

PARKWAYS

aperçu historique



Henri Prost est alors un jeune urbaniste de 40 ans lorsqu'il débarque en janvier 1914 à Casablanca recommandé par Forestier à Lyautéy pour former le service des plans de villes au sein de l'administration du protectorat français au Maroc.

Prost, 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

parkway que l'on voit émerger comme un dispositif souple et spécifique dans le plan d'aménagement

Henri Prost aura été un grand artisan du système de parkways de Forestier ; dépassant l'échelle des plans urbains, il dessinera à l'échelle du territoire les cartes des projets que Forestier n'aura pas eu l'occasion de tracer, mais dont il aura été en quelque sorte l'initiateur.

Henri Prost à la cote varoise

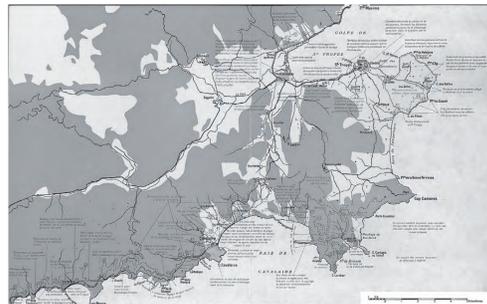


Fig. 3 : Henri Prost, Plan d'aménagement de la Côte d'Azur varoise 1923, « Plan détaillé – Secteur 3 – Cavalaire – St Tropez », carte illustrant les principes d'inscription de son projet dans la topographie du littoral et de protection du paysage, publiée dans l'œuvre de Henri Prost, Académie d'architecture, Paris, 1959, p. 137.

objectif :

- protéger et de mettre en valeur la côte tout en organisant l'ossature de réseau de voies de communications du littoral

- Le paysage de cette côte et sa topographie collinaire constituent la matrice du projet territorial de Prost

- anticiper l'évolution des villages en structurant ces futures agglomérations par un réseau de voies urbaines constituant le maillage urbain articulé au littoral et aux gares de chemin de fer situées en retrait.

- ce dispositif doit permettre la transformation des routes en voies urbaines

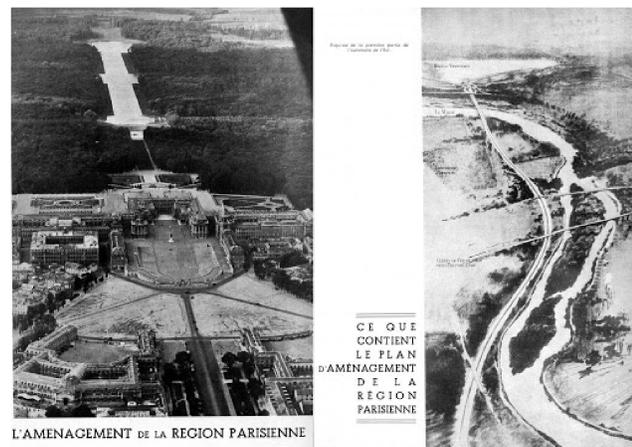
Henri Post à Paris



Fig. 4 : Henri Prost, Plan d'aménagement de la région parisienne, 1934, carte de « la route des parcs qui reliera tous les grands domaines de la région ouest et sud-ouest de Paris », publié dans un numéro spécial de la revue Urbanisme

-Un des éléments vaires 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 » ; cette route permet de relier ensemble cinq grands domaines. Ce projet est étudié par l'administration des Beaux-Arts ; il 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.

Ainsi, Prost structure un grand système de parcs régional composé d'espaces libres existants et nouveaux, reliés par le tracé des autoroutes, des grandes voies d'entrée et de sortie de Paris, des voies touristiques et de la route des Parcs de l'Ouest, complétés par l'inscription des grands belvédères à l'échelle régionale.



Henri Post au Rabat

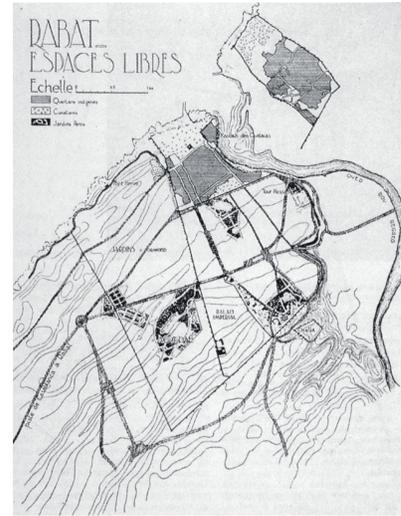


Fig. 1 : Jean Claude Nicolas Forestier, Rabat, Projet d'extension et plan d'une amorce de système de parcs au sud-ouest de la Médina, janvier 1914, Fonds Forestier / Cité de l'architecture et du patrimoine / Archives d'architecture du XXe siècle.

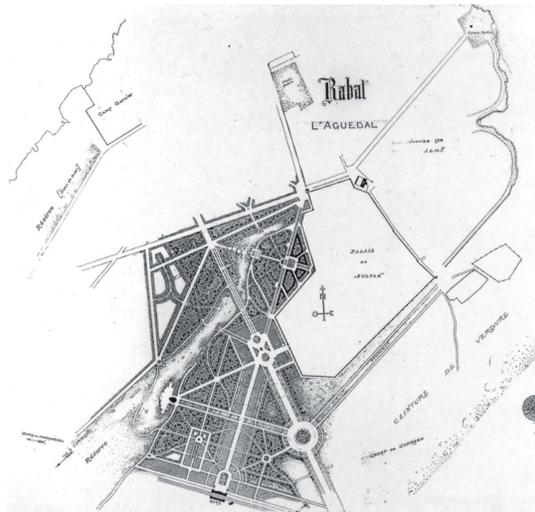


Fig. 1 : Jean Claude Nicolas Forestier, Rabat, Projet d'extension et plan d'une amorce de système de parcs au sud-ouest de la Médina, janvier 1914, Fonds Forestier / Cité de l'architecture et du patrimoine / Archives d'architecture du XXe siècle.

Objectif :

- sur la protection des jardins de la Ménara
- 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 jardins 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 Hassan

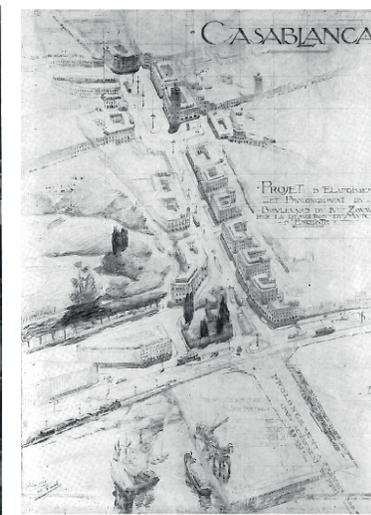
Le plan d'aménagement de Rabat :

- 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 paysage¹⁹. 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'essai 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 contreba

Henri Post à Casablanca



la caneubière de Casablanca



La façade de la médina se retourne vers le boulevard avec une ligne de boutiques sous arcades qui accompagne la descente du boulevard vers le port, qui est, selon un dessin bien connu, « la Canebrière de Casablanca » -A partir de la Place de France, c'est le Boulevard de la gare (Boulevard 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.



elles se déroulent le long de larges voies plantées et s'articulent sur des places publiques, la présence végétale y est importante et l'espace public qualifié, enfin elles sont bordées par des édifices publics ou institutionnels.

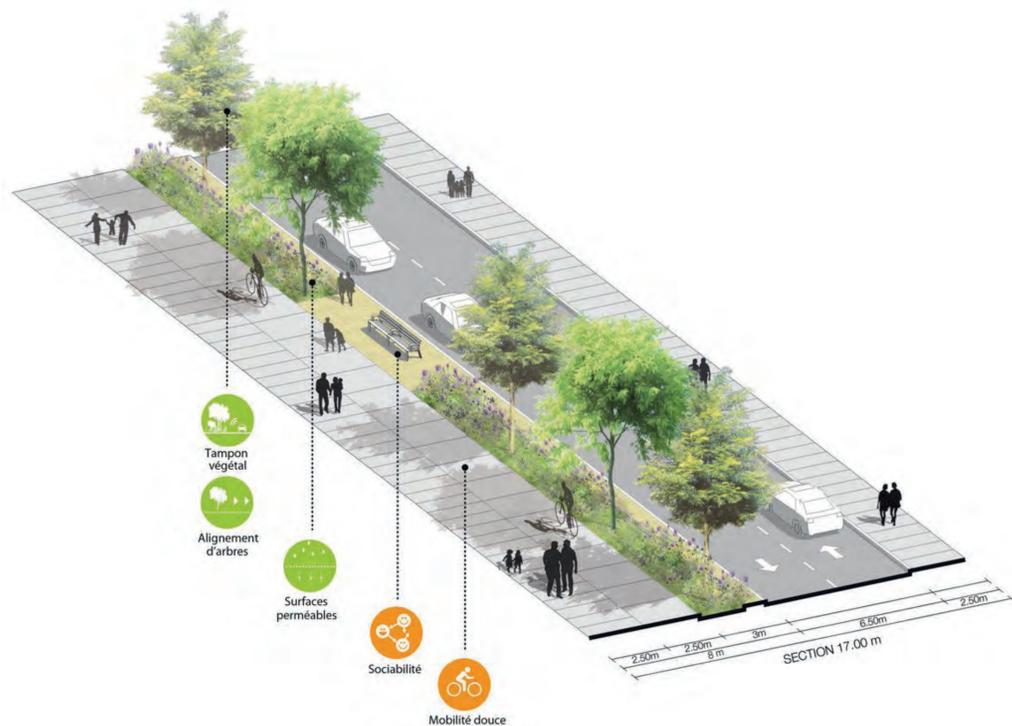
- Prost organise donc l'interface entre la médina et la ville européenne par l'espace public, sur l'emplacement du grand Sokko il implante la Place de France au point de convergence des anciennes pistes et relie la ville à la mer et au port avec le Boulevard du 4ème Zouave

PARKWAYS

Définition générale : Une promenade est une voie paysagère. Le terme est particulièrement utilisé pour une chaussée dans un parc ou reliant un parc dont les camions et autres véhicules lourds sont exclus. Au fil des ans, de nombreux types de routes ont été étiquetés promenades



différents usages des parkways



matériaux routier



On remarque plusieurs systèmes du vert, les pelouses et les palmiers bordent les routes témoignant une intervention liée à l'agrégation touristique ou la proximité à la mer.

requalification du sédiment littoral tanger



vue aérienne de la promenade de marakla



route littoral Tanger



boulevard merakla



promenade tanger



Cap Spartel



route vers Cap Spartel



littoral Fnideq



dessin de la route et ses composantes



promenade Fnideq



promenade Fnideq

les routes qui bordent le littoral et qui font partie du périmètre d'études, pourront faire l'objet d'une requalification.

Elles sont néanmoins mentionnée ici étant donné qu'elle est un élément majeur de la trame verte : c'est à elle que viendront se connecter les promenades transversales, reliées au parc. Les immeubles situés à l'ouest sont en contact direct avec cet espace.

elles prennent la forme d'un «parkway» : les voies de circulation sont noyées au milieu d'un grand parc linéaire. Ce caractère doit être conservé pour mettre à distance les bâtiments des voies. Il pourra même être amplifié par un recul supplémentaire des bâtiments.

Il ne s'agit donc pas de transformer ces voies en boulevard urbain avec façades alignées, mais de conserver la masse végétale qui les bordent pour que cet axe participe pleinement au système de trame verte et de cheminements doux

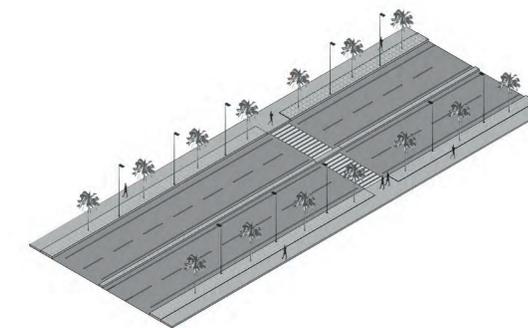
Martil



route littoral Martil



route littoral Martil



axonométrie de la voie



route Martil