

CITÉ DE L'ARCHITECTURE ET DU PATRIMOINE  
Institut français d'architecture  
**Centre d'archives d'architecture du XX<sup>e</sup> siècle**

**Henri Prost (1874-1959)**  
**N° 343 AA**

**Notice biographique**

Né à Saint-Denis le 25 février 1874, Henri Prost commence ses études à l'École spéciale d'architecture, puis est admis en 1893 à l'École des beaux-arts où il s'inscrit dans l'atelier de Marcel Lambert. Après avoir été trois fois logiste, il obtient le premier Grand Prix d'architecture en 1902 sur le programme d'"Une Imprimerie nationale". Pensionnaire de l'Académie de France à Rome, il séjourne à la villa Médicis en même temps que Tony Garnier, Léon Jaussely et Paul Bigot. Il décide pour son envoi réglementaire de 4<sup>e</sup> année d'entreprendre la restauration de Sainte-Sophie à Constantinople.

De retour à Paris, il remporte en 1910, le premier prix du concours international d'Anvers pour établir le plan d'extension de la ville. En 1911, ses dessins de restauration de Sainte-Sophie sont exposés au Salon des artistes français qui lui décerne sa médaille d'honneur. En 1913, sur la recommandation de Georges Risler qui représente la section d'hygiène urbaine et rurale du Musée social, il est appelé par le maréchal Lyautey pour diriger les services d'architecture du Protectorat au Maroc. À ce titre, il établit les plans directeurs de Casablanca, Rabat, Fez, Meknès, Marrakech et élabore le projet pour la Résidence générale de Rabat. Ses plans directeurs, respectant l'intégrité artistique et sociale des villes anciennes, appliquent aux villes nouvelles les règles les plus récentes de l'urbanisme mise en place dans le cadre du Musée social. En 1923, il quitte le Maroc mais poursuivra l'œuvre commencée depuis la métropole.

Dans le cadre de la loi du 4 mars 1919 sur les plans d'aménagement des villes, qui autorisait la création de syndicats de communes lors de l'établissement de plans régionaux, il est chargé, en 1923, du plan directeur de la côte varoise. Son projet prévoyait de désenclaver la région et de soutenir son essor économique tout en respectant les sites et les paysages. Prost créait une ossature de voies de communications reliant les communes du littoral qui reposait sur un axe principal, la route des Maures et ses prolongements. Cette route, tracée en parfaite harmonie avec la topographie et le paysage, répondait aux besoins d'une circulation intensive et rapide. Les sites et les paysages les plus pittoresques du littoral, dûment répertoriés au travers de repérages photographiques, faisaient l'objet de mesures de protection allant même, dans certains cas, jusqu'au classement.

En 1928, Prost est chargé d'établir le plan directeur de la région parisienne que la loi du 14 mai 1932 devait rendre obligatoire. Le plan qu'il présente en mai 1934, fait apparaître des périmètres d'agglomération autour des villes. Cette mesure tendait à limiter le développement anarchique de l'habitat individuel avec ses lourdes conséquences financières pour les communes qui devaient faire face à l'obligation de desservir en services publics les habitations isolées. Mais elle tendait aussi à réduire les conséquences en matière de dégradation des sites et des paysages. Le plan mettait également en place une structure de voies rapides de communication pour relier les différentes agglomérations de la région parisienne au centre de Paris et fluidifier la circulation dans la capitale par la création d'une ceinture d'autoroutes qui s'ouvraient aux principales sorties de Paris.

En 1933, Henri Prost avec Maurice Rotival comme ingénieur ont été chargés de l'établissement du plan d'aménagement de la région algéroise.

Entre 1936 et 1951, dans le cadre des réformes engagées par Mustapha Kemal, visant à moderniser la Turquie, Prost est nommé urbaniste d'Istanbul, chargé d'établir son plan directeur. L'objectif est d'adapter la ville ancienne, avec ses trois secteurs de la Corne d'Or, Beyoğlu et la côte d'Asie, aux conditions de la vie moderne. Une des premières mesures de ce plan, qui a été partiellement exécutée depuis, était de relier les deux rives de la Corne d'Or par un nouveau pont et un grand axe de circulation – le pont et boulevard Atatürk. Le pont sur le Bosphore, également prévu a été aussi réalisé. Créant des zones industrielles, le plan prévoyait de déplacer les industries les plus polluantes installées sur les rives de la Corne d'Or. Il établissait des parcs de loisirs, des zones protégées autour des monuments historiques, dégagait les mosquées dont les silhouettes devaient contribuer à créer un effet pittoresque et

préconisait de sauvegarder l'habitat et les activités traditionnelles. Prost a consigné dans huit volumes de notes et rapports qu'il a intitulés «Les transformations d'Istanbul, l'ensemble des dispositions de son plan directeur».

Henri Prost a été membre fondateur en 1912 de la Société française des urbanistes. Il a été élu membre de l'Académie des beaux-arts en 1933 et président de la Société centrale des architectes en 1936. Professeur à l'Institut d'urbanisme et à l'École spéciale d'architecture et directeur de cette école de 1929 à 1959. Il est mort à Paris le 17 juillet 1959.

Notice de l'Académie d'architecture.