



INSTITUT  
D'AMÉNAGEMENT  
ET D'URBANISME

ÎLE-DE-FRANCE

Septembre 2013

22 septembre Journée internationale sans voiture

La ville après l'autoroute :

Quatre exemples internationaux de reconversions réussies

### Un mouvement de fond riche d'enseignements

En Amérique du Nord, mais aussi en Asie, des villes brutalement traversées ou pénétrées par des voies rapides ont opté pour leur suppression. Comment ont-elles fait ? À quelles conditions ? Avec quelles incidences ? Que peut-on apprendre de ces expériences pour l'Île-de-France ?

Pour y répondre, l'IAU a sélectionné **neuf cas riches d'enseignements** au regard des questions qui se posent en Île-de-France et, plus largement, dans beaucoup de métropoles en Europe. Ces cas concernent des axes de traversée d'agglomération ou des pénétrantes routières vers le cœur des métropoles. **6 projets réalisés** ont été étudiés : Portland (Harbor Drive), New York (West Side Highway), San Francisco (Embarcadero Freeway et Central Freeway), Milwaukee (Park East Freeway) et Séoul (Cheonggyecheon Expressway), et **3 projets en cours** : New York (Sheridan Expressway), Montréal (Autoroute Bonaventure) et Vancouver (Dunsmuir & Georgia Viaducts).

### Quatre premières études de cas publiées aujourd'hui

Aujourd'hui l'IAU publie les quatre premières études de cas : New York, San Francisco, Vancouver et Séoul.

- **New York : West Side Highway**

Jusqu'au début des années 1970, la façade ouest de Manhattan est bordée par une voie rapide urbaine surélevée à très fort trafic, la West Side Highway. À la suite d'un accident, la voie doit être fermée à la circulation. À l'issue de trente années d'études, de controverses et de travaux, l'avenue qui la remplace depuis 2001 est devenue l'un des espaces publics les plus attractifs de New York. Le trafic automobile a été réduit d'un tiers, la mobilité piétonne et cyclable a explosé. Les promoteurs et les grands noms de l'architecture se bousculent pour construire des logements dans des secteurs autrefois dévalorisés par la voie rapide. Le projet West Side montre comment une nouvelle avenue peut contribuer à la fois à transformer un « *waterfront* », front de mer, à améliorer la mobilité et à revitaliser les quartiers riverains tout en continuant de jouer un rôle essentiel dans le fonctionnement métropolitain.

- **San Francisco : Embarcadero Freeway**

De la fin des années 1950 à la fin des années 1980, le centre-ville de San Francisco est coupé de sa baie par un mur de béton: le viaduc à double niveau de l'Embarcadero Freeway. En 1989, un séisme fragilise l'ouvrage et relance le débat sur le devenir de l'autoroute. La municipalité et l'État de Californie décident de remplacer le viaduc par un boulevard doté d'une ligne de tramway mis en service en 2000. Le bilan du projet, positif sur tous les plans (circulation, mobilité, qualité de vie, urbanisme, fait dire au maire de l'époque, Art Agnos : « la meilleure décision que j'ai prise comme maire de San Francisco a été de démolir cette autoroute. On a supprimé une cicatrice urbaine et permis le développement d'une des parties les plus importantes de la ville ». Le projet Embarcadero Boulevard montre que le remplacement d'une voie rapide à fort trafic par un espace public de qualité ne dégrade pas les conditions de circulation et tend même à améliorer l'accessibilité. La suppression de l'autoroute permet à la ville de se retourner de nouveau vers la baie.

- **Vancouver : viaducs Dunsmuir & Georgia**

La ville canadienne de Vancouver est connue pour son modèle d'urbanisme qualitatif reposant sur des tours-podium d'habitat en centre-ville et les mobilités alternatives à la voiture. Elle s'enorgueillit d'être la seule ville d'Amérique du Nord à ne pas être traversée par une autoroute : l'opposition des habitants aux programmes routiers des années 1960 s'est soldée par l'abandon des projets et seul un court tronçon a été réalisé, les viaducs Dunsmuir & Georgia. Depuis 2009, la municipalité a engagé une réflexion novatrice sur la suppression de ces viaducs, coupures urbaines au cœur de la ville. Un débat ouvert et pédagogique mobilise les citoyens et partenaires potentiels. Ce cas montre comment une ville inscrit sa réflexion sur le devenir d'une infrastructure routière dans une stratégie globale d'un développement durable à long terme et se donne les instruments méthodologiques pour y parvenir.

- **Séoul : Cheonggyecheon Expressway**

En 2003, le maire de Séoul (Corée du Sud), Mung-Bak Lee, lance la démolition d'un viaduc routier de 6 km qui traversait le centre de la ville avec un trafic comparable à celui du Périphérique Sud de Paris dans l'objectif de remettre à l'air libre la rivière enterrée sous la voie. L'axe de la Cheonggyecheon est devenu depuis l'espace public le plus attractif de Séoul et un levier

majeur de la redynamisation du centre. L'accompagnement du projet par un plan de déplacements urbains ambitieux a permis de réduire la circulation tout en améliorant la mobilité. Le réaménagement du corridor de la Cheonggyecheon illustre la possibilité de changer les comportements de mobilité. Il témoigne aussi de la capacité à transformer une vision portée par des milieux universitaires en un projet politique réalisé dans un temps record.

**Retrouvez l'intégrale des études de cas sur : [www.iau-idf.fr](http://www.iau-idf.fr)**

### **D'autres études de cas à venir puis une mise en perspective francilienne**

Une synthèse finale, à paraître, mettra en perspective les expériences étudiées avec les possibilités d'évolution du réseau rapide de la métropole de Paris et les réflexions actuelles sur la ville post-carbone. Cette synthèse développera les questions abordées dans la *Note rapide* de l'IAU îdF intitulée : « De la voie rapide à l'avenue urbaine : la possibilité d'une « autre » ville ? » oct. 2012.

Contact presse : Sandrine Kocki 01 77 49 75 78 / 06 07 05 92 20