

MILWAUKEE, PARK EAST CORRIDOR

LA VILLE APRÈS L'AUTOROUTE : ÉTUDES DE CAS



MARS 2016
1.11.002
978 27371 1974 3



www.iau-idf.fr

IAU

INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

* Île de France

Milwaukee :

Park East Corridor

• La ville après l'autoroute : projets réalisés •

IAU île-de-France

15, rue Falguière 75740 Paris cedex 15

Tél. : + 33 (1) 77 49 77 49 - Fax : + 33 (1) 77 49 76 02

<http://www.iau-idf.fr>

Directrice générale : Valérie Mancret-Taylor

Département : Aménagement et territoires / Directeur : Fouad Awada

Étude réalisée par Paul Lecroart, urbaniste, chef de projet

avec la contribution de Léa Maisonneuve, urbaniste

Maquette réalisée par Sylvie Castano

N° d'ordonnancement : 1.11.002

Crédits photo de couverture : P. Lecroart IAU îdF

Remerciements :

Merci à John Norquist (ancien maire de Milwaukee, ancien Président du Congress for the New Urbanism), Gregory Patin (Ville de Milwaukee) et Jeffrey Bentoff (Comté de Milwaukee) pour leur aide dans l'élaboration de cette étude.

L'étude a bénéficié du soutien de l'University of California in Los Angeles (UCLA), Luskin School of Urban Affairs, Dept. of Urban Planning : merci à Brian Taylor, Anastasia Loukaitou-Sideris et Martin Wachs.

Sommaire

• Introduction	2
• Le contexte	4
• Le processus de décision	10
Un maire urbaniste	12
Des coûts de transformation limités	12
• Le projet réalisé	14
Démolition de l'autoroute et aménagement de la nouvelle avenue	14
Un moteur du renouveau de la ville	17
Le projet urbain : le <i>Park East Redevelopment Plan</i>	18
• Les impacts du projet	22
Mobilité : diminution du trafic routier, reports moindres que prévus	22
Environnement : suppression de la barrière visuelle, reconnexion des quartiers	25
Aménagement urbain : un démarrage plus lent que prévu	26
• Les leçons du projet	30
Le réaménagement des antennes autoutières en Île-de-France	30
La prévision de trafic n'est pas une science exacte	30
Supprimer une antenne autoroutière, c'est possible et souhaitable !	30
Démolir la voie express, une contribution à la revitalisation de la ville	31
Un (trop) lent processus de redéveloppement urbain	31
Un rapport coûts/avantages très positif	32
Portage politique et partenariat public-public	33
L'aspect symbolique	33
• Les suites	34
La réflexion sur la démolition partielle de l'autoroute I-794	34
La <i>Vision 2050</i> et la préparation du plan régional 2050	36
• Sources & notes	40

Introduction

Longtemps symbole de modernité, l'autoroute urbaine est aujourd'hui associée à tous les maux des grandes métropoles : l'effet de coupure, le bruit, la pollution de l'air, l'émission de CO₂, la consommation d'énergies fossiles, les problèmes de santé.

Si le réseau routier rapide joue un rôle important dans la mobilité des biens et des personnes, on s'aperçoit maintenant qu'il cloisonne les territoires, dévalorise les quartiers et stérilise un foncier précieux.

Il tend aussi à encourager des modes de vie et de production de richesses qui entretiennent l'étalement urbain et la congestion.

La mutation de ces infrastructures routières monumentales héritées des Trente Glorieuses s'impose partout comme un sujet majeur de l'urbanisme contemporain. Marquée en son cœur par une maille dense de voies express branchées sur le Périphérique et l'A 86, la grande métropole de Paris est particulièrement concernée. Leur transformation en boulevards ou en avenues urbaines est-elle une solution ? La question fait débat en Île-de-France autour d'une série de projets portés par la ville de Paris et par d'autres collectivités.

En Amérique du Nord et en Asie, des villes brutalement traversées ou pénétrées par des voies rapides ont opté pour leur suppression. Pourquoi l'ont-elles fait ?

Comment ?

Quels impacts ont-elles observé ?

Que peut-on apprendre de ces expériences ?

Études de cas

Pour y répondre, l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île de France (IAU) a mis en place le programme d'études Avenues

métropolitaines en 2011 et engagé l'étude d'une douzaine d'expériences internationales de mutation de corridors autoroutiers.

À partir d'analyses sur place et d'entretiens avec des maîtres d'ouvrages, concepteurs et experts, ces expériences ont été examinées sous différents angles : stratégie et planification ; urbanisme ; mobilités ; paysage et espace public ; environnement et climat ; habitat et équité sociale ; économie ; processus de concertation et de décision ; maîtrise d'ouvrage et financement.

L'évaluation de l'impact de ces projets a été appréhendé à plusieurs échelles, depuis le quartier jusqu'à la région métropolitaine.

Au-delà de la transformation d'une infrastructure, chaque expérience raconte l'histoire d'une métropole en transition. Le présent rapport porte sur la métamorphose du corridor de l'autoroute *Park East* à Milwaukee (Wisconsin) dans le cadre d'un projet d'aménagement urbain et de renouvellement de son centre élargi.

Il s'inscrit dans une série de publications de l'IAU sur ce thème (accessibles sur www.iau-idf.fr) :

- en 2012, une première synthèse « *De la voie rapide à l'avenue urbaine : la possibilité d'une autre ville ?* », sous la forme d'une Note rapide de l'IAU ;
- en 2013, les expériences de Séoul, Vancouver, New York (*West Side Highway*) et San Francisco (*Embarcadero Freeway*) ;
- en 2014, celles de Portland et New York (*Sheridan Expressway*) ;
- en 2015, les cas de Montréal, San Francisco (*Octavia Boulevard*) et la présente étude *Milwaukee Park East Corridor*.

Un nouveau champ de réflexion et d'action

Les résultats de ces travaux ont donné lieu à de nombreuses communications, débats, séminaires, articles et interviews, en France et à l'étranger, ainsi qu'une contribution à l'ouvrage *Les Métamorphoses de l'autoroute urbaine* (Points FNAU). En Île-de-France, ils ont nourri le Schéma directeur régional 2030 et alimenté des discussions avec des représentants de la Région, de l'État, de Paris métropole, de la ville de Paris, de collectivités territoriales, de l'Atelier international du Grand Paris, de laboratoires d'idées sur la ville et les mobilités, etc.

Depuis quatre ans, les esprits ont beaucoup évolué sur ces questions. Élus et maîtres d'ouvrages prennent conscience qu'en l'état le réseau routier de la métropole peut être un handicap à la mobilité, à la qualité de vie et au développement de la région et des territoires qui la composent. Aussi paradoxal que cela puisse paraître au premier abord, l'évolution d'infrastructures spécialisées en avenues métropolitaines apaisées connectées à la ville, voire leur recyclage pour d'autres usages, apportent des réponses nouvelles et pertinentes.

Nourrie par ces travaux et discussions, une synthèse finale, à paraître, mettra en perspective les expériences internationales avec les possibilités d'évolution du réseau rapide de la grande métropole de Paris et les réflexions actuelles sur la ville post-carbone.

Le cas du corridor de l'autoroute

Park East à Milwaukee

En 2003, le maire de Milwaukee, agglomération de 1,7 million d'habitants, lance la démolition de la *Park East Freeway*, une pénétrante

autoroutière, et son remplacement par une avenue urbaine, la *Mc Kinley Avenue*. Objectifs : recoudre le tissu urbain de part et d'autre d'une nouvelle trame viaire, stimuler le redéveloppement économique de la ville et rééquilibrer les modes de déplacement vers le centre. Objectifs atteints ? Oui, pour une large part, mais moins vite que prévu du fait de la crise de 2008.

La suppression de la barrière physique et psychologique de l'autoroute a eu un impact positif à l'échelle de la ville et stimule l'intégration des quartiers nord dans les dynamiques urbaines. La diminution des volumes de circulation permet de faire aisément cohabiter le trafic automobile avec les piétons et les vélos -dont l'usage a augmenté. Les coûts de transformation de l'autoroute s'avèrent modérés au regard des bénéfices futurs (et des coûts prévus de remise en état et de maintenance de l'autoroute).

En termes de stratégie, le cas de Milwaukee permet de tirer plusieurs enseignements :

- la vision prospective et stratégique que la renaissance de la ville résidait dans la remobilisation d'un foncier stérilisé par les voies rapides et leurs parkings ;
- l'intégration des ingrédients de cette vision stratégique dans un projet d'aménagement d'ensemble à l'échelle de la ville et du quartier ;
- le leadership d'un maire et sa capacité à convaincre l'État, maître d'ouvrage, et le Comté, propriétaire du foncier, de se lancer dans l'aventure en dépit de prédictions de congestion du trafic défavorables (ces prévisions de circulation ne se sont pas réalisées, le trafic ayant diminué).

Le contexte

Pays : États Unis d'Amérique

Ville : Milwaukee

Population ville : 600 000 (2013)

Population métropolitaine : 1,7 millions (2010)

Linéaire de la voie : 1,6 km

Trafic avant : 54 000 véhicules/jour (1999)

Trafic après : 24 000 véhicules/jour (2012)

En 2003, la Ville de Milwaukee dans le Wisconsin (ville-centre d'une agglomération *Metro Milwaukee* de 1,7 million d'habitants!) remplace une antenne autoroutière, la *Park East Freeway* qui coupait la ville en deux au nord du centre-ville, par une avenue urbaine. La principale motivation des autorités municipales est alors d'encourager le renouvellement urbain de l'ensemble du quartier et de recoudre le tissu urbain de part et d'autre de la nouvelle avenue.

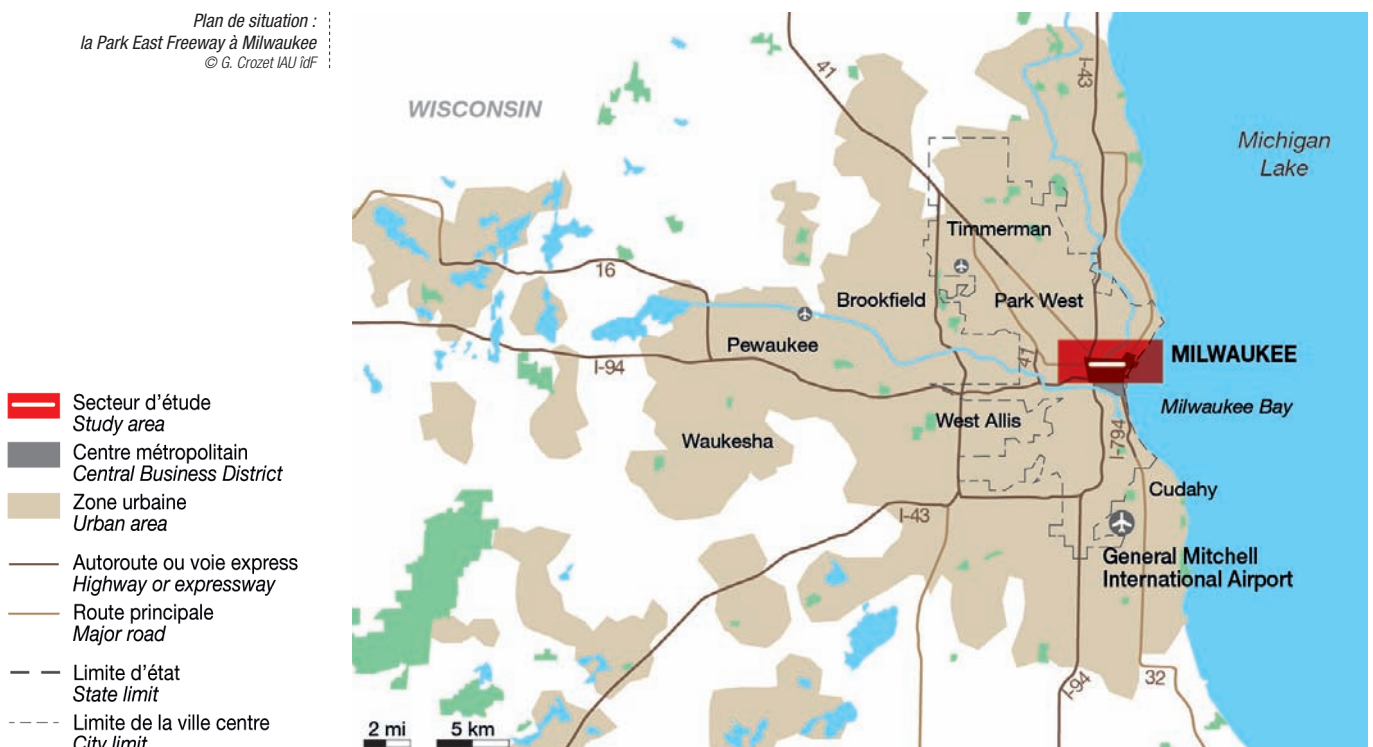
La *Park East Freeway* est envisagée comme le tronçon est de la *Park Freeway* prévue dans le cadre d'un programme autoroutier très extensif approuvé par referendum en 1948.

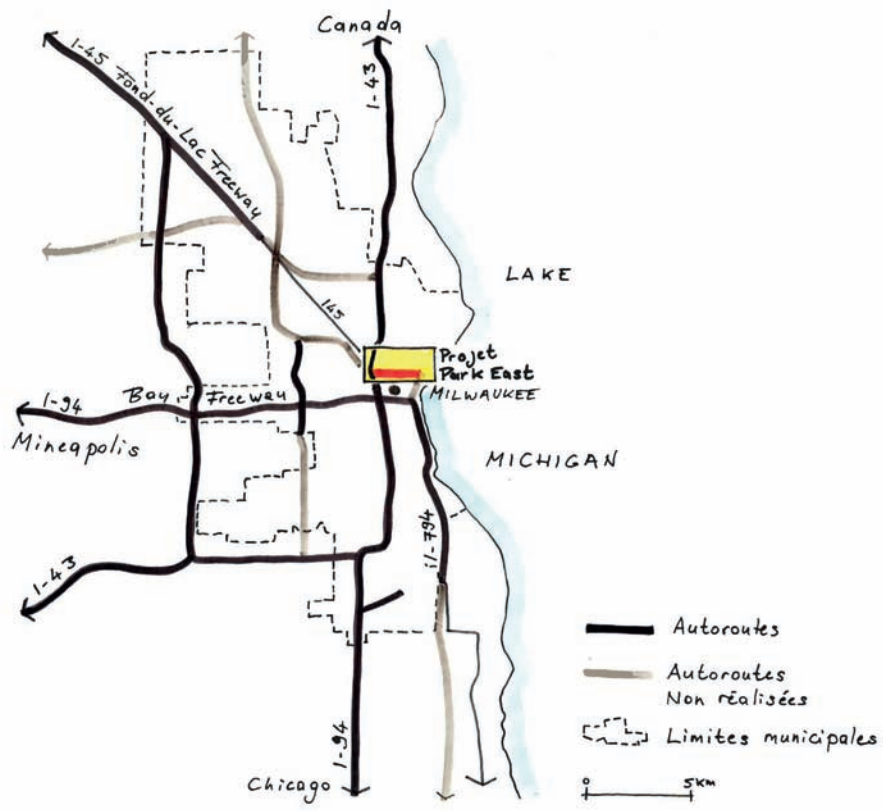
Connectée par un échangeur à l'Interstate I-43, l'autoroute de contournement de Milwaukee, la *Park East Freeway* était destinée dans les années 1950-60 à devenir le maillon nord d'une rocade autoroutière complète du centre-ville, la *Downtown Loop Closure*.

Le bouclage à l'est devait être assuré par une autre autoroute, la *Lake Freeway*, le long du lac Michigan au travers d'un parc très apprécié localement, le *Juneau Park*.

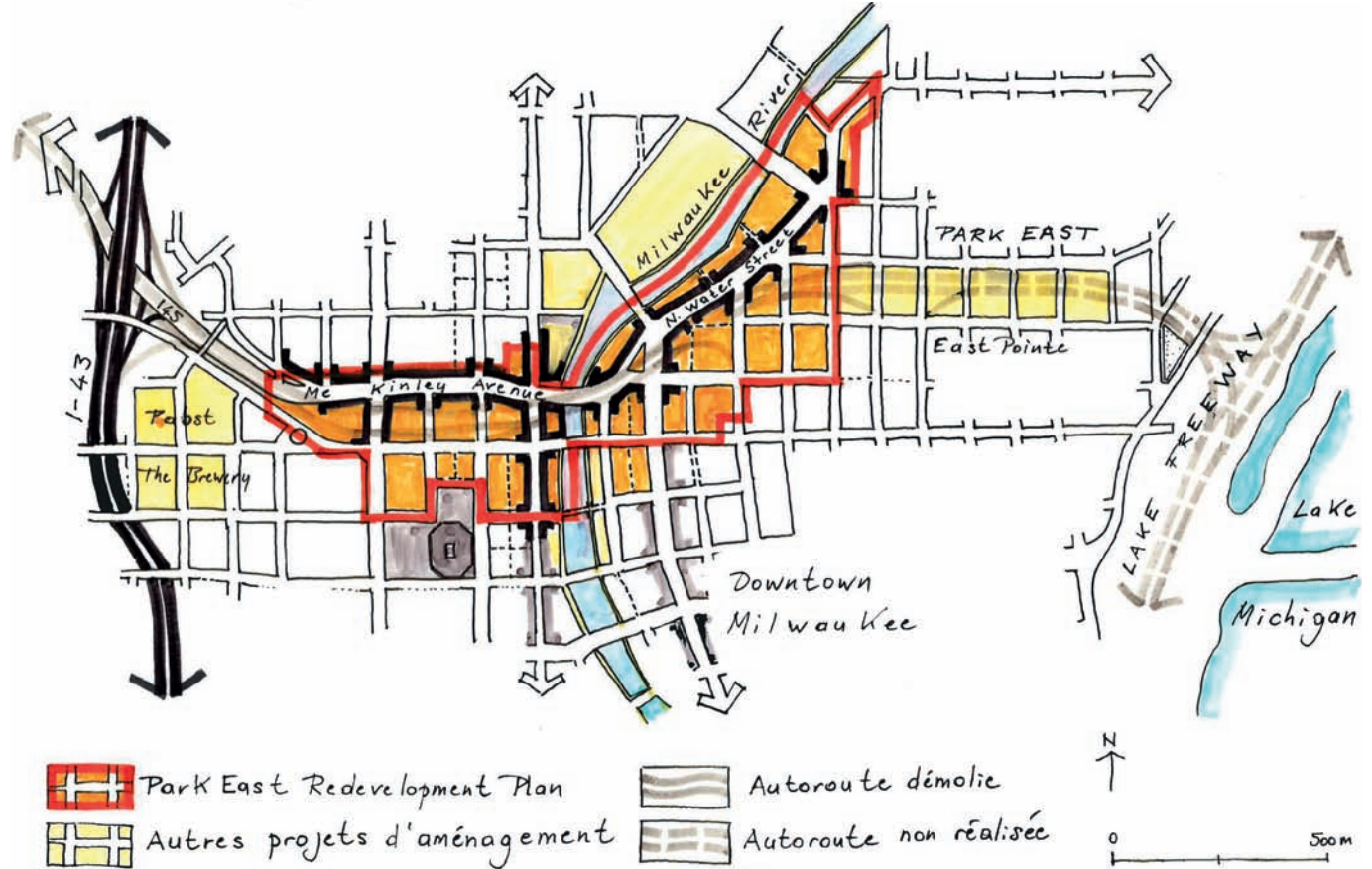
Les acquisitions foncières et les démolitions d'immeubles pour la construction de l'autoroute démarrent en 1965, en même temps qu'est approuvé un nouveau programme autoroutier.

Plan de situation :
la Park East Freeway à Milwaukee
© G. Crozet IAU idF





La Park East Freeway dans le réseau routier de Milwaukee.
© P. Lecroart IAU idF



Le Park East dans son contexte urbain
© P. Lecroart IAU idF

Dès 1965, des oppositions aux projets autoroutiers s'expriment lors des auditions publiques et en 1971 le projet de *Lake Freeway* est annulé par décision de justice.

En 1972, le projet de construction de la *Park West Freeway*, le prolongement vers l'ouest de l'autoroute *Park East*, est stoppé pour cause d'absence d'étude d'impact environnemental alors que 99 % des emprises foncières de l'autoroute sont acquises et près de 1 600 logements démolis.

En 1977, après cinq ans d'études et de débats, la *Federal Highway Administration* (FHWA), l'autorité en charge des routes au niveau

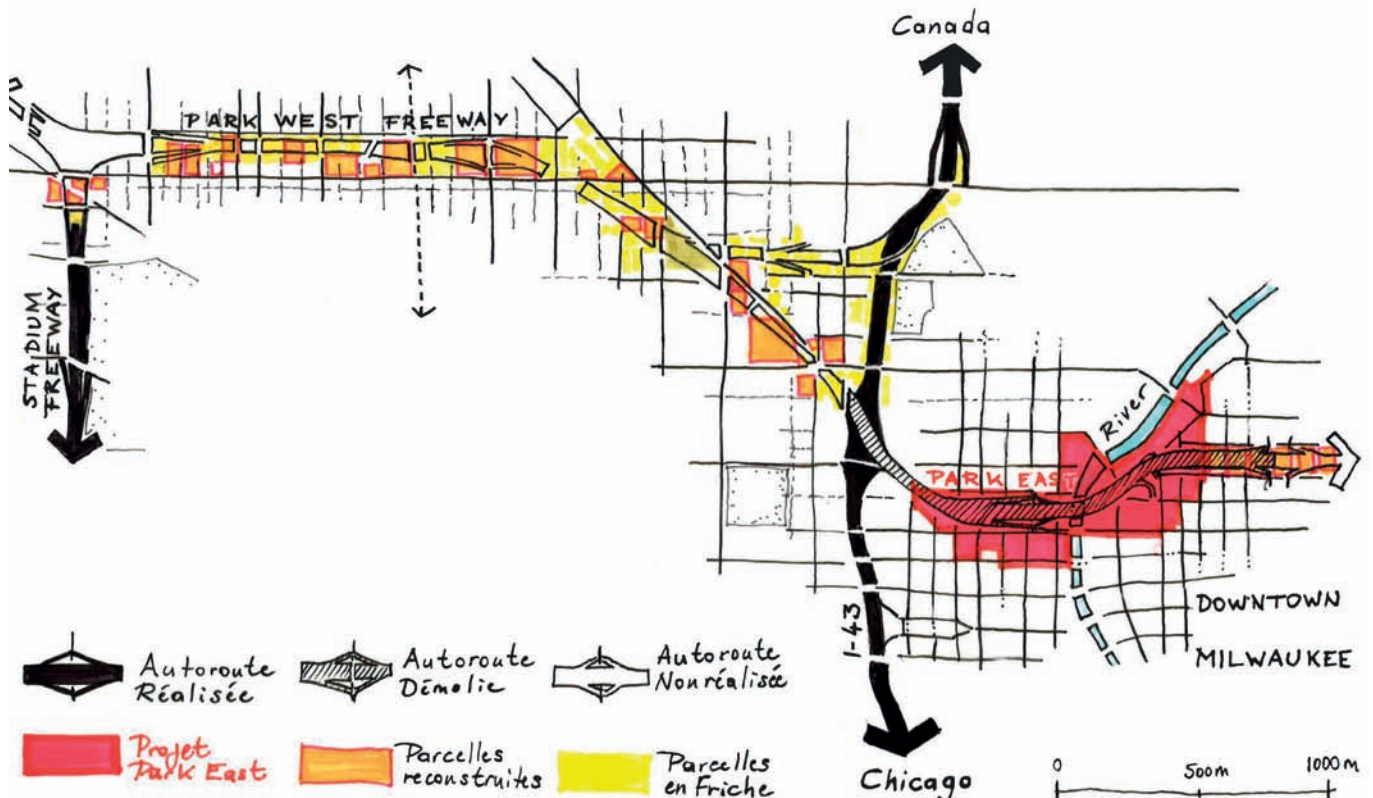
fédéral, décide d'abandonner le projet de la *Park West Freeway* en raison des oppositions locales et de sa faible utilité.

Bien que les emprises de l'autoroute aient été déclassées et aient été rendues constructibles dans les plans, trente ans plus tard certaines parcelles démolies sont toujours inoccupées.

Entre temps, la réalisation de la *Park East Freeway* se poursuit dans le cadre du projet de *Downtown Loop*, la rocade du centre-ville.

En 1971, en dépit de fortes oppositions locales et municipales, environ la moitié de cette rocade est réalisée, dont les 1,6 km de la *Park East Freeway* au prix de la démolition

Corridor Park West Freeway déclassé en 1977 et corridor Park East (état 2015) : même non réalisés les projets autoroutiers ont un impact durable sur la ville.
© P. Lacroart IAU idF



• Park East Corridor •

*Vue aérienne de la Park East Freeway avant sa démolition.
Au 1^{er} plan, les deux viaducs et les délaissés de voirie utilisés comme parkings.
Au 2^e plan, à gauche, îlots bâtis sur les emprises prévues pour le prolongement de l'autoroute ; à droite, Downtown Milwaukee.
Au fond, le lac Michigan.*

© Courtesy of the Congress for the New Urbanism



Logements réalisés dans les années 1990 sur les emprises acquises en vue du prolongement de l'autoroute abandonné dans les années 1980.

© P. Lecroart IAU îdF



d'environ 6,5 hectares d'usines et de logements. L'autoroute se termine à l'ouest par deux bretelles provisoires en attendant son prolongement vers le lac Michigan ; les acquisitions foncières et la démolition de plusieurs îlots de ce secteur, appelé *East Pointe*, sont alors engagées.

Mais en 1972, le maire de l'époque, Henry Maier, décide de ne plus contribuer financièrement au projet : « l'Amérique est la seule nation au monde à conduire les villes à la banqueroute sur des autoroutes. Ma ville réalise que les *freeways* (autoroutes gratuites) ont un coût »².

À la fin des années 1980, la question de la suppression de l'autoroute est officiellement posée dans le cadre de la stratégie de régénération urbaine du centre-ville de

Milwaukee portée par le maire de l'époque John O. Norquist. Mais il faudra encore une quinzaine d'années pour que ce projet urbain ne devienne réalité.

Avant sa fermeture, l'autoroute *Park East* (numérotée STH-145) supportait un trafic moyen de plus de 50 000 véhicules par jour³. Aujourd'hui, l'avenue qui la remplace en transporte moitié moins alors que le centre-ville de Milwaukee a gagné des habitants et des emplois.

Le corridor de l'ex-autoroute est conçu d'emblée comme un moteur du renouveau de la ville et de reconnexion des quartiers. Occupé jusqu'en 2002 par des parkings et des terrains vagues, ce corridor est actuellement progressivement aménagé tant bien que mal au travers d'un projet urbain ambitieux porté par la Ville et le Comté.



Milwaukee est la ville de Harley Davidson, très tournée vers les loisirs motorisés (ici le Musée).
© P. Lacroart IAU idF

Le processus de décision

Un projet inscrit dans une stratégie de reconquête urbaine

Mise en service en 1971, la *Park East Freeway* reste sous-utilisée du fait de l'absence de bouclage à l'est le long du Lac Michigan : en 1999, le trafic moyen de cette autoroute de 2 x 3 voies est de 54 000 véhicules/jour, pour une capacité théorique de 90 000 véhicules/jour.

En tant que pénétrante routière au cœur d'un tissu urbain dense, la *Park East Freeway* offre un accès limité au centre-ville avec seulement deux points d'échange ; surtout, elle interrompt la trame des rues et tend à concentrer le trafic est-ouest sur un seul axe.

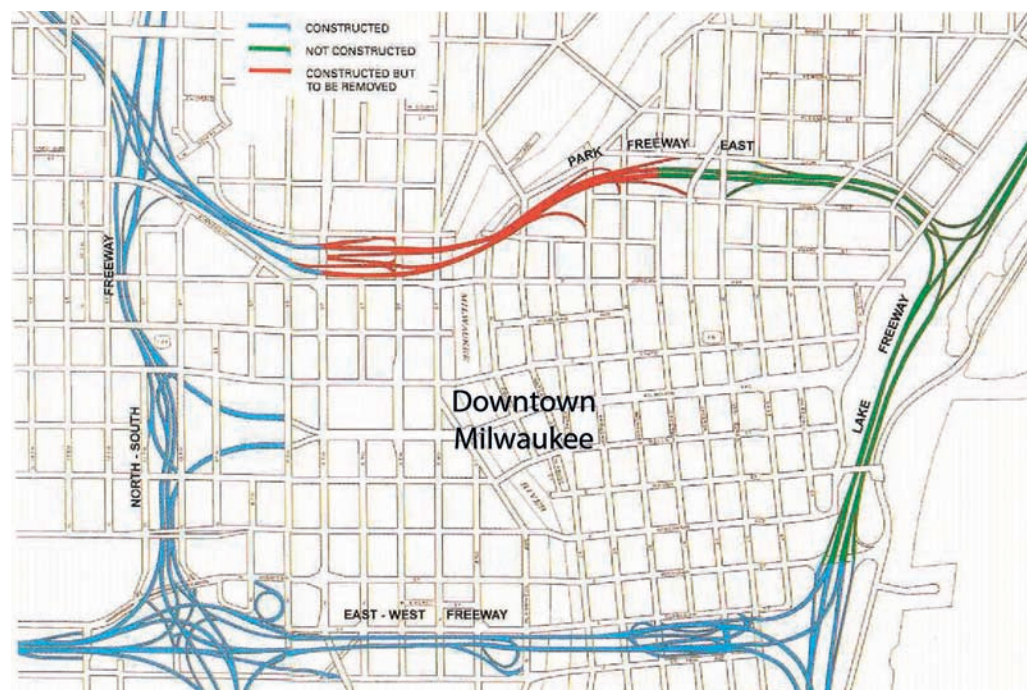
Sur le plan urbain, la barrière visuelle, l'ombre portée et les nuisances créées par le viaduc de l'autoroute et ses bretelles d'accès entraînent un désinvestissement immobilier dans toute cette partie de la ville qui se traduit par des friches et des terrains vagues.

Les dessous de l'autoroute utilisés comme parkings sont insécurisants la nuit.

Enfin, après 30 ans d'usage, l'infrastructure en viaduc apparaît structurellement déficiente.

L'évolution du réseau autoroutier de Milwaukee :
en bleu, sections en service ;
en rouge, section réalisée puis démolie ;
en vert, section non réalisée.

© Southeast Wisconsin regional planning commission (SEWRPC)





La Park East en 2002 au niveau de la 5^e rue : une forte coupure entre le centre-ville et les quartiers.
© Credit Journal Sentinel Files



Les berges de la rivière Milwaukee utilisées comme parkings et le pont de la Park East Freeway avant sa démolition.
© DR

Un maire urbaniste

En 1988, John Norquist, l'un des initiateurs des luttes contre les projets de voies express des années 1970 est élu maire de Milwaukee. Il lance alors l'idée de démolir deux voies express encerclant le centre-ville⁴ : au sud, la *East-West Freeway* (I-794), et au nord la *Park East Freeway*.

Au début des années 1990, l'État du Wisconsin décide de déclasser les emprises sur les îlots démolis de l'East Pointe, en friche depuis 20 ans, permettant ainsi leur développement résidentiel.

Le succès de cette opération et l'opposition de l'État du Wisconsin à la démolition de l'I-794 dont le trafic est estimé à l'époque à 89 000 véhicules/jour, conduisent John Norquist à donner la priorité à la démolition de la *Park East Freeway* en 1998.

En 1999, à l'issue d'une phase d'études et de concertation parfois tendue⁵, l'État du Wisconsin, maître d'ouvrage de la voie, le Comté de Milwaukee, propriétaire des emprises foncières, et la Ville de Milwaukee décident à l'unanimité la démolition de la voie express *Park East* dans le cadre d'un protocole d'accord global sur les transports. Ils décident en même temps le principe d'un projet d'aménagement urbain reconnectant la ville de part et d'autre d'une nouvelle avenue régulée par des feux à 2 x 3 voies, la *McKinley Avenue*.

Chantier de démolition de la *Park East Freeway* entre 2002 et 2003. © Milwaukee Department of City Development



Des coûts de transformation limités

Le coût du projet de transformation en avenue est estimé à l'époque à 25 millions de dollars (\$US) à comparer avec les 100 millions de \$US anticipés par l'État du Wisconsin pour la reconstruction de la voie.

Le bouclage du financement du projet est assuré :

- d'une part, par une contribution de l'État fédéral de 20 millions de \$US dans le cadre de la Loi sur les Transports Terrestres Intermodaux de 1991 (*Intermodal Surface Transportation Efficiency Act, ISTEA*) ;
- d'autre part, par le système du *Tax Increment Financing* qui permet à la Ville sur une partie du périmètre de l'opération (environ 10 hectares) de financer son emprunt en anticipant sur les plus-values fiscales escomptées après réaménagement.

Le *Downtown Plan* : requalifier un centre-ville ceinturé d'autoroutes et de parkings

À la fin des années 1990, le conseil municipal de Milwaukee prend conscience du fait que le centre-ville est « emmuré » par une couronne d'infrastructures et de délaissés autoroutiers qui le sépare de sa périphérie. Le *Downtown Plan* de 1999 constate qu'un quart du foncier disponible pour le développement du centre-ville est stérilisé par ce ring d'autoroutes et les très nombreux îlots occupés par des parkings sous les viaducs autoroutiers ou à proximité. Plus de 77 000 places de stationnement sont recensées dans le centre-ville, avec un faible taux d'occupation global de l'ordre de 61 %.

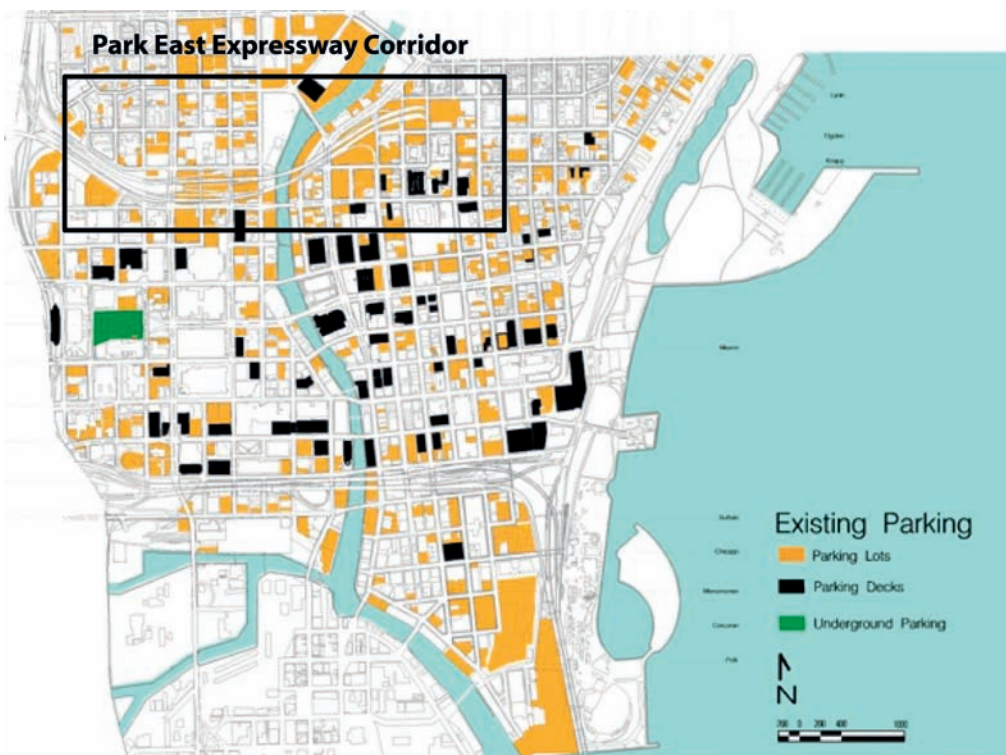
Le *Downtown Plan* met en évidence le lien étroit entre la forte densité du réseau autoroutier, l'importance des surfaces occupées par le stationnement et la perte d'attractivité du centre-ville.

La Ville propose alors de revitaliser le centre-ville en réactivant les fonctions de centralité, en encourageant la densité de logements et en réduisant la place de l'automobile.

Le plan prévoit de concentrer le stationnement sur un nombre de sites limités, au sol ou en ouvrage, de manière à libérer près de 80 hectares de terrains pour d'autres usages.

Il identifie le projet *Park East Freeway* comme l'un des 13 « projets catalytiques » susceptibles de requalifier le grand centre de Milwaukee.

La programmation proposée pour le corridor *Park East* est tournée vers l'habitat, les loisirs, l'évènementiel et la culture et les bureaux, en lien avec la mise en valeur de la rivière Milwaukee.



Le centre-ville de Milwaukee est cerné par une ceinture de parkings qui occupent les îlots démolis lors de la construction du réseau de voies rapides et les délaissés routiers (en jaune).

En haut, le corridor de l'autoroute Park East.
© *Downtown Plan* 1999, Department of City Development, City of Milwaukee

• Park East Corridor •

Le projet réalisé

De la vision au projet d'aménagement urbain

Le corridor de la Park East avant et après la démolition de l'autoroute de 2003.

En haut, les bretelles, les viaducs et les parkings créent une forte coupure ; en bas, terrains en attente d'aménagement en 2011.

*© City of Milwaukee Planning Department
© P. Lacroart IAU idF*



Démolition de l'autoroute et aménagement de la nouvelle avenue

Les travaux de démolition de la *Park East Freeway* et de réaménagement de voirie sont réalisés entre 2002 et 2006 sous maîtrise d'ouvrage du Comté de Milwaukee, en partenariat avec le *Wisconsin Department of Transportation* et la Ville :

- en juin 2002 le viaduc sud est déconstruit sans fermeture de l'axe, le trafic continuant à circuler sur une voie dans chaque sens sur le viaduc nord ;
- en 2003, le viaduc nord est démoli à son tour et les déblais évacués ;
- en 2004, sont réalisés la nouvelle avenue, le nouveau pont sur la rivière Milwaukee et les raccordements à la voirie locale ;



- en janvier 2006, est achevée la suppression des bretelles de l'échangeur de la I-43 (*Hillside Interchange*), sa transformation en un carrefour à plat réglé par des feux qui assure la jonction avec l'avenue du Fond du Lac (le prolongement à l'ouest de la route STH-145 qui remplace l'autoroute).



L'ex-*Park East* est remplacée par une avenue à 2 x 3 voies, l'avenue McKinley : à l'ouest, la voie reste dénivelée par rapport à la trame des rues ; plus à l'est, elle se maille à la trame orthogonale des rues de Milwaukee (*street grid*) par une série de carrefours à plat à feux permettant tous les mouvements de véhicules et des traversées piétonnes aisées.

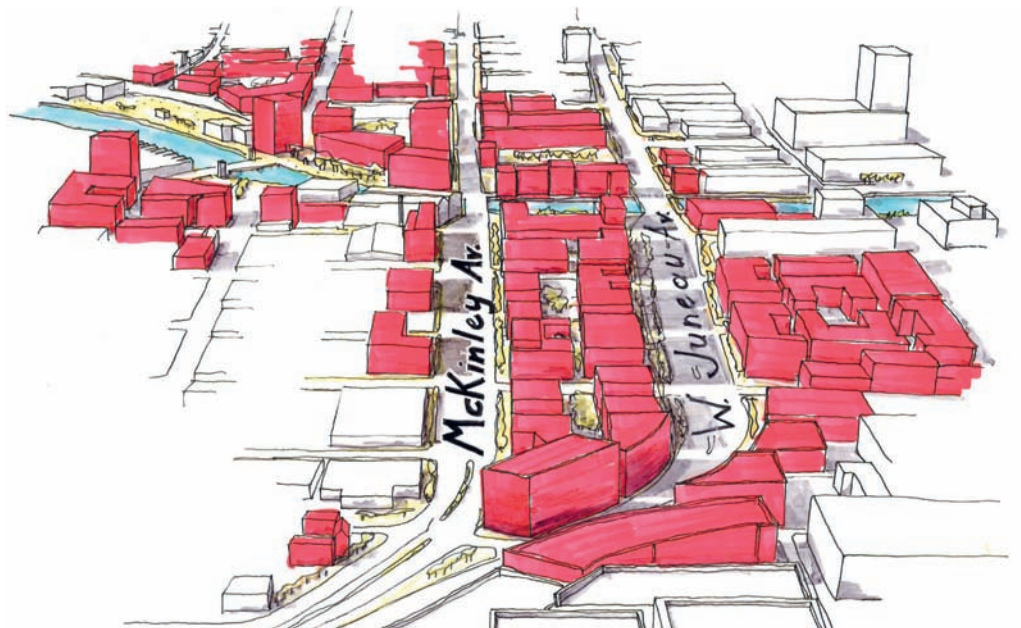
.....
 Aujourd'hui des traces de l'autoroute sont encore visibles :
 à gauche, l'emprise de l'ex-autoroute ;
 à droite : un des nombreux parkings qui longeait l'autoroute.
 © P. Lecroart IAU îdF

.....
 La démolition de l'autoroute a permis de libérer du foncier.
 De nombreux projets ont vu le jour sur les anciennes emprises de l'autoroute.
 © P. Lecroart IAU îdF



• Park East Corridor •

Vue volumétrique du projet urbain Park East (état 2004). En rouge, constructions prévues sur les emprises de l'ex-autoroute
© P. Lecroart IAU îdF



Les rives de la Milwaukee river ont été réaménagées afin d'y développer des activités de loisir et de l'habitat.
© P. Lecroart IAU îdF



Un moteur du renouveau de la ville

Dès l'origine, l'objectif principal de la démolition de la *Park East Freeway* est de reconstruire un quartier mixte d'habitat, de bureaux, de commerces et de loisirs en reconnectant la trame des rues.

Il s'agit en particulier de tirer parti de la rivière de Milwaukee pour y développer des fonctions récréatives avec des restaurants,

bars, théâtres, hôtels, etc. autour de nouveaux espaces piétonniers et en relation avec le pôle de *Water Street* à l'est.

Le projet est conçu par le directeur de l'urbanisme visionnaire de l'époque, Peter J. Park, comme l'un des moteurs du *Downtown Plan* de 1999, la stratégie de renouveau du centre de Milwaukee affaibli par la concurrence



Parcelles à fort potentiel de mutation dans les deux corridors d'autoroutes promises à la démolition (en rouge) : la Park East et l'I-794. Downtown Plan de 1999. © SDowntown Plan, Department of City Development, City of Milwaukee

de pôles périphériques. Préparé par une série d'ateliers participatifs, ce plan traduit une véritable prise de conscience de la part des élus, des professionnels et des habitants de l'impact négatif d'un aménagement tourné vers l'automobile et de la nécessité vitale pour Milwaukee de développer un centre-ville habité, vivant et favorable aux piétons.

Le *Downtown Plan* de 1999 envisage à terme la démolition des deux voies express enserrant le centre-ville de manière à libérer une centaine d'hectares de terrains potentiellement mutables (emprises routières, parkings, friches), soit près d'un quart de la surface du centre-ville (440 ha).

Le projet urbain : le *Park East Redevelopment Plan*

Approuvé en 2004, le *Park East Redevelopment Plan* (Plan d'aménagement de la Park East), prévoit le réaménagement d'un secteur de 27 hectares au total, dont 6,5 ha d'emprises autoroutières appartenant au Comté, 1,5 ha de terrains appartenant à la ville et 15 ha de terrains privés occupés soit par des parkings au sol, soit par des bâtiments en plus ou moins bon état.

L'un des enjeux du Plan est de réduire l'offre pléthorique de stationnement (plus de 2 400 places) liée aux faibles valeurs foncières induites par l'autoroute.

Le quartier se métamorphose peu à peu grâce aux nouvelles constructions dans un contexte économique local ralenti par la crise de 2008.
© P. Lacroix IAU îdF

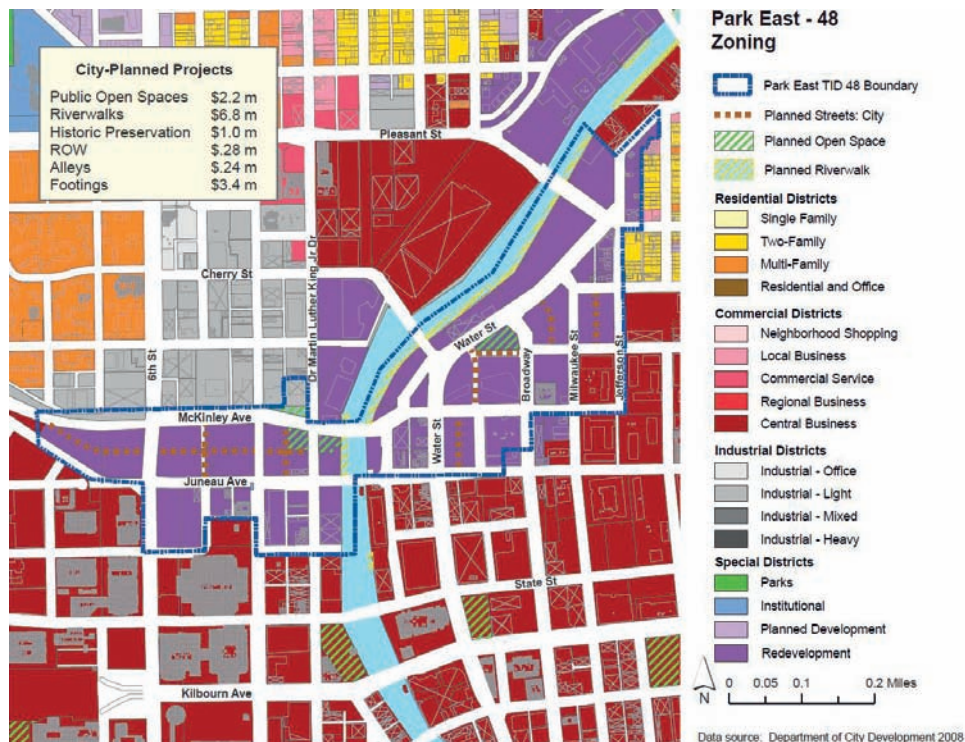


Cohérent avec le *Downtown Plan* (révisé en 2010) et le *Comprehensive Plan de Milwaukee* (plan général), le *Redevelopment Plan* se compose de trois documents :

- le *Renewal Plan* précise les conditions juridiques et financières du projet,
- le *Master Plan* décrit la stratégie spatiale, la vocation et le caractère des voies et des différents sous-secteurs du projet,
- le *Development Code* précise les règles d'urbanisme et d'architecture applicables.



Propriétaires fonciers dans Park East Corridor : en orange, terrains appartenant au Comté de Milwaukee.
© Park East Redevelopment Plan 2004



Le projet urbain du Park East Corridor s'étend sur 27 hectares (pointillé bleu).
© Department of city development

• Park East Corridor •



Le nouveau pont réalisé suite à la démolition de l'autoroute en prolongement de la McKinley Avenue.
© P. Lacroix IAU îdF

Le corridor de l'ex-autoroute Park East se construit peu à peu.
À droite la McKinley Avenue ;
à gauche, la tour The Moderne en construction en 2012.
© Urban Milwaukee - DR



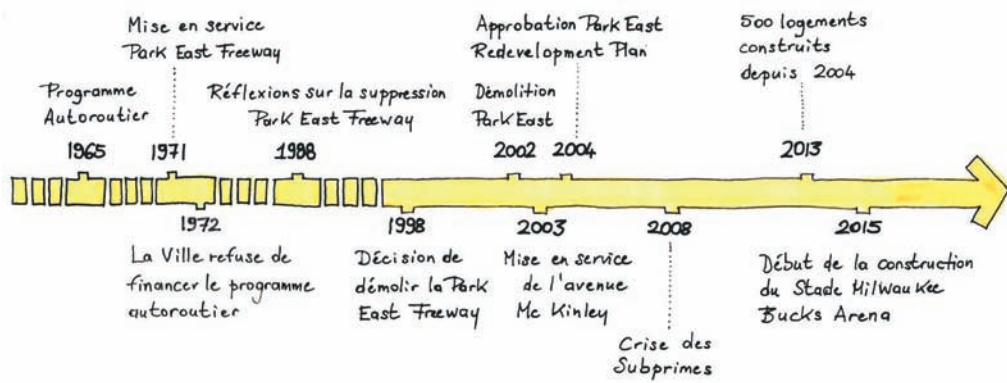
Le *Renewal Plan* détaille notamment le mandat de la *Redevelopment Authority of the City of Milwaukee* chargée du pilotage du projet urbain et de l'acquisition des terrains nécessaires au projet, à l'amiable ou par voie d'expropriation. Il met en place les conditions dans lesquelles la Ville peut bénéficier du système d'anticipation financière via des incitations fiscales et le *Tax Increment District* en 2002, périmètre dans lequel s'applique du financement des opérations par anticipation des recettes fiscales.

Le *Master Plan* propose une nouvelle trame de rues en échiquier reconnectant toutes les voies existantes et créant un total de 28 petits îlots d'environ 90 m x 120 m.

Le projet prévoit une trame d'immeubles de ville mixtes de 4 à 6 niveaux avec trois vocations dominantes : bureaux-commerce-loisirs le long de l'avenue McKinley (*McKinley Avenue District*), hôtels-restauration-loisirs et habitat dans le *Lower Water District*, habitat à haute densité dans le *Upper Water District*.

Le *Master Plan* met l'accent sur la nécessité de penser l'articulation des espaces publics et privés à l'échelle du piéton.

Le *Development Code* définit un principe d'îlots avec un bâti à l'alignement le long des voies, tout en offrant la possibilité de dérogation pour des programmes et/ou des architectures marquant le paysage.



Historique du projet Park East de la construction de l'autoroute à l'aménagement urbain.
© P. Lecroart IAU idF

Construction dans le corridor Park East. Au fond, le Downtown.
© P. Lecroart IAU idF



Les impacts du projet

Mobilité : diminution du trafic routier, reports moindres que prévus

Avant sa destruction, la destination des 54 000 véhicules/jour empruntant la *Park East Freeway* se répartit pour moitié entre l'accès au centre et aux quartiers limitrophes d'une part, et un

Plan du tramway de Milwaukee (en bleu), avec les possibilités d'extension (en rouge).
© City of Milwaukee



transit à destination d'autres quartiers et villes de la métropole, d'autre part. Et pratiquement aucun trafic poids-lourds.

En 1998, les études de trafic commandités par le Département Transports de l'État du Wisconsin (WisDOT) dans l'hypothèse d'une fermeture de la *Park East* estiment les reports de circulation sur le réseau autoroutier existant, assez chargé, à 21 000 véhicules/jour. En 2000, la *Federal Highway Administration* (FHWA), l'agence de fédérale des routes, exige de nouvelles études de trafic avant de donner le feu vert au financement du projet. Ces études montrent que sur les quelques 60 600 trajets/jour prévus sur l'axe en 2020, 25 600 pourraient être assurés par la nouvelle avenue, 24 000 trajets par le réseau de rues existant, tandis que seuls 8 000 à 11 000 trajets/jours seraient reportés sur le réseau autoroutier. Ces chiffres sont considérés comme acceptables.

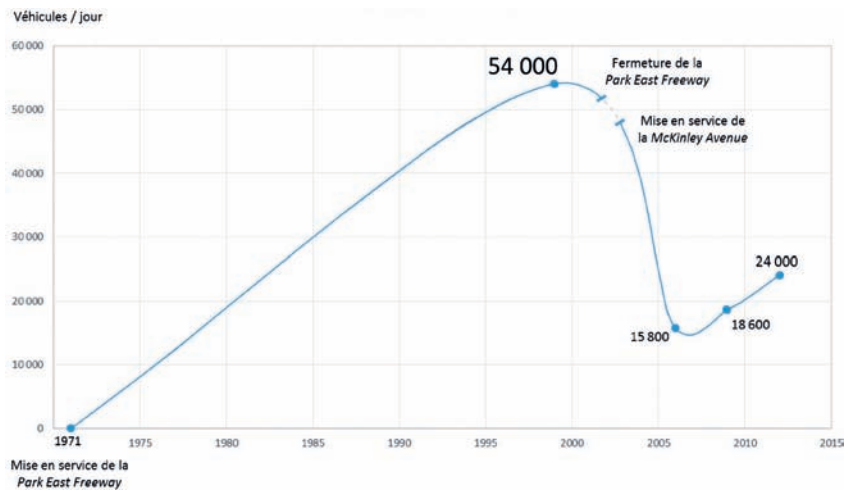
L'impact le plus négatif identifié alors est un niveau de service réduit pour certains automobilistes (pertes de temps). Pour y répondre le projet prévoit des modifications de voirie, notamment la mise à double-sens de certains axes pour améliorer l'écoulement du trafic. Le maire et le Conseil municipal ont considéré à l'époque que les effets positifs attendus en termes de redéveloppement urbain compenseraient largement ses effets négatifs.

Que s'est-il réellement passé en termes de déplacements ? La démolition de la voie express n'a pas engendré de bouchons, ni pendant les travaux, ni après.

Aujourd'hui, la circulation n'atteint pas les niveaux anticipés sur l'avenue McKinley qui remplace la voie express : les volumes de trafic sont aujourd'hui compris entre 18 600 véhicules par jour (2009) et 24 000 (2012). Les reports de trafic sur les voies urbaines ont été faibles et aisément absorbés.

De l'avis du responsable de la stratégie d'aménagement de la Ville, Gregory Patin, les 2 x 3 voies de l'avenue McKinley⁶ sont surdimensionnées, une avenue 2 x 2 voies aurait suffi. La reconnexion des rues permet de répartir le trafic et fluidifie les voies en permettant tous les mouvements.

De manière générale, la politique de revitalisation du *Downtown* de Milwaukee se traduit par une augmentation de l'usage des transports en commun, de la marche à pied et du vélo. Une première ligne de tramway est en projet dans le centre-ville avec une extension envisagée dans le corridor de l'ex-Park East.



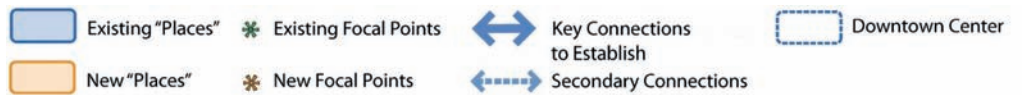
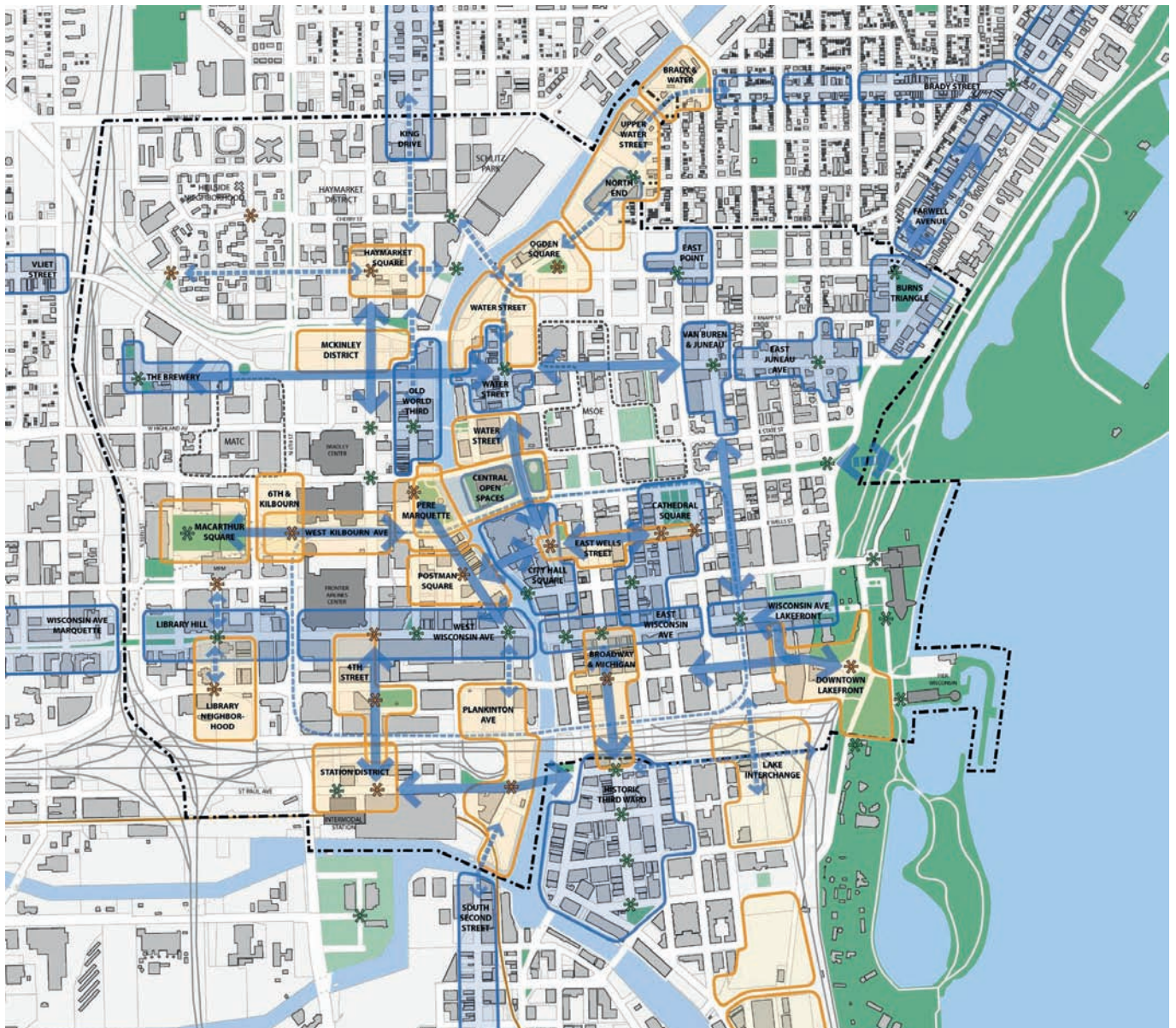
Evolution du trafic dans le temps sur l'axe Park East Freeway / McKinley Avenue.
© L. Maisonneuve IAU idF

La transformation de la Park East Freeway a nécessité une coopération étroite entre Ville (à gauche, Gregory Patin Strategic Development Manager en charge du projet) et le Comté de Milwaukee, propriétaire foncier (à droite, le directeur de projet, Jeffrey Bentoff).
© P. Lacroart IAU idF



• Park East Corridor •

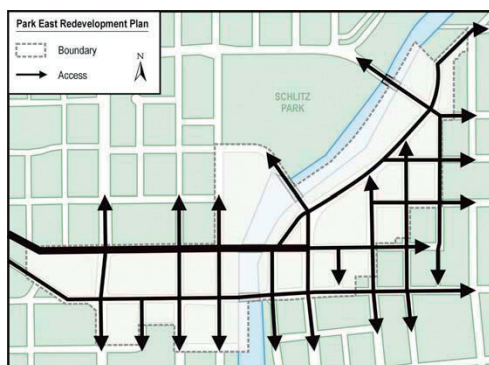
La Ville de Milwaukee a compris que la qualité des liaisons piétonnes était un enjeu d'attractivité urbaine.
 Projet de reconnexion piétonne des différents lieux forts du centre-ville élargi.
 © Department of City Development



Environnement : suppression de la barrière visuelle, reconnexion des quartiers

L'impact urbain et environnemental de la suppression de la voie express surélevée a été très positif avec la suppression des nuisances responsables de la lente dégradation du quartier : la pollution sonore et aérienne, l'ombre portée sur les bâtiments proches, l'obstacle visuel et physique entre le nord et le sud de la ville, l'insécurité routière et physique, etc.

La trame des rues a été reconnectée à l'avenue McKinley, à l'exception de son tronçon ouest qui garde un caractère routier en raison de la topographie et de la proximité avec l'échangeur de l'I-43. Un nouveau pont sur la rivière de Milwaukee et une promenade de bords de l'eau ont été aménagés.



La suppression de l'autoroute permet de reconnecter la trame viaire et de faciliter le déplacement des piétons.

© Park East Redevelopment Plan 2004

Le siège social de Manpower Inc., construit en 2007, a permis la création de 1 200 emplois.

© P. Lecroart IAU idF



La démolition de l'autoroute a permis la construction de nombreux logements, notamment celle de la tour The Moderne qui abrite des appartements de luxe. Au fond, la McKinley Avenue.
© Flickr / Dave Reid



Aménagement urbain : un démarrage plus lent que prévu

L'aménagement du corridor de la *Park East* a été engagé avec la réhabilitation d'anciens bâtiments industriels à l'abandon, l'installation de nouveaux sièges sociaux comme ceux de Time Warner ou Manpower Inc, la réalisation d'un hôtel et de lofts.

La Brasserie Pabst, patrimoine industriel, doit accueillir bientôt un programme diversifié incluant une université.

En 2007, on recensait cinq projets représentant un total de 340 millions \$US d'investissement dans la zone d'aménagement de Park East (pour mémoire le coût de démolition de la voie express a été de 25 millions). Bien que l'aménagement soit assez lent, une tour de 30

L'ancienne brasserie Pabst fait partie du patrimoine industriel de la ville de Milwaukee. Elle a été rénovée notamment pour l'accueil de l'université.
© P. Lecroart IAU îdF



étages de logements a été réalisée en 2013. Aujourd'hui, la plupart des îlots font l'objet d'un projet engagé, mais plusieurs ne sont pas conformes avec la stratégie de la municipalité de limitation de la surface de parkings à l'air libre.

Dans l'ensemble, le projet a avancé plus lentement que prévu ce qui n'a pas encore permis à la municipalité d'apporter la preuve indiscutable de la réussite de sa stratégie sur le plan urbain. Pour John Norquist, ancien maire de Milwaukee, l'une des raisons est à rechercher dans les conflits politiques entre la Ville et le Comté propriétaire des parcelles les plus stratégiques⁷.

En l'absence d'aménageur public capable de gérer l'ensemble du foncier, il reproche au Comté d'avoir imposé trop de contraintes administratives à l'aménagement de ses parcelles.



La section centrale du corridor Park East en 2011.
© P. Lecroart IAU îdF

Quatre hectares ont été libérés par la démolition de la Park East Freeway dans sa section centrale, permettant de construire environ 100 000 m² de surface de plancher sur 4 îlots et une douzaine de lots.
© Milwaukee County and City of Milwaukee



Park East Corridor : projets réalisés depuis 2004

Une dizaine de projets ont été réalisés dans le corridor de Park East :

- mise en valeur de la rivière avec l'aménagement progressif de ses abords (*Milwaukee RiverWalk*) initié dans les années 1990 ;
- construction de près de 500 logements (*Flat Iron* en 2007, *The North End* en 2009-2013) avec notamment une tour résidentielle de luxe de 30 étages (*The Moderne*) ;
- implantation du siège de Manpower Inc. (2007) avec la création de 1 200 emplois ;
- ouverture d'une résidence pour personnes âgées (2006) de plus de 200 logements par la *Housing Authority of the City of Milwaukee* (autorité en charge du logement de la ville) ;
- construction d'un équipement sportif pour la *Milwaukee School of Engineering* ;
- construction du premier hôtel de *Park East*, *Aloft* (160 chambres) en 2009 ;
- toutes ces opérations ont été accompagnées par l'aménagement de parkings, parcs et places publiques, ainsi que l'implantation de commerces et services.

Quelques projets réalisés dans le cadre du plan d'aménagement du corridor de l'autoroute Park East.
© Milwaukee County and City of Milwaukee



L'ancienne brasserie Pabst, un patrimoine en rénovation/reconversion en 2011.
© P. Lecroart IAU idF



La rétrocession à la ville de ces terrains est l'un des enjeux actuels. Une dizaine de programmes privés ont été achevés depuis la démolition de l'autoroute (cf. encadré), dans l'objectif de recréer un quartier mixte de densité moyenne avec COS moyen de l'ordre de 2 à 3 selon les îlots.

Le développement du quartier se poursuit, avec d'autres projets actuellement en cours ou prévus :

- la poursuite de la reconversion de l'ancienne brasserie Pabst qui accueillera diverses activités (hôtel, bureaux, centre universitaire, etc.) et verra ses abords se développer sous la forme d'un véritable quartier (*The Brewery*) ;
- la construction de 200 logements (opération *Avenir Apartments*) ;
- l'ouverture d'une résidence universitaire de la *Milwaukee School of Engineering*, avec une capacité de 150 logements.

Une vaste zone reste aujourd'hui encore en friche, le long de l'avenue McKinley. À l'automne 2015 devrait débuter la construction d'un grand équipement sportif et culturel, sous la

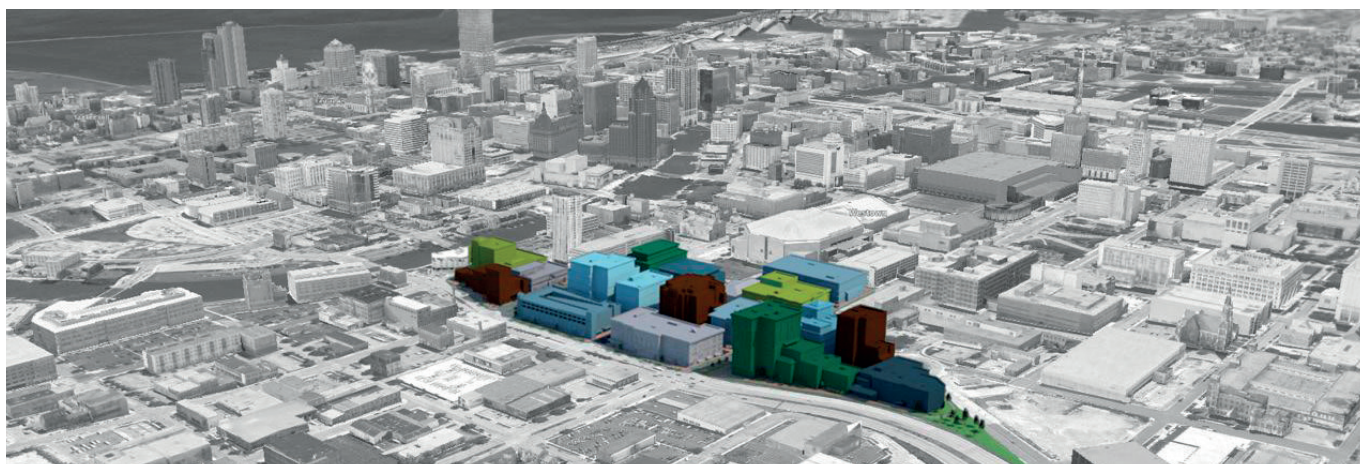


La construction du stade Milwaukee Bucks Arena devrait débuter à l'automne 2015 sur les emprises de l'ancienne autoroute.
© Populous, HNTB and Eppstein Uhen Architects

forme d'un stade de basketball qui servira également de salle de concert : *The Milwaukee Bucks Arena*.

Ce projet de 500 millions de dollars entraînera la construction d'un parking et d'autres programmes sur les dernières friches du corridor (probablement des bureaux, aucun projet n'est pour l'instant arrêté).

Une image possible de l'aménagement des îlots centraux situés entre la McKinley Avenue et la Juneau Avenue.
© Milwaukee County and City of Milwaukee



Les leçons du projet

Le réaménagement des antennes autoroutières en Île-de-France

Dans un contexte certes très différent de celui de la métropole parisienne, la démolition de la *Park East Freeway* montre la possibilité de supprimer certaines antennes d'autoroute sans perturber la circulation. Elle témoigne de la faisabilité opérationnelle et du potentiel de couture urbaine qu'on peut en attendre.

En Île-de-France, plusieurs voies rapides en cul-de-sac offrent des similitudes avec le cas de la *Park East Freeway* : l'A186 sur les Hauts de Montreuil ; l'A103 à Rosny-sous-Bois ; la voie express RD1, qui coupe Créteil en deux ; la RD 199 à Marne-la-Vallée ou la RD 188 à Massy.

La prévision de trafic n'est pas une science exacte

La démolition de la *Park East Freeway* montre d'abord que la prévision de trafic est très

loin d'être une science exacte : à deux ans d'intervalle (1998 et 2000), les modèles de trafic utilisés ont donné des écarts du simple au double en ce qui concerne les reports de circulation sur le réseau autoroutier existant (21 000 contre 8 à 11 000).

En 2011, huit ans après, ces prédictions ne se sont pas réalisées, ce qui montre que les comportements des automobilistes ont une assez grande plasticité que les modèles n'intègrent pas.

Par ailleurs, la faible taille des îlots urbains à Milwaukee offre une capacité potentielle d'absorption d'un surcroît de trafic éventuel.

Supprimer une antenne autoroutière, c'est possible et souhaitable !

En dépit de l'absence de véritables alternatives en transports en commun, la suppression de cette pénétrante de voie express n'a pas engendré de congestion sur le réseau routier. Une voirie locale maillée a une grande capacité d'absorption de surcroûts de trafic, à vitesse lente et avec une plus grande sécurité pour les piétons.

La taille réduite des îlots (90 m x 120 m), la fréquence des traversées piétonnes, la densité et la mixité urbaines prévues au projet, le principe de rez-de-chaussée actifs : ces éléments concourent à créer un environnement favorable à un urbanisme de la marche à pied, en dépit d'un dimensionnement des trottoirs insuffisant.

Démolir la voie express, une contribution à la revitalisation de la ville

La principale leçon de la démolition de la voie express est sur le plan urbain : la suppression de la barrière physique et psychologique de l'autoroute a eu un impact à l'échelle de l'ensemble de la ville.

L'avenue Juneau (premier plan) et l'avenue Mc Kinley (second plan, en déblai) : une voirie encore surdimensionnée de l'avis des urbanistes de Milwaukee au regard des besoins.
© P. Lecroart IAU îdF



La reconnexion visuelle et pratique de la trame viaire a facilité la réintégration des quartiers nord dans les dynamiques économiques et urbaines de la ville.

Si l'amélioration de l'environnement est remarquable, certains de ces effets positifs ne se révéleront qu'à long terme : la transformation d'un corridor routier en un espace urbain traditionnel un investissement d'avenir pour la ville.

Le réaménagement du *Park East Corridor* s'est accompagné d'un réinvestissement privé et public considérable dans le centre-ville et le long de la rivière de Milwaukee, dans le cadre du *Downtown Plan* et du *RiverWalk Plan*. La cohérence de la stratégie de renouveau urbain au travers des différents niveaux de planification et d'action y a contribué.

Un (trop) lent processus de redéveloppement urbain

Même si la commercialisation des parcelles libérées par la démolition de l'autoroute s'accélère depuis 2-3 ans, le réinvestissement immobilier dans le corridor de la *Park East* est globalement très lent.

L'une des raisons de cette lenteur est la situation du corridor *Park East* relativement éloignée du cœur de l'hypercentre de Milwaukee et de l'abondance de disponibilités foncières au regard des besoins ailleurs dans la ville.

Au-delà de la crise des *subprimes* de 2008, plusieurs facteurs peuvent être identifiés : la taille trop grande des lots proposés qui limite le nombre de promoteurs privés potentiels, certaines règles d'urbanisme trop restrictives, mais surtout la co-maîtrise d'ouvrage du

projet, avec la poursuite d'intérêts parfois contradictoires de la Ville et du Comté.

Ces éléments ont conduit la Ville de Milwaukee à réviser le *Park East Redevelopment Plan* en 2010 pour introduire davantage de flexibilité et la possibilité de réaliser des bâtiments de grande hauteur.

En 2013, la Ville et le Comté de Milwaukee ont créé conjointement la *Park East Milwaukee Downtown*, une agence de développement et de marketing du projet.

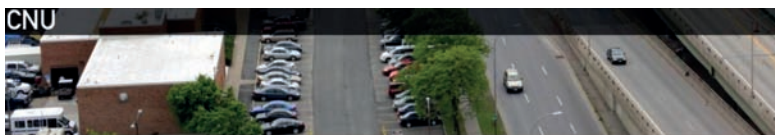
La suppression de l'autoroute Park East n'a pas entraîné de congestion sur le réseau routier. Avenue McKinley, l'axe à 2 x 3 voies qui remplace l'autoroute.
© P. Lacroart IAU idF





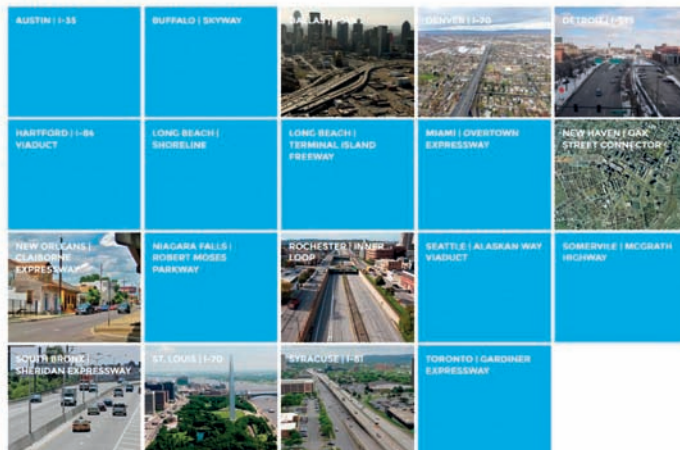
La suppression de l'autoroute à Milwaukee contribue à revitaliser le centre-ville.
© P. Lacroix IAU îdF

Le Congress for the New Urbanism soutient les projets de transformation d'autoroutes et publie chaque année la liste des « autoroutes sans futur ».
© Congress for the New Urbanism



Campaigns represent places across the world where highway removal efforts in which CNU, CNU members, and our allies are actively engaged.

RELATED RESOURCES:



Un rapport coûts/avantages très positif

L'avantage financier de la démolition de la voie express *Park East* par rapport à sa reconstruction a été un argument important dans le choix de l'État du Wisconsin d'autoriser la démolition de la *Park East Freeway*.

Au total, les coûts de démolition de l'autoroute et de réaménagement de la nouvelle avenue sont estimés à 45 millions de dollars en 2002⁸. Les coûts de réparation et reconstruction étaient estimés entre 50 et 80 millions de dollars⁹.

Le scénario de démolition aurait permis à la ville d'économiser entre 25 et 55 millions de dollars. Ces chiffres sont à mettre en perspective avec le coût de remise en état d'un court tronçon de l'autoroute I-794 au sud de Milwaukee qui vient d'être réalisée par l'État du Wisconsin pour un montant de 172 millions de dollars.

À long terme également, la maintenance d'une infrastructure par l'État local s'avère plus coûteuse et plus difficile à financer que l'entretien d'une avenue urbaine par une municipalité qui a la capacité de générer des taxes locales par le biais des règles d'urbanisme (densités d'occupation des sols, par exemples).

Depuis la démolition de la voie express, les valeurs foncières du secteur ont significativement augmenté alors qu'elles avaient diminué dans les vingt ans qui ont suivi sa construction.

Il est probable qu'à l'achèvement du projet *Park East*, les recettes publiques provenant des charges foncières et des taxes locales seront bien supérieures aux dépenses de démolition de l'ouvrage.

Portage politique et partenariat public-public

Le *leadership* du maire convaincu depuis longtemps des avantages de la suppression de voies express a été fondamental. Le soutien au projet a été bâti progressivement en associant les habitants, le monde économique, les partenaires publics au projet, notamment sous la forme d'ateliers participatifs (*design workshops*).

La décision de l'État fédéral de financer le projet à 80 %, en utilisant en partie des sommes allouées antérieurement à la construction de nouvelles autoroutes a aussi été décisif.

L'aspect symbolique

Depuis 2003, Milwaukee est connue aux États-Unis comme la ville qui a osé démolir une voie express, créant des émules dans d'autres villes.

John Norquist, l'ancien maire de Milwaukee à l'initiative du projet, est devenu ensuite le président du *Congress for the New Urbanism* (Congrès pour un Nouvel Urbanisme, CNU) qui développe depuis 2008 un programme d'action intitulé « *Highways to Boulevards* », de l'autoroute au boulevard.

Le CNU soutient les initiatives publiques ou associatives visant à transformer des voies rapides en voies urbaines support d'un modèle de ville dense, mixte et à l'échelle du piéton. Actuellement, le CNU mène campagne sur 19 projets de transformation en Amérique du Nord¹⁰ telles que Buffalo, La Nouvelle Orléans, New York, Los Angeles, Détroit, Toronto dont certains ont été analysés par l'IAU îdF¹¹.



John Norquist, maire de Milwaukee de 1988 à 2003, a participé activement à la suppression de l'autoroute Park East. Il est ensuite devenu le président du *Congress for the New Urbanism* (Congrès pour un Nouvel Urbanisme).
© P. Lecroart IAU îdF

Les suites



L'autoroute I-794 constitue une sorte de rocade sud du centre-ville de Milwaukee.
© Department of City Development, Ville de Milwaukee

La réflexion sur la démolition partielle de l'autoroute I-794

Le succès de la démolition de la *Park East Freeway* conduit aujourd'hui la Ville à envisager de nouveau la démolition partielle à terme de l'autoroute I-794 qui passe en viaduc au cœur de la partie sud du centre-ville. Le pari est là encore de reconnecter deux parties de la ville et de mieux tirer parti de terrains à forte valeur foncière.

Cette option avait envisagée une première fois en 1995, à la suite d'une étude réalisée par Peter Park et les étudiants de la *Milwaukee School of Architecture and Urban Planning*. Leur conclusion était que la démolition du viaduc de l'I-794 et sa transformation en boulevard permettrait de renforcer le centre-

L'autoroute I-794 en viaduc est une rupture urbaine. La ville envisagerait sa transformation en avenue, en se basant sur l'expérience de démolition de la Park East Freeway.
© P. Lacroix IAU idF





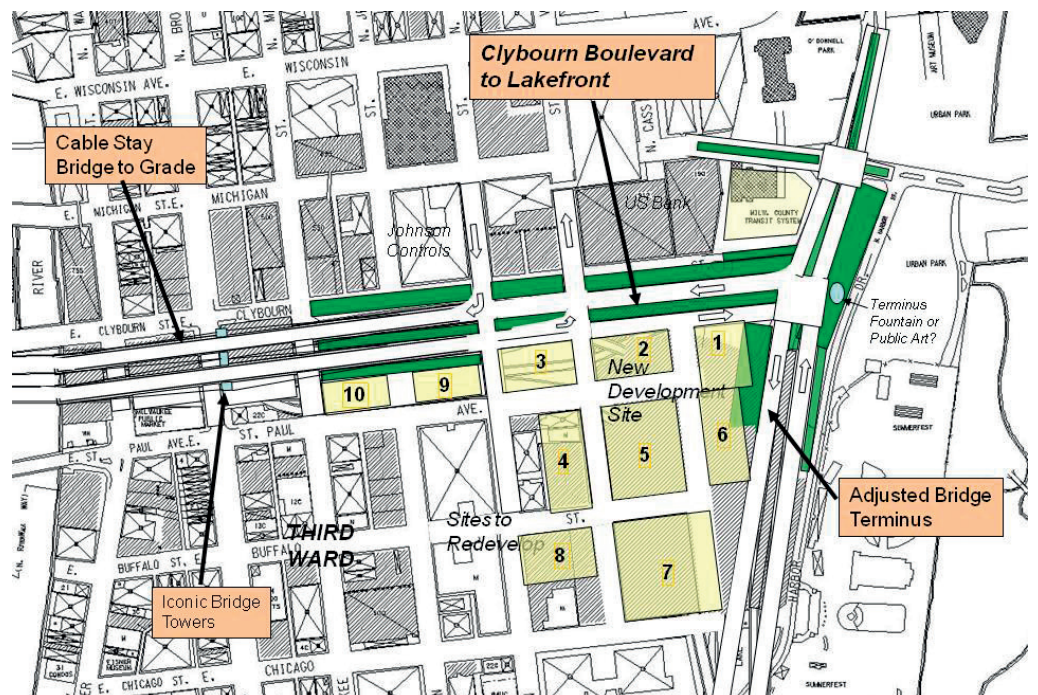
Ces travaux d'un montant de 34 millions de dollars seront achevés en 2016 libérant 1,2 hectare de terrains constructibles¹².

La Vision 2050 et la préparation du Plan régional 2050

Le développement des programmes autoroutiers de la région urbaine de Milwaukee des années 1960 jusqu'aux années 2000 a conduit à la réalisation d'un réseau autoroutier extensif qui s'accompagne d'une urbanisation lâche et peu dense et d'une faible utilisation des modes alternatifs à la voiture.

La reconstruction du réseau autoroutier est l'un des enjeux des États-Unis. À gauche, le viaduc de l'I-794 après rénovation.
© P. Lecroart IAU idF

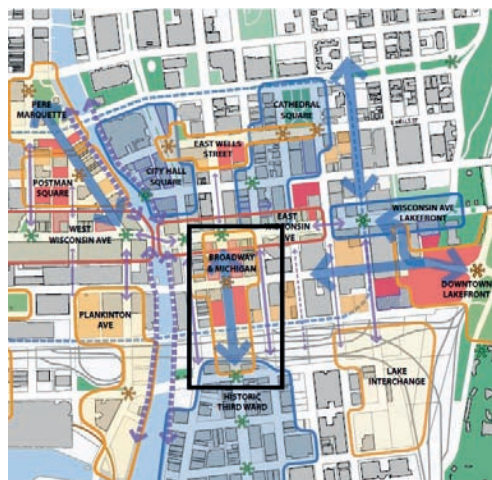
Étude sur la transformation de l'autoroute 794 en avenue et identification des terrains mutables.
© Department of City Development, Ville de Milwaukee



En 2006, la commission de planification de la région, la *Southeastern Wisconsin Regional Planning Commission* (SEWRPC), représentant 7 comtés, 147 municipalités et près de deux millions d'habitants, approuve le Plan de transport régional 2035¹³. Ce plan propose de renforcer l'offre de transports en commun, d'encourager le co-voiturage (7 % des déplacements en 2006, part plus faible que dans les villes comparables aux USA), l'usage du vélo (0,6 % des déplacements seulement) et la marche à pied, tout en continuant à augmenter la capacité du réseau (auto)roucier.

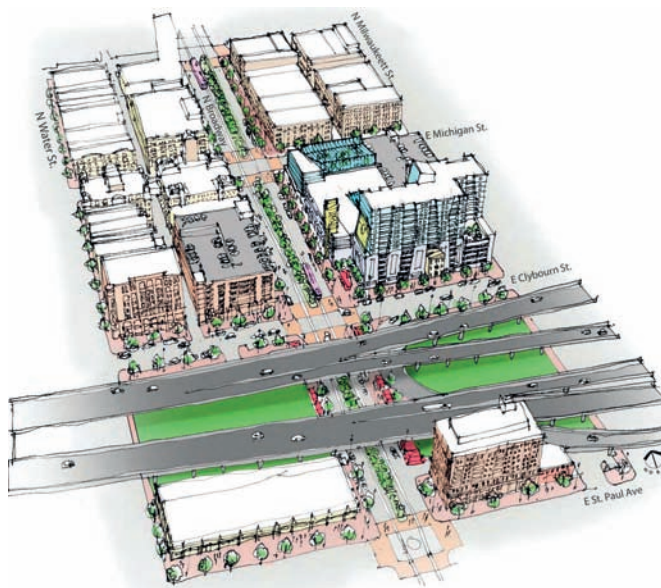
Le Plan 2035 préconise la mise en place d'une politique globale de management de la demande de déplacements, comprenant notamment :

- un programme éducatif aux impacts négatifs de l'usage immodéré de l'automobile-solo et d'incitation à l'usage d'alternatives : co-voiturage, modes collectifs et actifs, télétravail (*telecommuting*) ; actions de marketing ciblées ;
- une tarification dés-incitative : parking cash-out (remboursement par l'employeur du stationnement non utilisé au lieu de travail) ; augmentation des taxes locales sur l'essence ; tarification des assurances auto en fonction des kilomètres parcourus ; contrôle et tarification du stationnement ;
- des incitations urbanistiques et fiscales à la densification des corridors de transports en commun ; un système *Park-and-Ride* aux stations périphériques ;
- une politique publique de coordination du co-voiturage ; la priorité sur le réseau autoroutier pour les véhicules à fort taux d'occupation (*High Occupancy Vehicles*, HOV) ; une offre de stationnement publique dédiée aux HOV, etc.



Le Downtown Plan de 1999 identifie plusieurs projets «catalytiques», susceptibles de créer de la valeur en reconnectant les quartiers comme ici entre le CBD et le quartier historique de Third Ward.
© Downtown Plan Milwaukee 1999

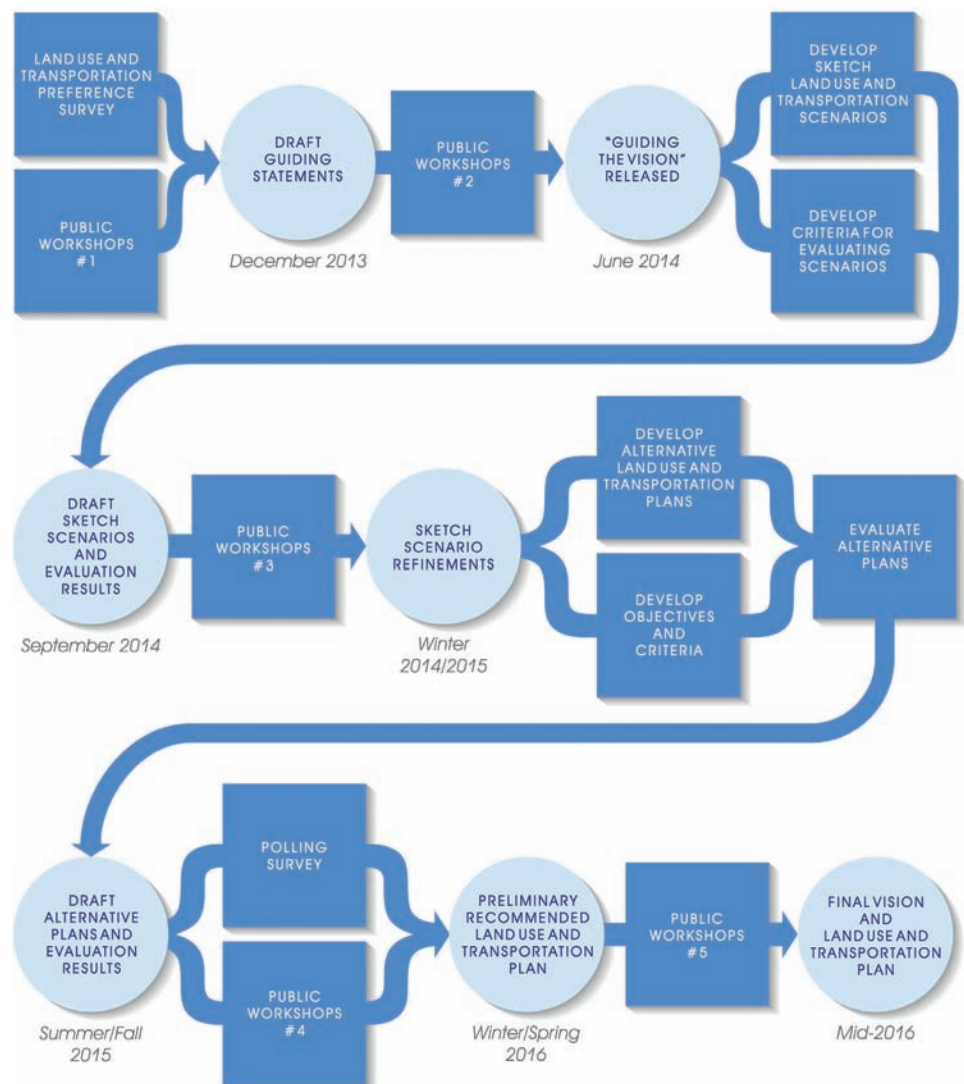
Une illustration du projet dans le Downtown Plan : la coupure de l'autoroute I-794 est réduite par la transformation de l'espace public induite par le tramway et l'implantation d'un programme mixte de commerce, de loisirs et d'habitat.
© Downtown Plan Milwaukee 1999



Mais l'absence de réelle volonté politique, les contraintes fiscales et les restrictions budgétaires ont conduit à un échec du Plan 2035 : un bilan réalisé en 2014¹⁴ fait état d'une diminution de l'offre de transports en commun de 20 % entre 2000 et 2013 qui se traduit par un déclin de leur usage (- 40 %) touchant

en premier lieu les ménages pauvres non motorisés et les minorités ethniques. Comparée à d'autres métropoles de taille similaire aux États-Unis, comme Portland par exemple, la région de Milwaukee souffre d'un déséquilibre persistant du système de transport en faveur de l'automobile¹⁵.

Les étapes du processus de construction de la démarche Vision 2050.
© Southeastern Wisconsin Regional Planning Commission SEWRPC 2014



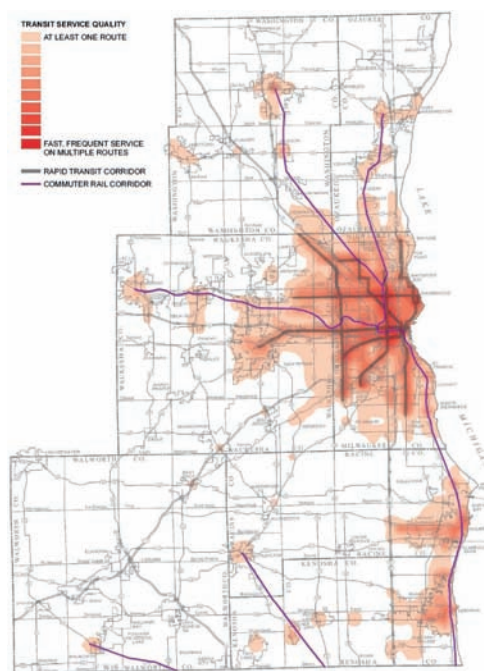
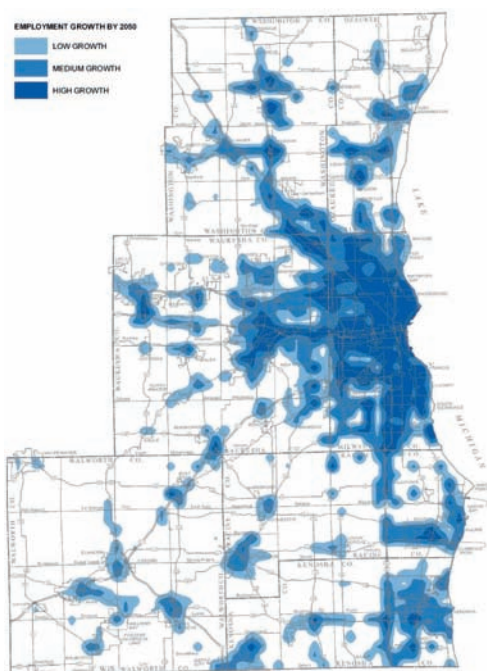
La SEWRPC, en tant qu'autorité organisatrice des transports de la région de Milwaukee (*Metropolitan Transportation Planning Organization*) chargée du plan d'aménagement régional, a engagé en 2014, la révision du Plan 2035 au moyen d'ateliers participatifs de « *visionning* » : une construction collective de scénarios à l'horizon 2050 permettant d'explorer les futurs possibles pour la région de Milwaukee en fonction des choix de transport, de densité, de localisation des pôles de développement et d'organisation de l'espace.

La finalité de la démarche *Vision 2050*¹⁶ est de préparer un plan-programme régional intégrant étroitement urbanisme-mobilité, budgétairement réaliste (limitation des investissements routiers, diversification des sources de financement des transports

en commun) et reposant plutôt sur des changements de comportement de mobilité acceptables que sur des infrastructures nouvelles.

Parmi les composants des cinq scénarios élaborés en 2015, ceux mettant l'accent sur la densité urbaine le long de nouveaux axes lourds bus-vélo font l'objet d'un assez large consensus des 598 participants aux 17 *workshops* de scénarios.

En 2016, à l'issue de la démarche *Vision 2050*, un scénario préférentiel sera élaboré à partir des composants des scénarios initiaux afin de servir de base à la préparation du futur Plan régional 2050 (*2050 Regional Land Use and Transportation Plan*).



Le scénario E « ville compacte et modes alternatifs » étudié dans le cadre de *Vision 2050* associe concentration de l'emploi dans les centres (carte 1) et densification des transports en commun lourds (carte 2)
© *Vision 2050* SEWRPC 2014

Sources

- Entretien avec John Norquist, ancien maire de Milwaukee, ancien Président du *Congress for the New Urbanism* (Chicago, 12 juin 2011).
- Entretien et visite de site avec Gregory Patin, *Strategic Development Manager*, Département d'Urbanisme, Ville de Milwaukee (Milwaukee, 11 juin 2011).
- Entretien et visite de site avec Jeffrey Bentoff, Directeur-Adjoint des Services, Bureau de l'Exécutif, Comté de Milwaukee (Milwaukee, 11 juin 2011).
- Visites de terrain *Park East Corridor* et I-794 à Milwaukee, juin 2011.
- Bessert (Christopher J.), *Milwaukee Freeways: Park Freeway*, [www.wisconsinhighways.org], consulté août 2015.
- *Case study: Milwaukee Park East, Seattle Mobility Plan 2008*, Nelson/Nygaard, City of Seattle, 2008.
- *Interim Review and Update of the Year 2035 Regional System Plan, Southeastern Wisconsin Regional Planning Commission (SEWRPC)*, May 2014. [http://www.sewrpc.org] consulté août 2015.
- *The Life and death of Urban Highways*, Institute for Transportation and Development Policy, Embarq, 2012.
- *Milwaukee Comprehensive Plan: Downtown*, Department of City Development. City of Milwaukee, October 2010.
- *Milwaukee Downtown Plan*, Department of City Development, City Plan Commission, with support from Milwaukee Redevelopment Corporation and Wisconsin Center, City of Milwaukee, 1999.
- *Park East Milwaukee Downtown*, Milwaukee County and City of Milwaukee [http://parkeastmke.com] consulté en juin 2015.
- *Park East Redevelopment Plan: Renewal Plan, Master Plan & Development Code*, HNTB Corporation, Planning & Design Institute Inc. Redevelopment Authority of the City of Milwaukee, June 2004.
- *Regional Transportation System Plan for Southeastern Wisconsin 2035*, Southeastern Wisconsin Regional Planning Commission (SEWRPC), June 2006.
- *Removing freeways, restoring cities: Milwaukee (Wisconsin), Park East Freeway*, The Preservation Institute, 2007 [www.preservenet.com]
- *Transportation Policies and their effects*, The City of Milwaukee, February 1999.
- *Vision 2050*, Southeastern Wisconsin Regional Planning Commission (SEWRPC), 2014-2016 [http://vision2050sewis.org/Vision2050] consulté août 2015.
- Lecroart (Paul), De la voie rapide à l'avenue urbaine : la possibilité d'une autre ville ? Note Rapide n°606, IAU idF.
- Lecroart (Paul), La Ville après l'autoroute. Études de cas : New York, West Side Highway ; San Francisco Embarcadero Freeway ; Séoul Cheonggyecheon Expressway ; Vancouver Dunsmuir & Georgia Viaducts (août 2013) ; Portland Harbor Drive (mars 2014) ; New York Sheridan Expressway (août 2014).
- Lecroart (Paul), De l'autoroute à l'avenue urbaine, repenser la ville. Etudes de cas à l'étranger et perspectives, Revue Transports, n° 481, septembre-octobre 2013.
- Les Métamorphoses de l'autoroute urbaine, Ouvrage collectif : Urbalyon, APUR, IAU idF, ATU, FNAU/Points FNAU, 2014.

Notes de bas de page

- (1) *Estimation 2013*, US Census Bureau 2010.
- (2) *The Preservation Institute*, 2007.
- (3) *Transportation Policies and their effects*, The City of Milwaukee, February 1999.
- (4) Entretien du 12 juin 2011 au siège du *Congress for a New Urbanism*, Chicago.
- (5) En décembre 2000, le candidat d'opposition aux élections municipales, soutenu par des milieux d'affaires, accuse le maire en réunion publique de vouloir « tuer la ville » en supprimant l'autoroute ; il engage un procès contre cette décision, qu'il perdra.
- (6) Demandées à l'époque par les ingénieurs du Département Transports de l'État de Wisconsin.
- (7) Entretien à Chicago du 12 juin 2011.
- (8) *Highway-to-Boulevard*, *Congress for the New Urbanism*, 2013.
- (9) *The Life and death of Urban Highways*, Institute for Transportation and Development Policy, Embarq, 2012.
- (10) <http://www.cnu.org/our-projects/highways-boulevards/campaign-cities>.
- (11) Cf. Lecroart (Paul), De la voie rapide à l'avenue urbaine : la possibilité d'une autre ville, Note Rapide n°606, octobre 2012 et New York Sheridan : la Ville après l'autoroute. Études de cas. IAU idF, août 2014.
- (12) *Source Journal Sentinel*, mai 2015.
- (13) *Regional Transportation System Plan for Southeastern Wisconsin 2035*, SEWRPC, June 2006.
- (14) *Interim Review and Update of the Year 2035 Regional System Plan*, SEWRPC, May 2014.
- (15) *A Comparison of the Milwaukee Metropolitan Area to its Peers*. Vision 2050, SEWRPC, May 2015. Cf. aussi Lecroart (Paul), Portland Harbor Drive : la Ville après l'autoroute. Études de cas. IAU idF, mars 2014.
- (16) <http://vision2050sewis.org/Vision2050>.



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME



L'INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE
EST UNE FONDATION RECONNUE D'UTILITÉ PUBLIQUE PAR DÉCRET DU 2 AOÛT 1960.

15, RUE FALGUIÈRE - 75740 PARIS CEDEX 15 - TÉL. : 01 77 49 77 49