



Séminaire

Les paysages du Grand Paris

Jeudi 20 décembre 2018 : 9h-13h30

Ecole nationale supérieure d'architecture Paris Belleville

<https://www.inventerlegrandparis.fr/link/?id=588>

La dimension paysagère du Plan d'Aménagement de la Région Parisienne de Henri Prost, (1928-1934). Influences et dispositifs multi-scalaires

par Laurent Hodebert

Résumé

Grand urbaniste et pionnier français de la discipline au début du XX^e siècle, Henri Prost aborde la question du paysage de plusieurs manières. On peut dire qu'il a été fortement influencé par les réflexions de JCN Forestier sur le système de parc. Mais ce sont aussi certainement ses différentes expériences qui ont façonnées son approche du paysage, à partir de son séjour à la villa Médicis à Rome, suivi par son travail pour les villes nouvelles du Maroc, le plan d'aménagement de la côte varoise, et enfin celui de la région parisienne. Ainsi, à partir de nos récents travaux de recherche, nous aborderons la dimension paysagère du PARP suivant plusieurs axes de lecture : la construction d'une connaissance des sites, l'échelle du territoire, celle du sol, et enfin la dimension sublimée des paysages.

Consultez l'article en ligne

<https://www.inventerlegrandparis.fr/link/?id=617>

DOI

10.25580/IGP.2018.0023

Introduction

Je vais d'abord évoquer rapidement la personnalité de Prost avant d'expliquer comment j'entends les questions de paysage dans la recherche et notamment dans la thèse que j'ai soutenue en janvier 2018 ^[1]. J'évoquerai ensuite les contenus du Plan d'Aménagement de la Région Parisienne (PARP), dénommé également « Plan Prost » et enfin deux aspects de la dimension paysagère : d'une part ce qui fait partie de la pensée de ce que j'appelle le projet de sol et d'autre part les axes du projet impliquant le paysage.

La personnalité de Prost

Il est intéressant de remarquer que Prost se lance dans le PARP après une longue expérience de dix ans au Maroc et quelques années de travail sur la côte d'Azur varoise qui lui permettent d'aborder l'échelle régionale ^[2]. On peut noter qu'il a co-dirigé la revue urbanisme et que les écrits et les thèses publiés dans la revue ayant trait aux questions d'aménagement et de paysage ont donc été validés par Prost avant la publication du PARP. Enfin il termine sa carrière avec la mise en place du plan directeur d'Istanbul, qui comporte lui aussi une dimension régionale, et qui durera une quinzaine d'années ^[3].

Prost n'a pas beaucoup écrit spécifiquement sur la question du paysage. Mais sur la couverture du plan d'aménagement de la côte d'Azur varoise, figure l'inscription « architecture-paysage » qui montre bien qu'il aborde cette question dans ses projets sans forcément que ce soit toujours explicite. Déceler dans son œuvre ce qui relève de la dimension paysagère m'intéresse donc particulièrement, en commençant par quelques définitions des échelles entre géographie et architecture qui sont celles que j'ai utilisées pour mes recherches :

La géographie s'intéresse à la forme de la terre et donc au sol

Le paysage qualifie l'espace qui s'offre à notre regard à la surface de la terre et la construction qu'en fait l'homme ^[4].

Le territoire est l'espace sur lequel se déploient les activités humaines qui contient lui-même le paysage et qui s'inscrit dans la géographie.

L'architecture est la discipline qui assemble et organise les éléments dont elle a la charge, à différentes échelles.

Je me suis posé la question de savoir comment qualifier la nature du travail de Prost et de son approche du projet en choisissant un objectif clair : Il s'agit de décrire la manière dont le projet d'échelle urbaine et territoriale est mis en œuvre par Prost, afin d'en mettre au jour les enjeux, d'en comprendre la méthode et d'en identifier les outils. L'hypothèse de départ était de proposer une nouvelle définition de l'art de la composition 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 vraiment cette question du sol comme support qui m'intéresse au travers d'une opération multiscalaire de la transformation de celui-ci pour le préparer aux usages de la société humaine, une opération qui s'intéresse aux embrayages entre les échelles, aux articulations spatiales et aux évolutions temporelles.

La méthode que j'ai utilisée a consisté à qualifier les projets en fonction de leur échelle en sélectionnant un échantillon que j'ai organisé en deux familles : les séquences de paysage urbain et les armatures territoriales. Pour ce faire j'ai mis en place un atlas des projets conçus par Prost en redessinant les six projets d'échelle urbaine et les deux projets d'échelle territoriale dans leur diachronie – c'est à dire l'état avant le projet, le projet et l'état actuel – pour essayer de comprendre cette démarche.

[Voir Fig. 1]

Je vais m'appuyer, pour cet exposé, sur deux documents qui ne font pas partie des archives du XX^e siècle : un numéro de la revue urbanisme qui présente fin 1935 le PARP ^[5] et *L'Œuvre d'Henri Prost*, ouvrage posthume mais auquel il a participé qui a été publié en 1960, juste après sa mort en 1959 ^[6].

Le plan d'aménagement de la région parisienne

Dans la revue, la page de présentation montre deux éléments de paysage : le parc de Versailles et une perspective aérienne de l'autoroute de l'est qui passe le long de la Marne. Deux dimensions qui inscrivent le plan à la fois dans la tradition plastique des parcs et jardins à la française et dans la mutation des dispositifs de transport et des infrastructures dans leur relation au paysage.

[Voir Fig. 2]

Ce projet est né de plusieurs constats et diagnostics : des problèmes de développements incontrôlés dus à l'augmentation de la population, des problèmes induits de circulation qui posent la question des infrastructures de transports routiers et ferroviaires ainsi que des problèmes de financement et de droit du sol, avec deux dispositions législatives à l'origine des deux plans de cette dimension, la loi Cornudet de 1919 pour la région varoise et la loi de 1932 pour la région parisienne.

Le PARP commence à prendre forme en 1928 avec la création du Comité supérieur de l'aménagement et de l'organisation de la région parisienne qui articulait plusieurs missions et cinq sections. Prost est membre de la première section qui traite de l'aménagement et il participe aussi à la cinquième qui traite de l'habitation. Il est alors urbaniste en chef et il a mission de centraliser toutes les études et plans en cours sur la région parisienne. Le PARP n'a donc pas été créé à partir d'une page blanche mais il se fonde sur une synthèse des projets en cours à laquelle s'ajoute les propositions de Prost pour l'organisation de l'aménagement. En 1932, Prost est désigné comme l'urbaniste en chef du comité supérieur. Il a la charge d'établir le projet d'aménagement en deux ans avec Pierre Remaury et Jean Royer, deux collègues de l'École Spéciale d'Architecture. Il remet son plan en 1934 et le plan sera approuvé en 1939 dans un contexte qui voit la deuxième guerre mondiale approcher ce qui en fait aussi un instrument de cohésion nationale.

Contenu du plan

J'utiliserai la dimension paysagère comme clé de lecture d'ensemble, mais tout d'abord j'évoquerai le contenu du plan qui comporte les volets circulation et espaces libres ainsi que plusieurs chapitres sur le zoning, l'industrie, les éléments de paysage et la protection des sites, et les questions de transport. Le plan couvre 35 kilomètres autour de Paris, 656 communes et quatre départements à l'exception de Paris.

[Voir Fig. 3]

Le plan aborde la question des autoroutes et des voies nouvelles à grand trafic, notamment les grandes sorties vers l'ouest parisien, les voies touristiques à dimension régionales qui engagent aussi une dimension paysagère. Il envisage quatre gradations de la densité urbaine, du centre vers la périphérie, avec un travail sur le périmètre d'agglomération qui doit fixer la limite des extensions des bourgs existants ainsi que des esquisses de travail sur la densité et la forme urbaine. Enfin

il aborde aussi la protection des sites et la question des cité-satellites.

Pour analyser ce plan j'ai pris le parti de le redessiner pour mettre en évidence plusieurs de ses dimensions.

Ce que j'ai appelé l'armature territoriale, constituée: de la ville centre — une métropole principale, Paris pour la région parisienne — une échelle régionale qui couvre un rayon de 35 km autour de Paris, une échelle de gouvernance qui convoque plusieurs communes ou plusieurs départements, une unité géographique majeure, une vallée _ qui convoque des réseaux de transport régionaux, s'articule sur plusieurs séquences et qui met en place un système territorial de parcs— notamment l'ouest parisien.

Les niveaux de prise en compte de la dimension paysagère sont, à mes yeux, multiscalaires. A l'échelle du territoire ils résident dans les dispositifs de connaissance et d'identification des matrices paysagères, à l'échelle urbaine dans les dispositifs de projet et dans la fabrique d'un paysage urbain proposé par le plan.

Évidemment le plan n'engage pas seulement la dimension paysagère mais c'est celle que je cherche à mettre en évidence aujourd'hui suivant plusieurs niveaux de lecture.

La constitution d'une culture spécifique du projet en plusieurs étapes

Prost appartient à cette génération des pionniers de l'urbanisme français comme Garnier, Jaussely et Paul Bigot qui appréhendent la grande échelle paysagère dans leurs travaux ^[7].

Deux villes sont constitutives de la culture de Prost :

Paris avec ses séquences de paysage mais aussi, grâce aux travaux d'Alphand ^[8], comme lieu d'une pensée multiscalaire sur les espaces publics, les parcs et jardins : la ville étendue par ses deux grands parcs, l'échelle des parcs, puis celle des squares et jardins et enfin l'échelle du vocabulaire de l'aménagement de l'espace public quotidien sur les boulevards.

[Voir Fig. 4]

Rome qui s'offre à lui depuis la villa Médicis, dans cette situation en belvédère sur la ville baroque. Lors de son séjour à L'Académie de France à Rome, Il redessine et fait un relevé de la séquence reliant la villa Médicis avec la grande terrasse en belvédère sur la Piazza del Popolo.

La reconnaissance, l'identification du sol du projet

Dans la pratique de Prost les projets sont fondés sur une reconnaissance très fine des sites qui se fait par arpentage *in situ* et par campagnes de photographie aérienne que j'ai dénommées *in volo*. Il se déplace à pied ou en voiture en repérant les points singuliers du paysage et retranscrit finement cette reconnaissance dans les projets. Pour la région parisienne, Prost met à jour la carte du service géographique de l'armée au 1/10000^e à partir des relevés de photographies aériennes pour avoir un fond de plan à jour qui définit à la fois la morphologie du tissu urbain, les contours de la zone urbaine mais aussi les grands espaces naturels ^[9].

[Voir Fig. 5]

Les éléments et les outils de la fabrique du projet de sol et des échelles du paysage

Dans la fabrique du projet de sol on trouve des éléments de vocabulaire du projet : le paysage des voies urbaines, des boulevards et avenues parisiennes, mobilisés dans les croquis pour le plan d'aménagement de la région parisienne. Concernant l'évolution de la voie vers le *parkway*, Prost hérite du travail de Forestier, lors de sa mission au Maroc, sur la coupe de principe des voies, qu'il prolonge notamment dans le boulevard central de la séquence de la ville de Rabat et le boulevard Moulay Youssef à Casablanca ^[10]. C'est aussi le *parkway* que l'on voit émerger comme un dispositif souple et spécifique dans le plan d'aménagement de la côte varoise et qui apparaît ensuite dans la mutation du boulevard parisien vers un dispositif plus large ^[11]. La transformation de l'avenue de l'impératrice dans une esquisse pour l'aménagement de l'ouest de Paris en constitue un exemple. Celui-ci montre une des hypothèses pour le départ de l'autoroute de l'ouest qui s'accrochait sur l'avenue de l'impératrice, traversait le bois de Boulogne et passait sous le parc de Saint-Cloud, hypothèse abandonnée au profit d'une arrivée à Boulogne. Quelques croquis de coupe de principe, en forme d'hypothèses, pour l'autoroute Nice-Cannes-Antibes constituent la dernière phase de l'évolution de la réflexion de Prost sur les autoroutes.

[Voir Fig. 6]

Enfin le belvédère constitue un autre élément de vocabulaire très important. Le belvédère de Rome est en quelque sorte capté dans certains dispositifs de Prost comme le belvédère pour le plan d'Anvers où il vient vraiment tirer le sol de la ville pour le mettre en balcon au-dessus de l'Escaut, le belvédère qui domine le port d'Alger et la terrasse de Saint-Germain qui est pour lui le balcon de l'île de France.

[Voir Fig. 7]

La grammaire du projet constitue une approche systémique dans laquelle on peut lire un écho du système de parcs de Forestier ^[12]. Prost ne l'évoque pas directement dans ses réflexions mais on peut identifier dans les documents publiés dans la revue *Urbanisme* une carte qui montre les espaces libres de la région parisienne et qui entre en résonance avec une carte de Forestier publié dans son ouvrage *Grandes villes et système de parcs* ^[13].

La route des parcs de l'ouest représente encore un autre dispositif, sorte de système de parc de l'ouest parisien. Prost n'est pas à l'origine de ce plan mais il a intégré dans son travail celui étudié par l'Administration des Beaux-arts, élaboré par Camille Lefèvre et Robert Danis, avec une illustration du mode de déplacement qui suit la route qui doit relier l'ensemble des grands parcs ^[14].

Quatre axes de lecture du projet de sol avec ses échelles et ses temporalités

Le territoire à l'échelle métropolitaine : comment se construit une vision d'ensemble

J'ai appelé périmètre d'étude le grand site qui installe un territoire de projet, une vision d'ensemble qui pose le projet dans le territoire. Ensuite il y a le territoire physique comme armature de projet c'est-à-dire le projet inscrit finement dans la géographie, relevée au moyen des cartes topographiques et des campagnes de photographies aériennes. Enfin les perspectives aériennes ou au sol montrent la relation visuelle entre les autoroutes et les éléments forts et structurant du paysage autour de Paris.

[Voir Fig. 8]

La question du paysage

Le paysage apparaît d'abord dans les dispositions de protection du paysage. On a l'habitude de voir la protection des perspectives sur les grands parcs mais il y a aussi la protection des berges de la Seine et de ses affluents. Il y a aussi ce paysage qui est sublimé à partir de l'existant, c'est à dire la manière dont Prost, à partir de son expérience, de sa reconnaissance *in situ* et photographique, capte des éléments caractéristiques qui réapparaissent dans ses dispositifs de projet comme sa proposition de prolonger la terrasse de Saint-Germain, quand la voie triomphale vient monter la colline et traverser la forêt de Saint-Germain.

Le tissu de la métropole

Etant donné que le centre (Paris) est exclu de la réflexion de Prost, l'interrogation sur le tissu entre périphérie et constellations extérieures l'amène à travailler sur ce qui est autour du centre. C'est là, à mes yeux, une caractéristique de son travail. Autrement dit, Prost s'intéresse à la constellation des noyaux urbains existants et à leur connexion au centre mais il ne s'intéresse pas à la ville centre. Ses schémas et ses cartes montrent que la prolifération et l'extension de l'habitat se situent dans ces franges, ce que souligne l'influence du modèle de la cité-jardin, un modèle qui lie le bâti et l'armature paysagère d'une manière très forte.

Les questions temporelles

Les problématiques liées au temps rejoignent certaines idées sur le paysage comme son caractère mobile. Le temps du projet pour moi n'est pas figé non plus. Prost a travaillé pendant six ans avant de livrer le PARP, c'est ce que j'appelle le temps de l'immersion avant le projet, temps pendant lequel il arpente, repère et met à jour les documents de la connaissance cartographique du territoire. Ensuite il y a aussi la prise en compte du temps et de l'évolution dans certains dispositifs de projets, par exemple comment élargir une route, une voie plantée en préservant les arbres existants et en rajoutant les voies nécessaires à son élargissement tout en intégrant l'hypothèse d'un tramway en site propre en partie latérale, dispositif hérité de son travail sur la Côte d'Azur varoise^[15]. Enfin il y a le temps de la mise en place du projet puisqu'on sait que les autoroutes ont été réalisées après la seconde guerre mondiale et donc beaucoup plus tardivement. Cette gestation est aussi à prendre en compte dans la manière dont on peut appréhender ce projet.

[Voir Fig. 9]

Notes et références

- [1] Laurent Hodebert, *Henri Prost et le projet du sol urbain, 1910-1959*, Thèse de doctorat en Architecture, sous la direction de Catherine Maumi, Laboratoire MHAevt, ENSA Grenoble, Université Grenoble Alpes, janvier 2018.
- [2] Laurent Hodebert, « Les plans régionaux de Henri Prost en France : la Côte d'Azur varoise et la Région Parisienne (1923-1939) », M Lambert-Bresson (dir.) et A. Terrade (dir.), *Architecture des villes, architecture des territoires. XVIIe - XXe siècles*, Cahiers de l'IPRAUS, Paris, Archibook, 2018, pp. 149-162.
- [3] Voir Pierre Pinon et Fatma Cana Bilsel, *From the Imperial Capital to the Republican Modern City. Henri Prost's planning of Istanbul (1936- 1951)*, Istanbul, Istanbul Research Institute, 2010.
- [4] Voir Jean-Marc Besse, *Voir la terre. Six essais sur le paysage et la géographie*, Arles, Actes Sud, 2000.
- [5] « L'aménagement de la région parisienne », *Urbanisme* n°41, décembre 1935 – janvier 1936.
- [6] Joseph Marrast (dir.), *L'Œuvre de Henri Prost : Architecture et urbanisme*, Paris, Académie d'architecture, 1960.
- [7] Laurent Hodebert, *Les architectes des Beaux-Arts et les infrastructures. La genèse d'une culture spécifique à travers trois grandes figures : Tony Garnier, Léon Jaussely et Henri Prost*, mémoire de DEA sous la direction de Jean-Louis Cohen / ENSA de Paris Belleville, 1995.
- [8] Laurent Hodebert, « Henri Prost sur les traces d'Alphand. Du sol de la ville aux territoires métropolitains, 1910-1959 », Actes de la journée d'étude *Le grand Pari[s] d'Alphand, création et transmission, d'un paysage urbain*, M. Audouy (dir.), J-P Le Dantec (dir.), Y. Nussaume (dir.), Ch. Sandrini (dir.), Paris, Edition de la Villette, 2018, pp. 175-188.
- [9] Laurent Hodebert, « La fabrique du Plan d'Aménagement de la Région Parisienne par Henri Prost, 1932-1934 », Catalogue de l'exposition *Trésors de l'académie d'Architecture. Autour du grand plan de la région parisienne d'Henri Prost*, Paris, Académie d'architecture, octobre 2015, p. 38-41.
- [10] Laurent Hodebert, « 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, *Paysage versus Architecture*, 2014, pp. 85-95.
- [11] Jean-Louis Cohen (dir.), Laurent Hodebert, André Lortie, *Le Parkway dispositif métropolitain*, rapport de recherche, PIR-Ville CNRS, mars 1996.
- [12] Laurent Hodebert, « 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 », op. cit.
- [13] Jean Claude Nicolas Forestier, *Grandes villes et systèmes de parcs*, Paris, Hachette, 1906, réédition présentée par Bénédicte Leclerc et Salvador Tarrago i Cid, Paris, IFA, Norma éditions, 1997.
- [14] Voir « La route des Parcs de l'Ouest », in « L'aménagement de la région parisienne », op. cit., pp. 49-51.
- [15] Henri Prost, Plan d'aménagement de la Côte d'Azur varoise, « Transformation d'un chemin dans la campagne en voie urbaine », 17 mars 1923, in *L'Architecture*, vol. XL, n°8, pp. 230-231 et Laurent Hodebert, « Le plan d'aménagement de la Côte d'Azur varoise, 1923, Henri Prost, La Ville-Parc », *Le Moniteur Architecture – AMC*, n°61, mai 1995, p. 60-65.

A propos de l'auteur

Laurent Hodebert, architecte DPLG, architecte conseil de l'Etat et maître de conférences à l'ENSA de Marseille, a soutenu récemment une thèse de doctorat intitulé «

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

Figures et illustrations



Figure 1:

Grille échantillon des six « séquences de paysage urbain » : Anvers, Casablanca, Rabat, Alger, Istanbul bd Atatürk, Istanbul Taksim. A gauche les documents de projet dessinés par Prost (Fonds Prost, AA/CAPA/AA XXe), à droite le redessin des projets, direction Laurent Hodebert.

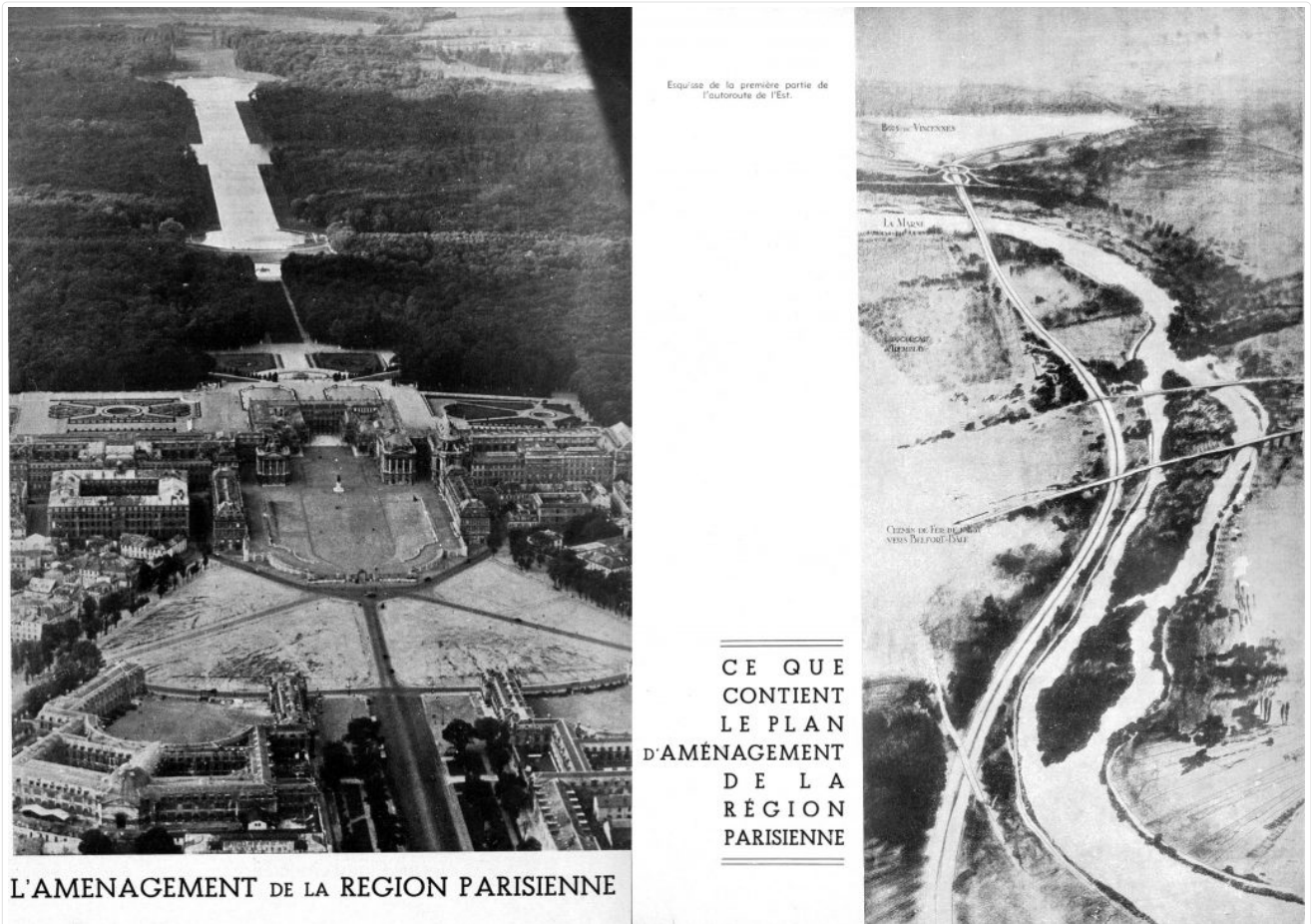


Figure 2 :

Extraits de « L'aménagement de la région parisienne », in *Urbanisme* n°41, décembre 1935 – janvier 1936.



Figure 3:

Henri Prost, Plan d'Aménagement de la Région Parisienne, 1934, Carte générale, Urbanisme n°41, décembre 1935 – janvier 1936.

Fonds Prost, AA/CAPA/AA XXe, 343 AA

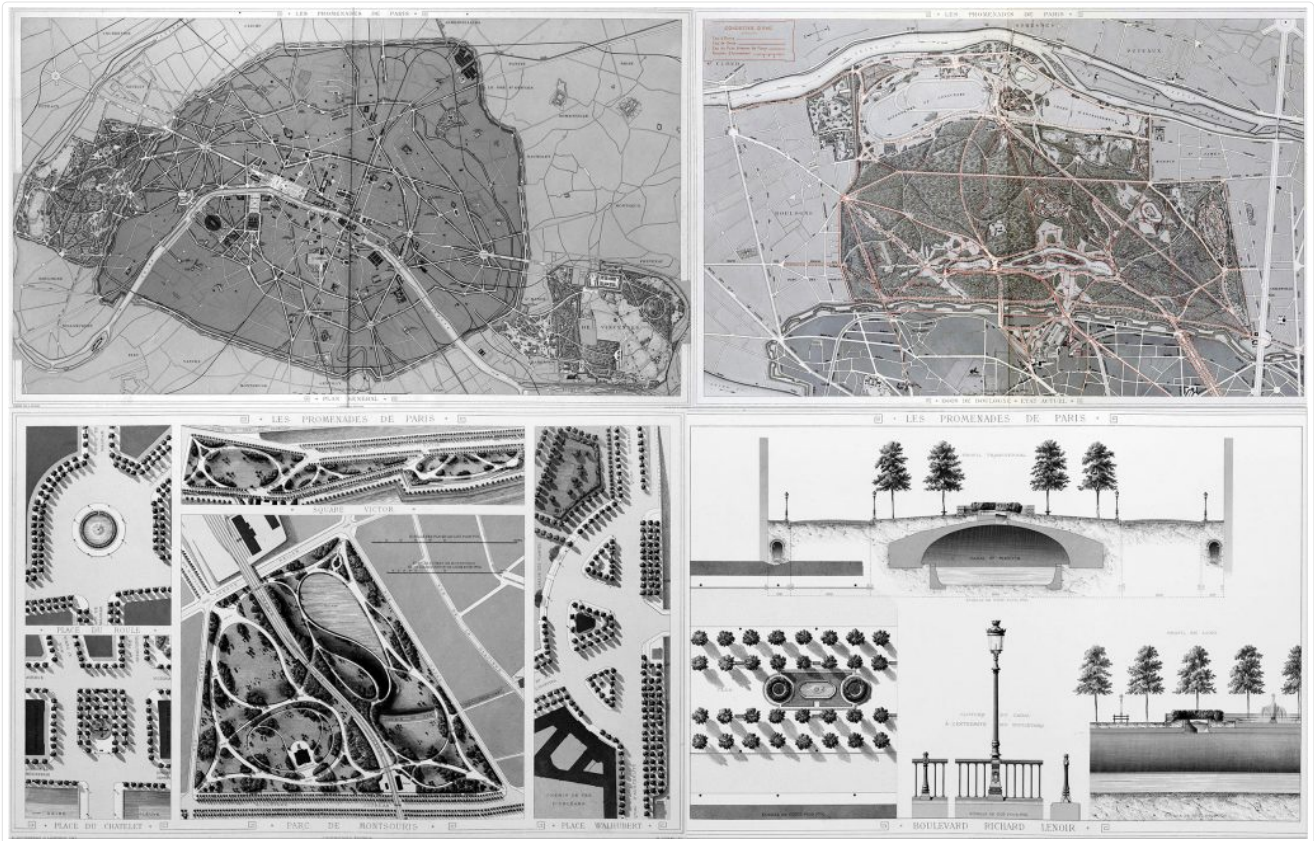


Figure 4:
Adolphe Alphand, *Les promenades de Paris*, 1867-1873, extraits.



Figure 5:
Henri Prost, *Plan d'Aménagement de la Région Parisienne*, Photographie aérienne annotée, Fonds Prost, loc. cit., 343 AA 203.



Figure 6 :
Henri Prost, Esquisse pour l'autoroute de l'ouest, 1928, Fonds Prost, loc. cit., 343 AA 60/4

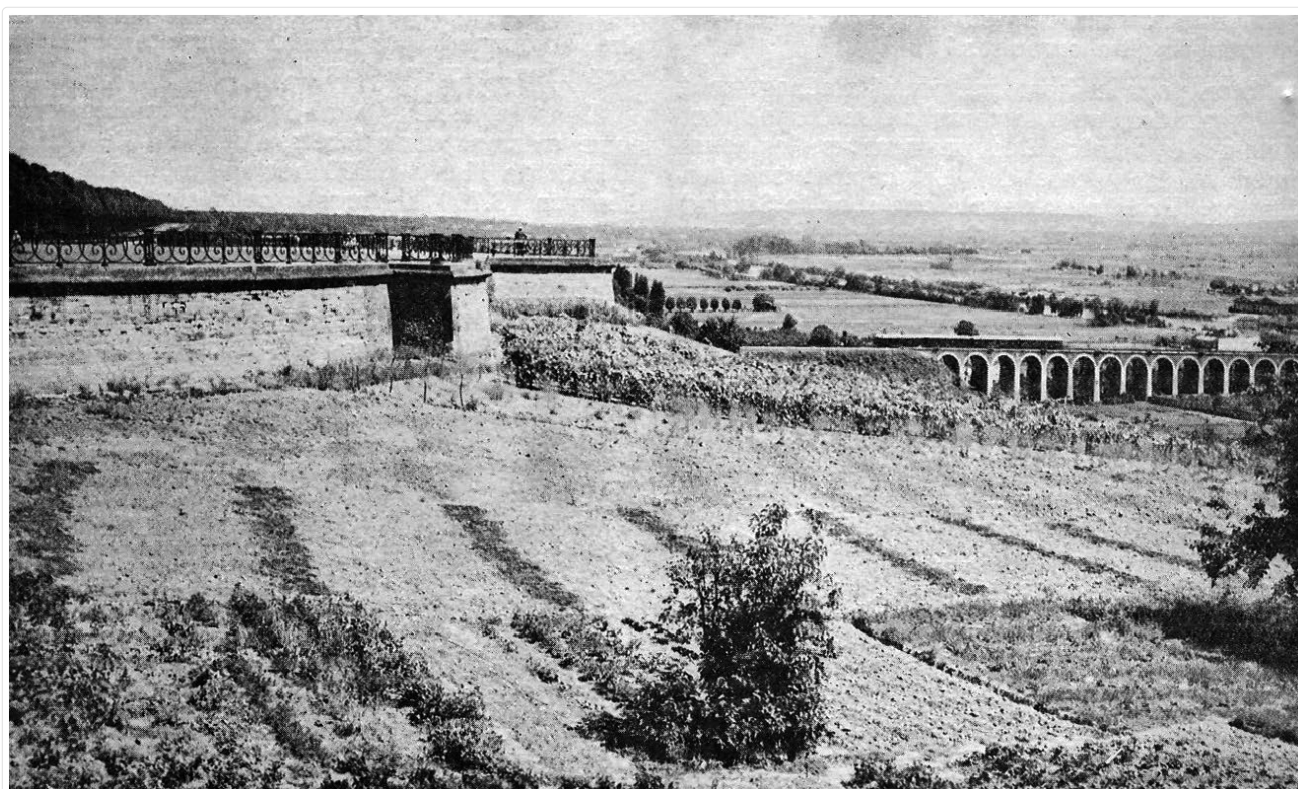


Figure 7 :
La terrasse de St Germain, balcon de l'île de France, in *Urbanisme* n°13, avril 1933, p. 113.

