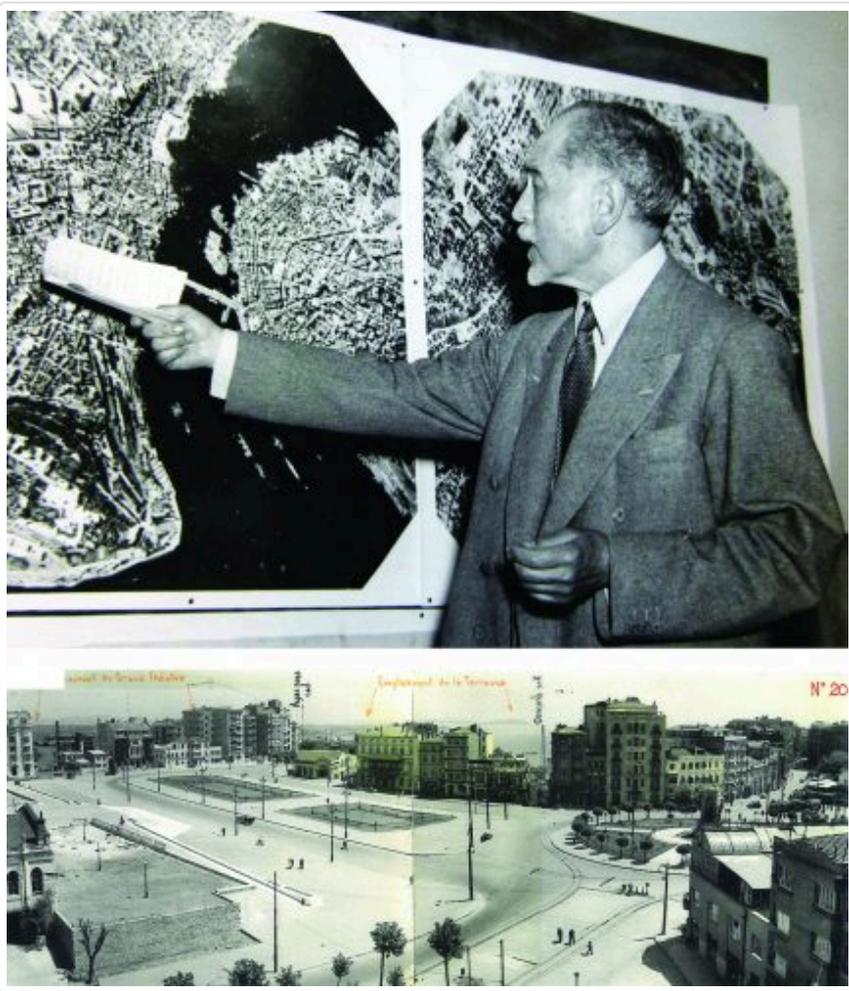


Figure 9 :

Henri Prost, *Plan d'aménagement d'Istanbul (1934-1951)*. L'architecte devant la vue aérienne du centre de la Corne-d'Or avant la construction du pont Atatürk, n.d. ; Aménagement de la place Taksim, Istanbul : vue plongeante sur la place, n.d., Fonds Prost, © Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle