

Août 2014

La Ville après l'autoroute : études de cas

# New York, Sheridan Expressway



INSTITUT  
D'AMÉNAGEMENT  
ET D'URBANISME

ÎLE-DE-FRANCE





# New York :

# **Sheridan Expressway**

• La ville après l'autoroute : projets à l'étude •

## **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>

Directeur général : Valérie Mancret-Taylor

Département : DUAT / Directeur : Fouad Awada

Étude réalisée par Paul Lecroart

Maquette réalisée par Sylvie Castano

N° d'ordonnancement : 1.11.002

Crédits photo de couverture :

New York City Department of City Planning - All rights reserved. Material entitled SEHP Land Use and Transportation Study - Public Workshop.

## **Remerciements :**

*Je remercie les personnes rencontrées à New York pour cette étude dont les noms figurent en sources, et tout particulièrement Jean Byron (Pratt Institute).*

*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
Une forte coupure urbaine dans un territoire déshérité .....	6
Un processus de projet en pleine évolution .....	7
• Les enjeux .....	10
Résoudre un problème de poids-lourds ou régénérer un quartier sinistré ? .....	10
L'autoroute Sheridan, un lourd héritage .....	10
Pollution, bruit, insécurité et trafic poids-lourd sur les voies locales .....	12
Une coupure qui pénalise la vie des quartiers .....	14
• Le processus de réflexion initial .....	16
Un projet routier étudié par l'État de New York .....	16
Un contre-projet des associations .....	16
Concertation et examen des scénarios de l'État .....	18
Une vision pour le Sud Bronx .....	22
La modélisation des trafics, source de conflits .....	22
• Le projet à l'étude .....	26
Vers un projet urbain d'ensemble pour le Bronx .....	26
La définition de trois scénarios d'aménagement .....	28
L'abandon du scénario de suppression de l'autoroute .....	30
Deux alternatives examinées : autoroute améliorée ou boulevard .....	30
Méthode et critères d'évaluation des scénarios .....	32
Le scénario préférentiel : «boulevard» .....	36
Les recommandations d'aménagement .....	39
Les suites du processus : la construction du projet .....	40
• Les leçons du projet .....	42
Autoroutes en périphéries déshéritées .....	42
Étude d'impact et simulations de trafic : quels outils, aux mains de qui ? .....	44
Projet routier ou projet de développement local ? Élargir les perspectives .....	45
Un projet hybride, pragmatique et financièrement raisonnable .....	47
• Sources & notes .....	48

# Introduction

À partir des années 1940, les grandes villes américaines se dotent de plans-programmes de construction de réseaux d'autoroutes urbaines. À l'époque, les décideurs politiques nord-américains pensent que, pour sauver les centres-ville d'un déclin inéluctable, il faut les rendre rapidement accessibles en automobile depuis les banlieues pavillonnaires où partent s'installer les classes moyennes. Quitte à démolir des quartiers entiers, souvent les plus défavorisés...

Ce modèle a été importé en Europe dans les années 1960 et a, notamment, largement inspiré la conception du Schéma directeur de la région parisienne de 1965. Aujourd'hui, le réseau routier rapide y joue un rôle important dans la mobilité des biens et des personnes, mais il génère des nuisances socialement pénalisantes et cloisonne les territoires. Il tend aussi à encourager des modes de vie automobiles qui entretiennent, à leur tour, l'étalement urbain, la congestion et l'occupation d'un espace précieux.

La transformation des voies rapides urbaines héritées des Trente Glorieuses s'impose comme un sujet majeur de l'urbanisme contemporain. Marquée par un maillage dense de voiries rapides qui pénètre au cœur de l'agglomération, la métropole francilienne est particulièrement concernée par cette question. Leur transformation en « boulevards urbains », ou plutôt en « avenues » s'agissant souvent de voies radiales, est-elle une solution ? Où s'arrête la voie rapide et où commence la ville ? Ces questions font débat en Île-de-France, autour d'une série de projets portés par les collectivités territoriales.

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 ?

## Études de cas

Pour y répondre, l'IAU îdF 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.

Six cas concernent des projets réalisés dont on peut, avec le recul, mesurer les impacts et en tirer des leçons à portée générale : Portland (*Harbor Drive*), New York (*West Side Highway*), San Francisco (*Embarcadero Freeway* et *Central Freeway*), Milwaukee (*Park East Freeway*) et Séoul (*Cheonggyecheon Expressway*).

Trois cas portent sur des projets en cours ce qui permet d'observer in vivo la manière dont se mènent les débats au regard de l'exploration de scénarios, des modalités de concertation et des processus de décision : New York (*Sheridan Expressway*), Montréal (*Autoroute Bonaventure*) et Vancouver (*Dunsmuir & Georgia Viaducts*).

Chaque expérience a été étudiée sur place, à partir d'analyses de terrain et d'entretiens avec des maîtres d'ouvrages, concepteurs ou experts. L'examen des cas s'est intéressé aux

différentes dimensions des projets : aménagement urbain, transports et voirie, paysage et environnement, économie et finances... L'impact des projets est appréhendé à plusieurs échelles : de l'échelle de l'axe à celle de la région métropolitaine.

Afin d'offrir au lecteur les clés pour comprendre les logiques qui sous-tendent chaque expérience, le récit de chaque cas étudié fait l'objet d'un rapport autonome. Le présent rapport porte sur le cas de la *Sheridan Expressway* à New York. 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 ? » qui a été publiée en octobre 2012.

### **Le cas de la Sheridan Expressway**

La *Sheridan Expressway* est une autoroute fédérale qui traverse le South Bronx, l'un des secteurs les plus défavorisés de New York. L'autoroute joue un rôle logistique important pour l'accès au grand marché de gros de New York. Mais cet accès est indirect et les camions se retrouvent à circuler sur la voirie locale. Le trafic routier et la mauvaise insertion physique du réseau pénalise la vie quotidienne et handicape la régénération urbaine des quartiers du Sud Bronx.

Engagé à la fin des années 1990 par l'État de New York, le projet Sheridan est conçu à l'origine comme un projet routier. Dans les années 2000, un collectif d'associations locales et régionales conçoit un contre-projet qui finit par être étudié parmi les scénarios examinés dans la phase

l'étude d'impact. Mais l'État n'est pas en mesure de décider seul sur un projet qui impacte un territoire densément bâti de New York.

En 2010, la Ville de New York met en place un processus d'étude et de concertation pour élaborer un projet d'ensemble partagé. Ce processus débouche fin 2013 sur un « scénario préférentiel » : celui de l'aménagement de l'autoroute en un boulevard permettant de reconnecter les quartiers, de les ouvrir sur la rivière Bronx et de libérer du foncier pour réaliser des logements.

Le cas du projet Sheridan apporte des éléments de réflexion sur les questions relatives à la conduite de projet, à la construction et à l'évaluation de scénarios, à l'utilisation des outils de modélisation dans le processus de décision, et plus généralement à la participation des citoyens. Il est très intéressant à observer au regard de la manière dont le positionnement des acteurs évolue dans un processus d'étude et de débat bien mené. Mais ceci à condition de comprendre que l'aménagement d'une autoroute urbaine n'est pas seulement un projet routier, c'est un projet de développement d'un morceau de ville.

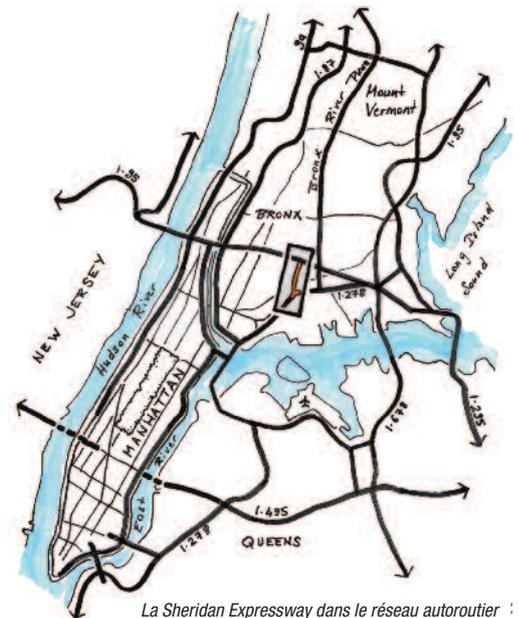
L'un des intérêts du projet Sheridan tient aussi à la solution hybride pragmatique retenue par la Ville de New York : l'autoroute doit être réaménagée en boulevard là où il apparaît raisonnable et peu coûteux de le faire à court terme. Elle laisse ouvertes des possibilités d'aménagement plus ambitieuses à moyen et long terme. La solution boulevard apporte des bénéfices sociaux, urbains et environnementaux considérables. Elle reste compatible avec l'accueil d'un trafic non négligeable mais dans un environnement apaisé.

# Le contexte

**Pays :** États Unis d'Amérique,  
**Ville :** New York City, (New York)  
**Population ville :** 8,3 millions  
**Population métropolitaine :** 18,9 millions  
**Linéaire de la voie :** 2,4 km  
**Trafic :** 48 000 véhicules/jour

Construite en 1963, la *Sheridan Expressway* est une autoroute fédérale (I-895) servant de liaison entre deux grandes autoroutes métropolitaines : la *Bruckner Expressway* (I-278) qui relie Manhattan aux banlieues du Connecticut et à Boston, et la *Cross-Bronx Expressway* (I-95) qui joue un rôle de périphérique nord de New York.

Surtout, l'autoroute Sheridan dessert le grand marché de gros de New York, le *Hunts Point Food Distribution Center* (130 hectares, 12 000 emplois) qui génère quotidiennement 15 000 mouvements de poids-lourds.



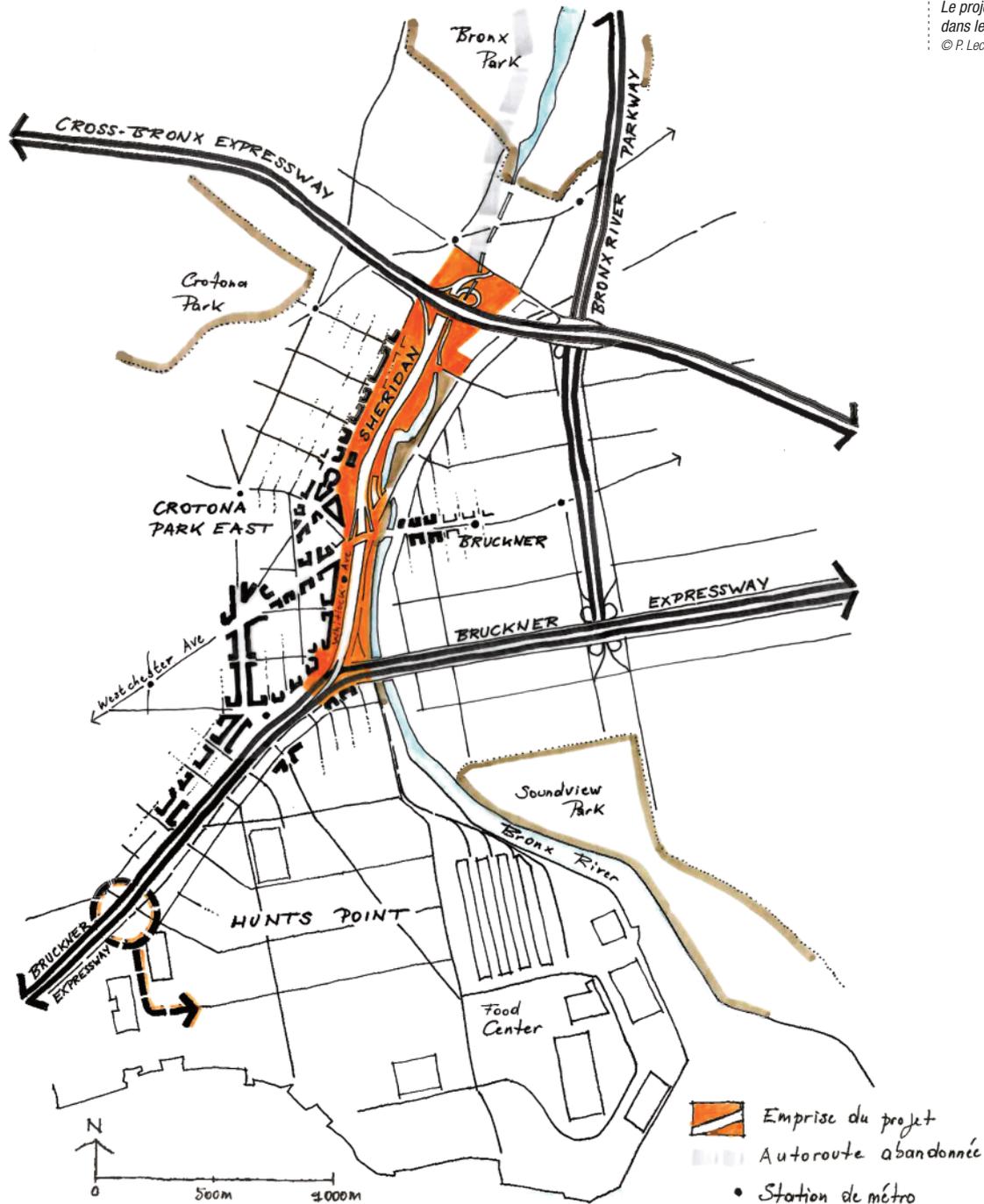
La Sheridan Expressway dans le réseau autoroutier de la région de New York  
 © P. Lecroart IAU idF

L'autoroute Sheridan Expressway à New York  
 © G. Crozet IAU idF



- Secteur d'étude  
Study area
- Centre métropolitain  
Central Business District
- Zone urbaine  
Urban area
- Autoroute ou voie express  
Highway or expressway
- Route principale  
Major road
- Limite de la ville centre  
City limit

Le projet Sheridan Expressway  
 dans le contexte urbain du Sud Bronx  
 © P. Lecroart IAU idF



### Une forte coupure urbaine dans un territoire déshérité

L'autoroute Sheridan traverse violemment le South Bronx, l'un des secteurs les plus déshérités du Bronx, lui-même le plus défavorisé des cinq arrondissements (*boroughs*) de New-York<sup>1</sup>. Avec des revenus inférieurs d'un tiers à la moyenne de la ville, 34 % de population noire et 48 % de population latino, le Bronx (1,4 millions d'habitants) est socialement et économiquement fragile. Entre 1970 et 1980, le Bronx a perdu plus de 300 000 habitants, 20 % de sa population. Et si la population croît de nouveau depuis les années 1990, l'arrondissement ne devrait pas retrouver son niveau de 1970 avant 2030. Le trafic routier intense et la mauvaise insertion physique du réseau pénalise la vie quotidienne

*L'autoroute Sheridan traverse les quartiers denses du Sud Bronx le long de la rivière Bronx (au centre de l'image). À droite, la Bruckner Expressway.*  
© Dave J. Johnson Flickr DR



et handicape la régénération urbaine des quartiers du Sud Bronx. Alors que seul un quart des ménages possède une voiture, l'arrondissement est traversé, voire déchiqueté, par six autoroutes urbaines sur un territoire comparable à celui de Paris (108 km<sup>2</sup>). Les quelques 180 000 habitants situés à moins d'un *mile* (1,6 km) de la *Sheridan Expressway* vivent dans un environnement marqué par la présence d'autoroutes surélevées, de voies ferrées, d'activités industrielles et de grands services urbains (recyclage des déchets, centrales thermiques, station d'épuration, une usine d'incinération des ordures).

Le tissu urbain des quartiers qui composent le South Bronx, de part et d'autre de l'autoroute et de la rivière Bronx qui coule en parallèle, sont composites : on a un mélange d'habitat collectif (social et privé), de maisons en bande, de garages et de casses automobiles, d'entrepôts et de grandes surfaces commerciales. Les quartiers situés à l'ouest de l'autoroute et de la rivière sont bien desservis par le métro, ceux de l'est le sont très peu.

Si l'on cherche des points de comparaison avec l'Île-de-France, on peut faire un parallèle entre le Bronx et le département de Seine-Saint-Denis, tant en termes de poids démographique que de profil socio-économique. À plus grande échelle, le South Bronx autour de l'autoroute Sheridan a des points communs avec la Plaine Saint-Denis très dégradée et paupérisée des années 1990, avant la couverture de l'autoroute A1. Le secteur ressemble aussi au secteur Orly-Rungis Seine-Amont par les grandes emprises du marché d'intérêt alimentaire, la coupure des

infrastructures routières, la présence de grands services urbains de traitement des déchets ou de production d'énergie.

### Un processus de projet en pleine évolution

Engagé à la fin des années 1990 par l'État de New York, le projet Sheridan est d'abord un projet routier.

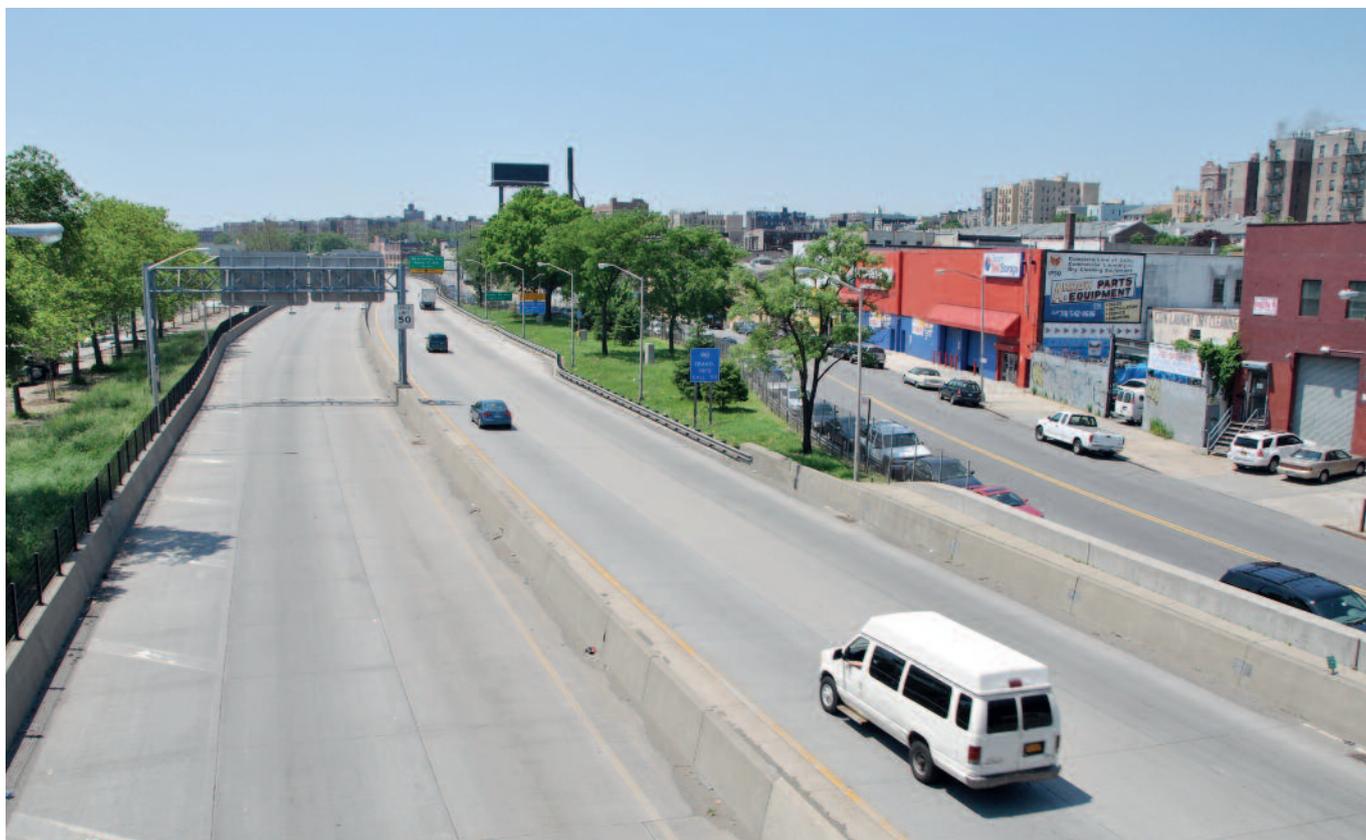
Au cours de la concertation, il a beaucoup évolué notamment avec la mise au point entre 2003 et 2009 d'un contre-projet urbain par les associations, puis avec le lancement en 2010

d'un processus plus ouvert et transversal par la Ville de New York.

Le processus d'élaboration d'un projet d'aménagement pour l'autoroute Sheridan et son territoire se poursuit encore aujourd'hui. Il est d'autant plus intéressant à observer sur différents aspects, parmi lesquels :

- le positionnement des acteurs et son évolution : logique technocratique de l'État ; stratégies politiques du maire ; pression des lobbies économiques ; tactiques locales des associations, etc. ;

: L'autoroute Sheridan crée une coupure entre les quartiers.  
: Ici dans les quartiers de Crotona East et de West Farms.  
: © P. Lecroart IAU idF



- Sheridan Expressway •



*L'occupation des sols autour de l'autoroute Sheridan (en noir). De part et d'autre de la voie et de la rivière Bronx : zones à dominante d'habitat (social). Au Sud, le marché de gros de Hunts Point. Au Nord, le parc zoologique du Bronx.*  
 © New York City Department of City Planning - 2011 (DR)

- les limites démocratiques du débat public lorsqu'il y a de fortes dissymétries dans l'accès à l'information et un contrôle technocratique des outils d'aide à la décision comme les modèles de prévision de trafic routier ;
- mais aussi, la capacité des citoyens ordinaires à se saisir de questions complexes et à s'engager dans le débat avec des contre-projets pertinents.

Ce processus de réflexion sur l'avenir de l'autoroute Sheridan apporte des éléments de réflexion intéressants pour d'autres projets de réaménagement routier en milieu urbain, en particulier le besoin d'élargir le champ géographique et thématique des questions traitées bien au-delà de l'autoroute elle-même et des questions de mobilité. Il montre aussi le besoin de dialoguer et de travailler sincèrement avec toutes les parties prenantes pour établir un diagnostic, croiser les différents enjeux,

hiérarchiser les objectifs, évaluer les scénarios et construire collectivement un projet susceptible de faire consensus.

L'un des intérêts du projet Sheridan tient aussi à la solution pragmatique et originale retenue à ce stade par la Ville de New York : celle d'un projet hybride qui réaménage l'autoroute en boulevard traditionnel là où c'est possible et peu coûteux de le faire à court terme, tout en laissant ouvertes des possibilités d'aménagement plus ambitieuses à moyen et long terme.

Surtout, le projet Sheridan montre que l'évolution d'une autoroute en boulevard apporte des bénéfices considérables, par exemple en termes de reconnexion des quartiers, de mise en valeur d'un foncier délaissé, de construction de logements et de création d'emploi, ou d'amélioration de la qualité de vie et la sécurité des déplacements.



Le viaduc de la Sheridan Expressway  
et le Bruckner Boulevard :  
16 files de circulation au total  
© P. Lecroart IAU idF

# Les enjeux

## Résoudre un problème de poids-lourds ou régénérer un quartier sinistré ?

### L'autoroute Sheridan, un lourd héritage

L'autoroute Sheridan est l'héritage d'un programme de 1 000 km d'autoroutes urbaines conçu dans les années 1930 par Robert Moses, le tout puissant « Delouvrier newyorkais », et réalisé pour une large part entre 1940 et 1970. Lors de la construction de la *Sheridan Expressway* au début des années 1960, plusieurs milliers d'habitants et d'entreprises ont dû être déplacés. La réalisation d'une autre de ces autoroutes, la *Cross-Bronx Expressway*, au travers de quartiers pauvres et noirs il y a un

demi-siècle a créé un tel traumatisme que l'ensemble du programme routier a été revu à la baisse à la fin des années 1970.

La *Sheridan Expressway* est restée inachevée vers le nord : elle est aujourd'hui mal connectée au réseau routier (échangeurs incomplets ou inadaptés), ce qui renvoie une partie du trafic poids-lourds sur la voirie locale.

Cette autoroute à 2 x 3 voies (2 x 2 voies au sud) supporte un trafic routier moyen de l'ordre

*L'effet de coupure de l'autoroute est visuel (horizon fermé par un viaduc), sensoriel (bruit, insécurité, environnement routier hostile) et temporel (temps d'attente aux feux très longs pour les piétons),*  
© P. Lecroart IAU îdF



de 48 000 véhicules par jour, inférieur à sa capacité théorique. Le trafic connaît une forte variation selon les tronçons.

Les données les plus récentes du Département Transport de la Ville de New York (2011) enregistrent un trafic d'environ 53 000 véhicules par jour au nord (dont 1 100 poids-lourds et 2 500 véhicules utilitaires légers), contre 34 000 au sud, en baisse depuis 2003<sup>2</sup>.

Le trafic horaire en pointe se situe entre 1 200 et 2 500 véhicules/heure. Il est à noter que ces données combinent plusieurs sources :



*L'autoroute Sheridan rend très malaisé l'accès aux espaces de loisirs et à la rivière. Ici, le Starlight Park, un maillon de la future continuité verte de la Bronx River Greenway.*  
© P. Lecroart IAU îdF

*L'insertion médiocre des infrastructures routières et ferroviaires contribue à dégrader l'environnement du South Bronx (Hunts Point).*  
© P. Lecroart IAU îdF



comptages manuels et automatiques, analyse des vidéos et des photos aériennes, GPS embarqués et repérage des plaques minéralogiques commerciales, ce qui améliore leur fiabilité.

**Pollution, bruit, insécurité et trafic poids-lourd sur les voies locales**

Le paysage urbain du South Bronx est particulièrement marqué par les infrastructures routières et les nuisances liées au transport de marchandises. À l'exception de la *Sheridan*

*Expressway*, le réseau autoroutier du secteur connaît une congestion élevée, lié à la fois à la mauvaise conception des échangeurs et à un trafic poids-lourds en constante augmentation du fait d'une logistique métropolitaine mondialisée. Elle repose sur le « tout camion » en l'absence de pont ferroviaire sur l'Hudson permettant des bonnes liaisons avec le réseau ferré nord-américain.

En raison de l'absence de bretelles d'accès au *Hunts Point Food Distribution Center*,

*Sheridan Expressway et Bruckner Expressway au niveau du métro Hunts Point.*  
À droite, une école publique soumise aux nuisances d'un intense trafic poids-lourds.  
© P. Lacroart IAU îdF



les riverains de la *Sheridan Expressway* subissent les nuisances d'un trafic de camions sur les voies locales parallèles parfois plus important que celui de l'autoroute elle-même. Ceci engendre des niveaux élevés d'insécurité routière, de bruit et de pollution de l'air. De nombreux logements, trois écoles et plusieurs crèches donnent directement sur la voie rapide ou sur les voies parallèles très fréquentées par les camions. Pour accéder à la station *Hunts Point Avenue* sur la ligne 6 du métro, les piétons doivent traverser une bretelle

d'accès à l'autoroute de trois files de circulation mal protégées par les feux tricolores, ce qui engendre des accidents fréquents.

Du fait de la pollution de l'air, les habitants du South Bronx connaissent un taux d'hospitalisation pour asthme deux fois plus élevé que le taux moyen de la Ville de New York et dix fois celui de l'État de New York. La part de la population du South Bronx souffrant d'obésité est aussi très largement supérieure à la moyenne de New York.

... Le Bronx va mieux qu'il y a 20 ans, mais il reste un arrondissement difficile.  
... Garages sous la ligne du métro 6.  
... © P. Lacroix IAU idF



### Une coupure qui pénalise la vie des quartiers

L'autoroute forme une barrière entre les quartiers d'habitat et la rivière du Bronx progressivement aménagée en coulée verte par les associations locales et la Ville dans le cadre du *Bronx River Greenway Plan*. Deux parcs, réalisés depuis 2009 le long de la rivière (*Starlight Park*, *Concrete Plant Park*), restent très enclavés et, de ce fait, peu utilisés. Les quartiers d'habitat situés immédiatement à l'ouest de la Sheridan Expressway se sont à peine remis du déclin qu'ils ont subi après la

construction de l'autoroute. La coupure de l'autoroute est renforcée par des voies routières qui doublent l'autoroute de part et d'autre, voire en dessous. Cet effet de barrière est plus fort au sud où l'autoroute est encadrée par le viaduc du métro et par une voie ferrée de transport marchandises en tranchée.

Au-delà de la *Sheridan Expressway*, tous les quartiers du South Bronx se retrouvent enclavés par un système autoroutier (*Bruckner Expressway*, *Bronx River Parkway*, *Cross-Bronx*

*Le nouveau Concrete Plant Park au bord de la rivière Bronx est coupé des quartiers d'habitat par l'autoroute et la voie ferrée et souffre d'une sous-utilisation.*  
© P. Lecroart IAU îdF



Expressway et leurs échangeurs) qui rompt la continuité du réseau de voirie et des cheminements piétons. Les rares passerelles piétonnes qui permettent de franchir l'autoroute sont étroites, grillagées et mal éclairées : elles sont perçues par les habitants comme de véritables coupe-gorges la nuit.

Cette situation très difficile n'est cependant pas à l'origine du projet de réaménagement de l'autoroute Sheridan qui concerne, au départ, seulement la dimension « circulation ».

... La circulation des poids-lourds déborde sur les voies locales en l'absence d'accès direct  
... entre le réseau autoroutier et le marché de gros de Hunts Point.  
... © P. Lacroix IAU îdF



# Le processus de réflexion initial

## Un projet routier étudié par l'État de New York

En 1997, le Département des Transports de l'État de New York (*New York State Department of Transportation*, NYSDOT) lance une étude destinée à réduire la congestion sur la *Bruckner Expressway* (I-278) au niveau de son échange avec la *Sheridan Expressway* (I-875) et à favoriser l'accès des poids-lourds au *Hunts Point Food Distribution Center* (FDC), le marché de gros alimentaire.

Cette étude débouche sur un projet de prolongement de l'autoroute Sheridan vers le marché de gros et de reconstruction de l'échangeur. Les travaux sont alors évalués à 245 millions de dollars. Le NYSDOT, maître d'ouvrage, engage alors, sous la direction de la

*Federal Highway Administration* (Direction des routes fédérales), les études conduisant à la prise en considération du projet sur la base d'un rapport d'étude d'impact environnemental, l'*Environmental Impact Statement* (EIS).

## Un contre-projet des associations

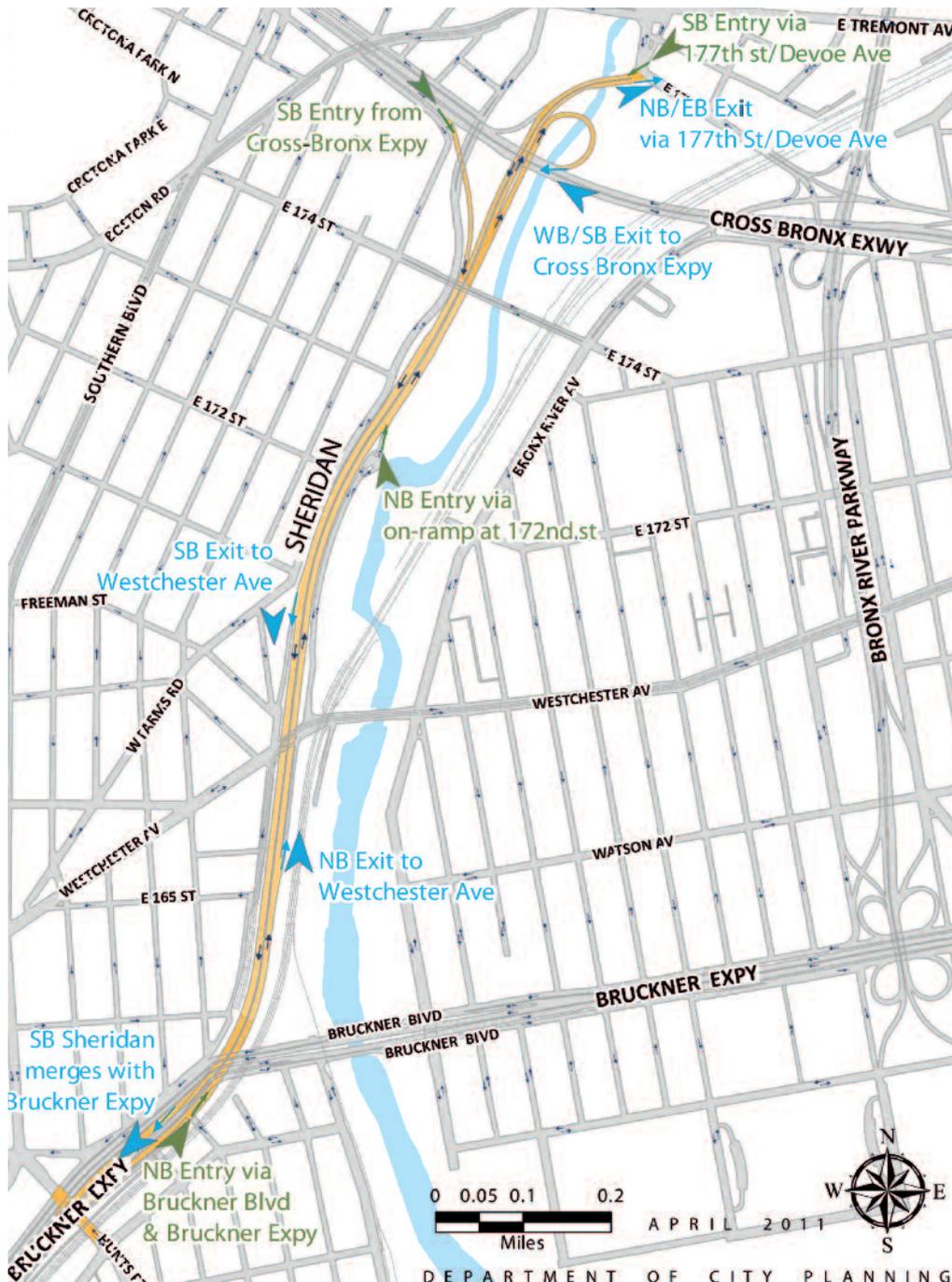
Les habitants et les associations locales se mobilisent contre ce projet qui ne répond pas, à leurs yeux, aux besoins des quartiers riverains dans la mesure où il ne résout pas la question du transit des poids-lourds qui continueraient d'utiliser la voirie locale.

Il impliquerait également la construction de bretelles autoroutières sur les emprises du parc de la rivière Bronx.



*Les piétons doivent attendre de longues minutes pour traverser les bretelles de l'autoroute. Certains préfèrent ne pas attendre au risque de se faire renverser.*

© P. Lacroart IAU idF



Les accès routiers à l'autoroute Sheridan :

- NB = en direction du Nord;
- WB = en direction de l'Ouest;
- SB = en direction du Sud;
- EB = en direction de l'Est;
- En bleu, les sorties;
- En vert, les entrées.

© New York State Department of Transportation (NYSDOT)

En 1999, sept associations et groupes locaux s'unissent au sein de la *Southern Bronx River Watershed Alliance* (SBRWA) pour mener une campagne contre le projet routier et réfléchir collectivement à un contre-projet.

La SBRWA, ce « Collectif du Bassin Sud de la Rivière Bronx », représente une large palette d'intérêts collectifs locaux et régionaux :

- *Mothers on the Move* : mouvement pour le logement, l'éducation, la justice environnementale,
- *Nos Quedamos* ("Nous restons") : association pour un habitat abordable,
- *Youth Ministries for Peace and Justice* :

- communauté pour la paix et la justice,
- *Sustainable South Bronx* : développement durable du Sud Bronx,
- *The Point CDC* : association d'éducation populaire et artistique à Hunts Point,
- *Tri-State Transportation Campaign* : campagne en faveur de politiques de transport durable à l'échelle de la région métropolitaine newyorkaise.

Avec le soutien technique et méthodologique du *Pratt Center for Community Development*, une structure d'appui aux projets associatifs émanant d'une école d'art et d'architecture (*The Pratt Institute*), le Collectif SBRWA mobilise les habitants autour d'une solution alternative permettant la réunification du quartier. Il propose un nouvel échangeur vers les marchés de gros sur la *Bruckner Expressway*, ce qui permettrait d'envisager la suppression éventuelle de la *Sheridan Expressway*.

*L'État de New York a d'abord proposé de reconstruire l'échangeur Sheridan/Bruckner qui n'est plus aux normes. Au fil de la concertation, un nouvel échangeur moins pénalisant pour les quartiers est proposé au sud.*

© P. Lacroart IAU îdF



Le Collectif intervient auprès des élus de l'arrondissement du Bronx et la Ville de New York pour qu'ils s'impliquent davantage dans le projet. Il souhaite que ces derniers fassent pression sur le Département des Transports de l'État de New York (NYSDOT, maître d'ouvrage) pour élargir le champ de la réflexion aux questions d'aménagement, de développement durable et d'environnement – et non plus aux seuls enjeux du trafic routier.

### Concertation et examen des scénarios de l'État

La procédure formelle d'élaboration concertée d'étude d'impact du projet (*Sheridan-Bruckner Interchange Reconstruction/Hunts Point Peninsula Access*) s'engage en 2002. Elle doit,

légalement, comparer plusieurs scénarios alternatifs au cours d'un processus qui comprend plusieurs étapes :

- identification du problème,
- premiers objectifs et alternatives initiales,
- examen public,
- affinage des objectifs et des alternatives,
- critères de choix et évaluation des alternatives,
- sélection des alternatives en vue du rapport d'impact environnemental (EIS),
- préparation et publication du rapport d'impact,
- enquête publique,
- rapport final d'impact et choix final de l'alternative.



Projet initial de reconstruction de l'échangeur Bruckner/Sheridan  
© New York State Department of Transportation (NYSDOT)

... Pour le département des routes de l'État de New York, le problème de la Sheridan est d'abord routier :  
... les enjeux urbains, sociaux et environnementaux sont très secondaires.

© P. Lecroart IAU idF



• Sheridan Expressway •

Deux étapes sont particulièrement importantes :

- la définition des objectifs et du champ couvert par l'étude qui détermine l'éventail des scénarios alternatifs étudiés. C'est l'étape du « *scoping* » ;
- le choix des critères d'évaluation des différents scénarios et de leur pondération qui est l'objet de l'étape de « *screening* ».

Un Comité consultatif (*Stakeholder Advisory Committee*) associant les élus, le monde économique et les associations est mis en place.

En 2003, la SBRWA propose un premier contre-projet d'aménagement qui propose la construction au sud, sur la *Bruckner Expressway*, d'un nouvel

échangeur permettant l'accès aux marchés de gros et rendant possible la suppression pure et simple de la *Sheridan Expressway*.

Compte tenu du soutien local de ce projet, le NYSDOT accepte de l'intégrer lors du « *scoping* » comme l'une des neuf alternatives techniques examinées dans le cadre de l'*Environmental Impact Statement* (EIS). Ces alternatives peuvent être regroupées en quatre grandes familles :

- *No build* : ne rien faire (scénario de base) ;
- *Travel Demand Management* (TDM) : mise en place d'une politique de réduction de la demande de mobilité motorisée et des flux de poids-lourds ;



La zone industrielle de Hunts Point accueille des activités nuisantes et génère un trafic de camions très important.

© P. Lecroart IAU îdF

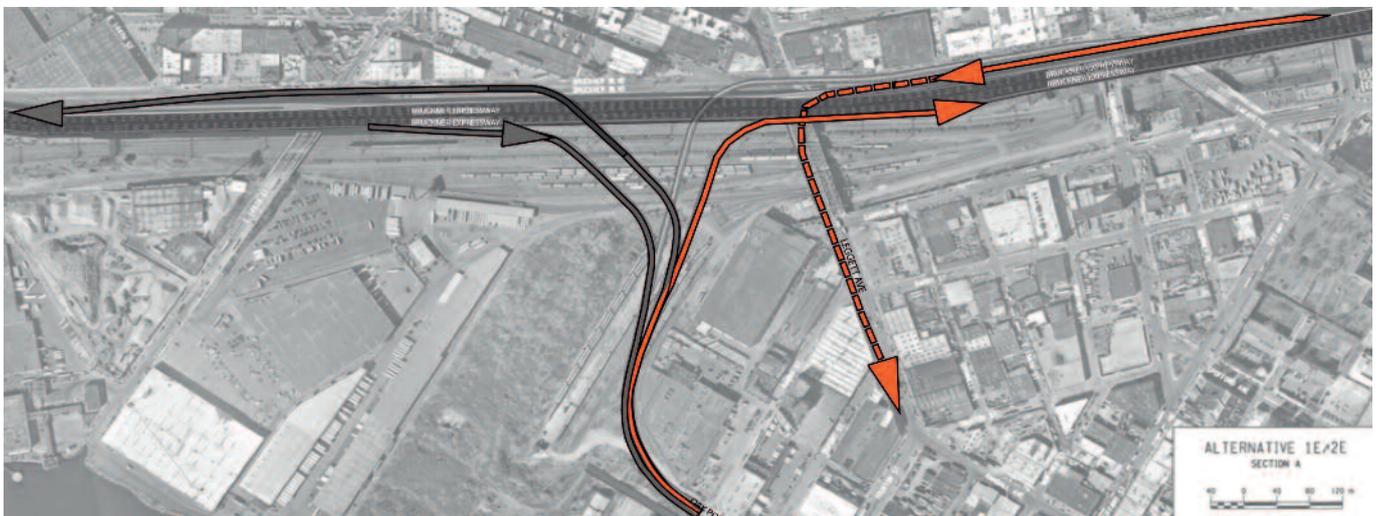
- *Improve* (autoroute fonctionnellement améliorée étudiée selon cinq variantes) : prolongement de la *Sheridan Expressway* vers le sud et création d'un nouvel échangeur sur la rivière Bronx au niveau de la station de métro *Hunts Point Avenue* ;
- *Remove* : suppression de la *Sheridan Expressway*, en créant un nouvel accès vers les marchés de gros sur la *Bruckner Expressway* et réutilisation urbaine des emprises de l'ex-autoroute.

Entre 2003 et 2007, l'évolution des études et de la concertation réduisent les alternatives à cinq, puis à trois : *No build*, *Improve* et *Remove*.



À partir de 2008, au cours de la procédure d'étude d'impact, le NYS DOT se rallie à la proposition de construire un nouvel échangeur sur l'autoroute Bruckner pour soulager la voirie locale.  
© New York State Department of Transportation (NYS DOT)

Le projet d'échangeur sur la Bruckner Expressway.  
© New York State Department of Transportation (NYS DOT)



### Une vision pour le Sud Bronx

La réflexion du maître d'ouvrage évolue parallèlement à l'approfondissement des travaux du Collectif. En 2006, la SBRWA détaille son projet urbain pour le Sud Bronx (*Vision for South Bronx*) préparé avec l'aide d'architectes-urbanistes et du bureau d'études *Smart Mobility* au cours de workshops avec les associations membres du Collectif.

Le projet du Collectif est affiné et communiqué aux élus, techniciens et habitants sous la forme d'une vidéo 3D.

La *Vision for South Bronx* propose une stratégie globale de développement durable pour le secteur, assez détaillée sur les aspects habitat et transports. En réponse aux besoins du quartier, la Vision propose de réaliser un nouveau quartier mixte et dense à dominante d'habitat sur les 11 hectares d'emprises de la *Sheridan Expressway*.

Ces logements seraient bordés par un parc urbain de 4 hectares en front de rivière comprenant les équipements de quartier. Au total, le projet pourrait accueillir 1 200 nouveaux logements (sociaux et libres), ainsi que des commerces, locaux d'activités et services correspondant à 700 emplois.

Pour reconnecter les rues du quartier, améliorer la sécurité des piétons et l'accès à la coulée verte de la rivière du Bronx, le Collectif propose la surélévation d'un court tronçon de la *Bruckner Expressway* au niveau de la rivière Bronx, la voie rapide existante étant transformée en avenue sous le nouveau viaduc. Dans cette hypothèse, le trafic routier serait reporté sur la *Bruckner Expressway*.

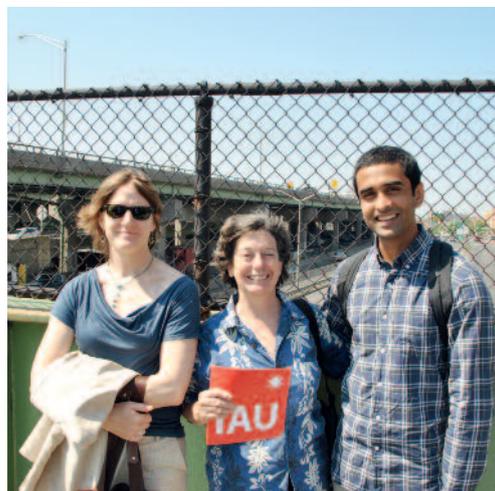
Pour le SBRWA, le projet aurait la capacité de générer à terme environ 700 millions de dollars d'investissements ; il estime son l'impact sur les prix fonciers à une hausse comprise entre + 17 et + 20 % par rapport à aujourd'hui.

### La modélisation des trafics, source de conflits

Dans la procédure d'étude d'impact d'un projet comme celui de la Sheridan, l'évaluation des alternatives doit, en principe, s'effectuer au regard d'une série d'objectifs déclinés en indicateurs quantifiables :

- réponse aux besoins de mobilité des biens et des personnes,
- amélioration de la qualité de vie,
- développement économique,
- sécurité routière,
- amélioration de l'environnement,
- réalisme financier.

Dans la pratique, les gains de temps pour les automobilistes et les conducteurs de poids-



Le projet Sheridan repose sur l'implication conflictuelle et constructive d'un grand nombre d'acteurs : de gauche à droite, Ashwin Balakrishnan (ex-Coordonateur de la SBWRA), Joan Byron (directrice au Pratt Center), Linda Bailey (Département Transports de la Ville de New York).

© P. Lecroart IAU îdF

lourds restent le critère de choix déterminant du maître d'ouvrage, le NYSDOT. La procédure de concertation publique est marquée par le poids technique d'une maîtrise d'ouvrage essentiellement intéressée par la dimension routière.

En 2007, le Collectif SBRWA conteste les données, les hypothèses et les résultats de la modélisation de trafic présentés par le NYSDOT qui tendraient à défavoriser systématiquement la solution *Remove* (suppression de l'autoroute). Il conteste aussi l'analyse coût/avantages qui ne prend pas en

compte des effets (positifs) d'une suppression de l'autoroute sur la régénération du quartier.

Le Collectif confie alors une contre-expertise au bureau d'étude indépendant *Smart Mobility* qui révèle que le Département des Transports de l'État de New York utilise des données erronées ou obsolètes surestimant les niveaux de trafic actuels. Les hypothèses fournies par le modèle régional de trafic aboutiraient, selon le bureau d'étude, à des prévisions improbables d'augmentation continue du trafic jusqu'à 2030 qui ne tiendraient pas compte des contraintes physiques de capacité du réseau.

: Principe d'un accès autoroutier direct au marché de gros de Hunts Point par un nouvel échangeur sur l'autoroute Bruckner.  
 : © New York City Department of City Planning



Les simulations du NYSDOT conduisent à de faibles écarts entre scénarios (variation de +/- 1 % de trafic en volume à l'horizon 2030) présentés comme discriminants par le maître d'ouvrage. Et ceci alors que des écarts de 40 % ont été constatés entre les comptages 2003 et leur reconstitution par le modèle pour la même année. Pour répondre à ces critiques, le NYSDOT complète ses comptages et corrige certaines erreurs.

En 2008, le NYSDOT annonce qu'il renonce à son idée initiale d'aménager d'échangeur sur la rivière Bronx jugé techniquement infaisable et qu'il retient le principe proposé par le Collectif

d'un nouvel échangeur mais un peu plus au sud (*Oak Point Avenue*). Il lance alors l'exploration plus détaillée des deux scénarios, *Improve* (autoroute améliorée) ou *Remove* (suppression), mais toujours dans un cadre géographique (le périmètre restreint) et thématique (les transports routiers) limité.

Au début 2010, le NYSDOT présente le résultat de ses simulations de trafic qui montrent que l'alternative *Remove* se traduirait par des augmentations de trafic sur la voirie locale qu'il juge inacceptables. Une nouvelle fois missionné par le Collectif, *Smart Mobility* pointe de nouvelles failles dans le processus de

Le contre-projet « *Vision for the South Bronx. A Community Plan for the Sheridan* » élaboré en 2007 par le Collectif d'associations SBRWA. Il propose de mettre l'autoroute Bruckner en viaduc pour reconnecter les quartiers à niveau. © Southern Bronx River Watershed Alliance/Pratt Center for Community Development



modélisation à l'horizon 2030 qui conduiraient, selon lui, à surestimer le trafic poids-lourds d'environ 110 %.

À ce stade de la procédure, les élus représentant l'État de New York se trouvent dans l'incapacité de choisir l'une ou l'autre des hypothèses de réaménagement de la Sheridan formulées par le NYSDOT dans la mesure où toute décision doit prendre en compte les évolutions de l'occupation des sols autour de la voie qui sont du ressort de la Ville de New York et de l'arrondissement du Bronx.

... Le Community Plan propose la suppression de la Sheridan et la réalisation de 1 200 logements sur ses emprises (hypothèse non retenue).  
... © Southern Bronx River Watershed Alliance/Pratt Center for Community Development



# Le projet à l'étude

## Vers un projet urbain d'ensemble pour le South Bronx

L'arrivée de Janet Sadik-Khan à la tête du Département des Transports de la Ville (NYCDOT) en 2007 est une véritable révolution à New York : elle se traduit par une nouvelle approche des déplacements privilégiant les modes alternatifs à l'automobile et d'autres usages de l'espace public, dans un premier temps surtout à Manhattan.

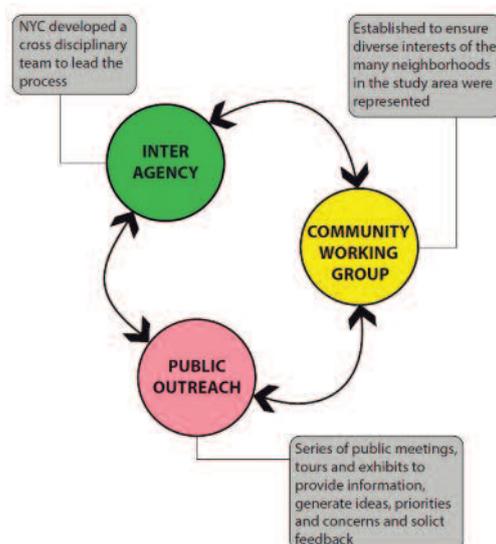
Dans ce contexte, la Ville de New York obtient en 2010 une aide financière fédérale pour réaliser une étude prospective d'urbanisme et de transport sur un territoire plus large que celui retenu par NYSDOT, comprenant plus de 180 000 habitants.

Cette *Sheridan Expressway-Hunts Point Land Use & Transportation Study* a pour objet de faire émerger de manière concertée une ou plusieurs solution(s) répondant à des objectifs larges :

- améliorer l'efficacité du système de transport et l'accès à *Hunts Point* ;
- augmenter les possibilités d'accès aux transports en commun ;
- améliorer l'accès au front de rivière et aux espaces ouverts ;
- améliorer la qualité de l'air et de l'eau dans le secteur ;
- aménager des rues plus sûres ;
- créer des équipements de quartier et des écoles de qualité ;
- construire des logements abordables ;
- agir pour la santé des habitants par l'offre alimentaire et la qualité de l'espace public.

La méthode de concertation : une interaction entre l'équipe inter-agences de la Ville, un Groupe de travail local associant les parties prenantes et des dispositifs de participation plus large du public.

© New York City Department of City Planning



### Une étude transversale financée par le programme fédéral TIGER II

En 2009, la Ville de New York se porte candidate au programme anti-crise « *Transportation Investment Generating Economic Recovery (TIGER-II)* » qui finance les projets de transports innovants s'inscrivant dans des objectifs de développement durable. Les règles du programme incitent les maîtres d'ouvrage à privilégier une approche systémique et à tenir compte de la difficulté à quantifier certains avantages comme la qualité de vie ou la santé des habitants dans les analyses comparatives coûts/avantages de différents scénarios de transports.

À l'issue d'un concours, la Ville reçoit une subvention fédérale de 1,5 millions de dollars pour la *Sheridan Expressway-Hunts Point Land Use & Transportation Study*, soit 75 % du montant prévisionnel de l'étude.

Le pilotage de cette démarche d'étude est assuré par le Département Urbanisme de la Ville (*Department of City Planning, NYCDOP*) dans le cadre d'une équipe transdisciplinaire regroupant cinq autres agences et départements de la Ville, dont le Département des Transports (*NYCDOT*)<sup>4</sup>. Elle s'inscrit dans le cadre d'une stratégie d'association étroite des parties prenantes réunies au sein d'un groupe de travail, le *Community Working Group*.

La réflexion du groupe est alimentée par les outils d'information et de concertation mis en place : site Internet et blog, marches collectives sur le terrain, réunions publiques, atelier public d'urbanisme, interviews.



### **Workshop Charrette : l'atelier public d'urbanisme d'octobre 2011**

En 2011, la stratégie de la Ville de New York est de se mettre à l'écoute des attentes des habitants et de tenter de construire des solutions collectives qui dépassent le strict cadre du projet d'aménagement de l'autoroute.

La Ville met en place un *workshop charrette*, méthode informelle et interactive de co-élaboration citoyenne de projets urbains : une première pour un projet de transformation d'autoroute.

Le premier atelier, organisé par six agences municipales sous la direction du Département Urbanisme (DCP), a lieu dans une école du South Bronx en octobre 2011.

Il réunit environ 80 habitants et « parties prenantes » du secteur, encadrés par l'équipe du DCP, assisté par une agence d'architecture privée (WXY Architects).

La séance se déroule en cinq séquences :

- Séquence 1 : appréhension du secteur de projet, de ses échelles ; discussion autour d'une maquette de l'autoroute ; expression des surfaces en unités compréhensibles par les habitants (nombre de terrains de football ou de maisons).
- Séquence 2 : expression des attentes des participants et classement en 5 catégories : durabilité, économie, connectivité et mobilité, usages des sols et équipements, front de rivière et espace ouvert ; expériences personnelles sur ces thèmes racontées sous forme de *post it* ou de punaises de couleur plantées sur les cartes.
- Séquence 4 : examen des 3 scénarios (+1 scénario de base) sur plans, photos aériennes et calque ; approfondissement des potentialités et des contraintes de chaque scénario par petits groupes selon un découpage en 4 secteurs.
- Séquence 5 : synthèse collective orale, graphique et écrite par les rapporteurs des groupes (habitants et techniciens) ; identification des questions à approfondir dans la suite du processus d'étude et de concertation.

L'atelier conclut sur la définition de six familles d'enjeux à prendre en compte dans le projet : l'accessibilité au marché de gros, l'accès aux berges de la rivière, l'insécurité des piétons et le manque de transports publics, le besoin d'équipements et de logements abordables, les problèmes de santé publique (asthme, obésité).

L'atelier public d'urbanisme (« Charrette Workshop ») d'octobre 2011 : les participants identifient leurs priorités par des symboles placés sur des images aériennes à grande échelle

© New York City Department of City Planning  
Image utilisée avec la permission du Département d'Urbanisme de la Ville de New York-TDR

### La définition de trois scénarios d'aménagement

En 2011, à l'issue d'une analyse des enjeux urbains, économiques, sociaux du quartier, trois nouveaux scénarios sont identifiés dans le cadre de la concertation :

- *Retain* (1) : la *Sheridan Expressway* est conservée avec des améliorations destinées à mieux l'intégrer ;
- *Modify* (2) : la *Sheridan* est réaménagée en boulevard urbain à feux tricolores là où la voie est topographiquement à niveau avec les quartiers ;
- *Remove* (3) : la *Sheridan* est totalement supprimée, un parc et une opération de

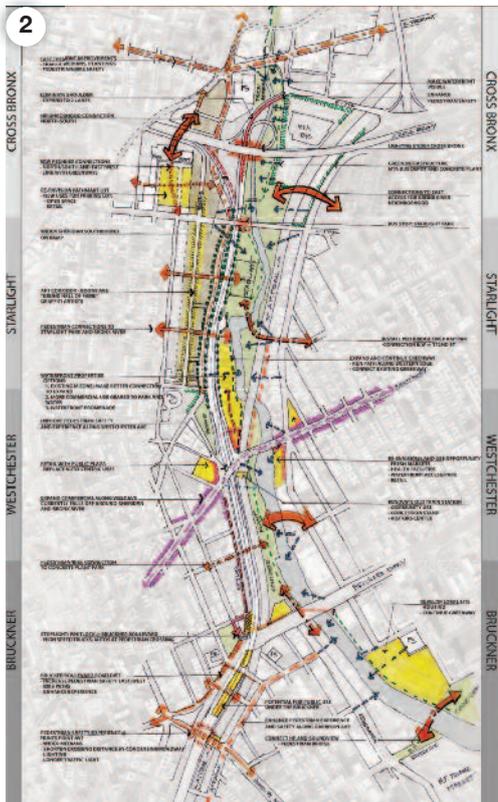
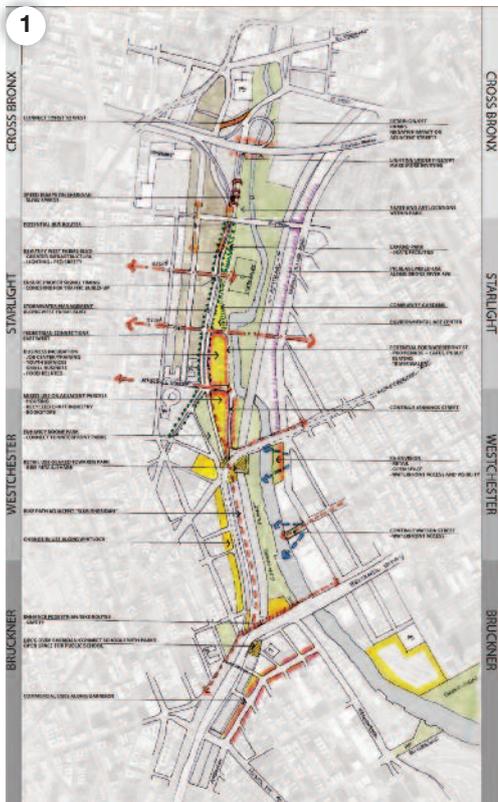
logements sont aménagés sur ses emprises (projet porté par SBRWA).

Ces trois scénarios contrastés ont pour point commun d'inclure l'hypothèse d'un nouvel échangeur sur la *Bruckner Expressway* à *Oak Point Avenue* dans le but de faciliter l'accès des camions au marché de gros.

Sur cette base, l'évaluation transversale des trois scénarios d'aménagement s'engage. Chaque scénario est évalué au regard des bénéfices potentiels attendus par comparaison à la situation existante considérée comme le scénario de base *No Build* (0), le scénario « rien-faire ».

Examen du scénario « Remove » dans le cadre de l'atelier public d'urbanisme :  
© New York City Department of City Planning  
Images utilisées avec la permission du Département d'Urbanisme de la Ville de New York-TDR



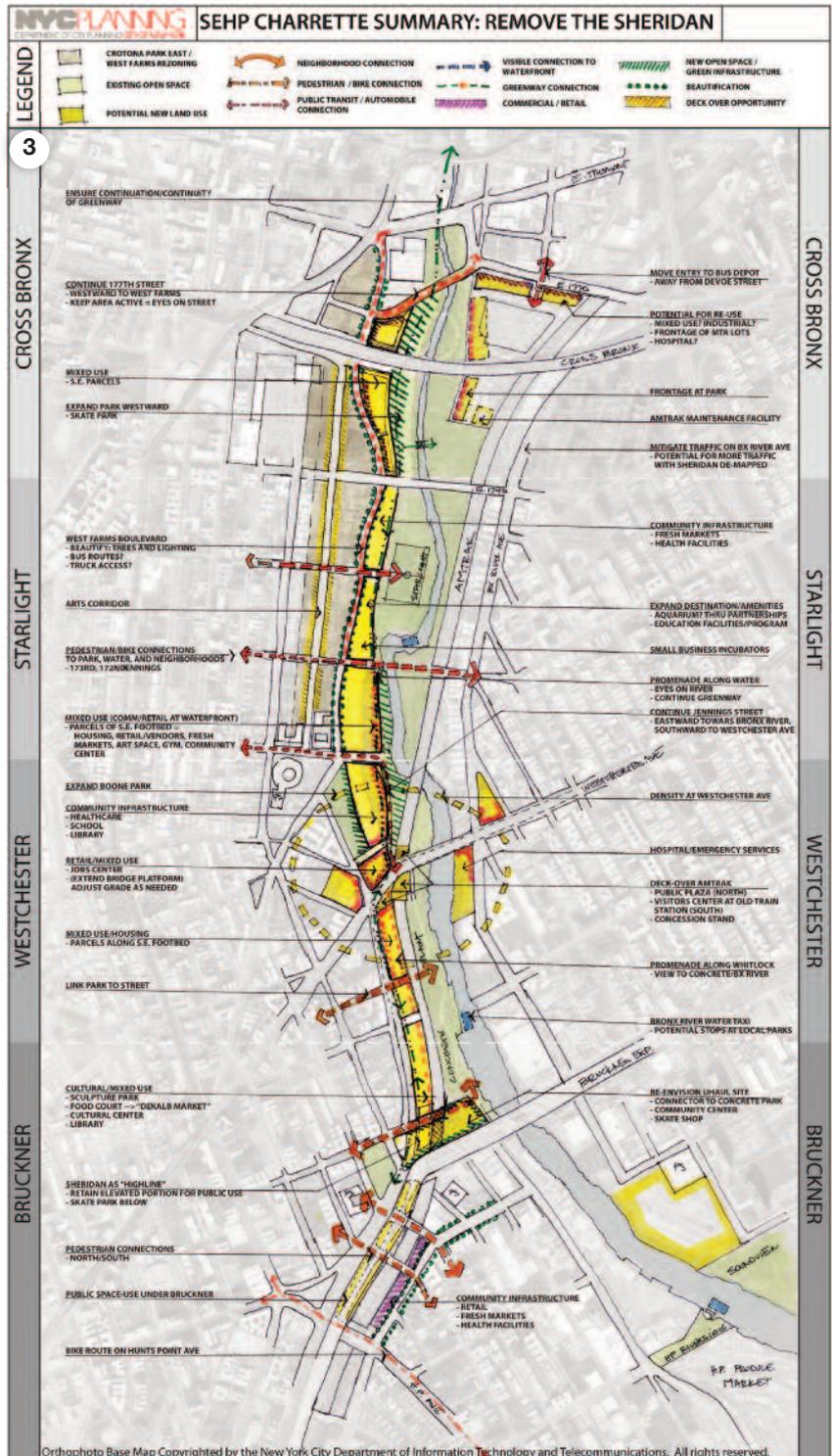


Les trois scénarios examinés avec la participation des habitants et l'appui d'un cabinet d'architectes :

- 1 • « Retain » (maintien de l'autoroute),
  - 2 • « Modify » (autoroute transformée en boulevard),
  - 3 • « Remove » (autoroute supprimée).
- En jaune, le foncier libéré, plus important dans le scénario 3.

© New York City Department of City Planning

Images utilisées avec la permission du Département d'Urbanisme de la Ville de New York-TDR



### L'abandon du scénario de suppression de l'autoroute

Au printemps 2012, l'équipe de projet de la Ville de New York présente les résultats d'analyses de l'impact des scénarios sur le trafic routier. Ceux-ci montrent que les impacts potentiels sur la circulation d'une suppression totale de l'autoroute (reports sur la voirie locale, augmentation de la congestion et des temps de parcours) seraient tels, qu'il ne serait plus envisageable, pour le maître d'ouvrage, de poursuivre l'examen du scénario *Remove* (3)

En juin 2012, le maire de New York de l'époque, Michael Bloomberg, confirme que la Ville renonce unilatéralement à la poursuite de l'étude de ce scénario *Remove* (3), officiellement du fait des risques de congestion et de report de trafic sur la voirie locale. Officieusement, la raison serait liée à la forte pression de milieux économiques hostiles par principe à l'hypothèse de suppression de l'autoroute qui n'assure pourtant que 19 % du trafic poids-lourds en provenance et à destination de la zone d'activités économiques de *Hunts*

*Point*. Le gestionnaire privé du marché de gros aurait exercé sur le maire un chantage à la délocalisation dans le New Jersey.

Lors d'une conférence de presse, José Serrano, sénateur de l'arrondissement, tente sans succès de faire revenir le maire sur sa décision. Pour marquer sa désapprobation, le Collectif SBRWA décide alors de se retirer de processus de concertation et manifeste dans la rue. La médiation du Pratt Institute (Joan Byron, *Director of policy*) et d'autres acteurs permet de renouer le dialogue. En octobre 2012, la Ville envisage de demander à l'État de New York le déclassement de l'autoroute *Sheridan* qui a actuellement un statut de route nationale (*Interstate*) et son intégration au réseau de voirie municipale, une première pour une voie de cette importance.

### Les deux alternatives examinées : autoroute améliorée ou boulevard

Entre la mi-2012 et la mi-2013, la Ville poursuit l'examen approfondi de deux scénarios :

#### Le Community Working Group, Comité de concertation du projet

Pour faciliter la concertation sur le projet d'aménagement de l'autoroute et de son territoire, la Ville de New York met en place en 2011 un *Community Working Group* (CWG) d'une quarantaine de personnes.

Il est composé d'élus (maire et conseillers de l'arrondissement du Bronx, conseillers municipaux de New York, députés et sénateurs de l'État de New York, représentants des *community boards*, sorte de conseils de quartier), de représentants des milieux économiques (agences de développement local, gestionnaires des marchés de gros, associations d'entreprises locales, transporteurs), de représentants d'associations communautaires, sociales et environnementales (pour la plupart membres de SBRWA) et de représentants de l'État (NYSDOT).

Ce Comité joue un rôle consultatif pour la définition du projet piloté par la Ville dans le cadre du processus de l'étude TIGER II : *Sheridan Expressway-Hunts Point Land Use & Transportation Study*.

Le Comité participe à la définition des scénarios d'aménagement et des critères d'évaluation.

Les réunions du Comité sont préparées et pilotées par l'équipe d'étude qui réunit des représentants des agences municipales compétentes dans les domaines concernés : *City Planning* (DCP), *Transport* (DOT), *Housing Preservation & Development* (DHPD), *Economic Development* (EDC), et *Long Term Planning & Sustainability* (développement durable). L'équipe est coordonnée par Tawkiyah Jordan (DCP) sous la direction d'Amanda Burden, *City Planning Commissioner* représentant le maire de New York.

- *Retain* (1), « autoroute améliorée » : maintien et meilleure intégration urbaine de l'autoroute ;
- *Modify* (2), « boulevard » : réaménagement (partiel) de l'autoroute en voie urbaine.

Les deux hypothèses reposent sur le maintien des échanges au nord et au sud avec les autoroutes *Cross-Bronx* et *Bruckner* et sur le projet de construction d'un nouvel échangeur à *Oak Point* pour l'accès au marché de gros. Le scénario « autoroute améliorée » (*Retain* 1)

prévoit la fermeture d'une bretelle d'accès devenue inutile, la création d'une passerelle piétonne par-dessus l'autoroute donnant accès aux parcs des berges de la rivière Bronx et le paysagement de rues parallèles à l'autoroute. Le scénario « boulevard » (*Modify* 2), transforme l'autoroute en boulevard en introduisant trois carrefours à feux permettant de reconnecter la voie au réseau de voirie et à la rivière. Cette transformation n'est possible qu'au nord de la *Winchester Avenue* où l'autoroute est au terrain

### Le déroulement de la concertation 2011-2013

L'étude du projet *Sheridan* se déroule en plusieurs étapes au rythme des réunions du Comité de concertation :

- Juin 2011 : définition des objectifs de l'étude et d'un vocabulaire commun ; compréhension de l'autoroute et de son territoire : fonctions et usages, enjeux sociaux et environnementaux, opportunités de connectivité et de renouvellement urbain. Ces enjeux sont établis et hiérarchisés collectivement en séance, puis intégrés dans la suite du processus comme critères d'évaluation des scénarios.
- Septembre 2011 : expression des objectifs d'aménagement locaux, classement par thèmes et priorités. Identification de quatre scénarios (3+1) : scénario de base (*Existing-No Build* 0), maintien d'une autoroute améliorée (*Retain* 1), transformation en boulevard (*Modify* 2), suppression de l'autoroute et réaménagement des emprises (*Remove* 3).
- Avril 2012 : débat autour des résultats des études de trafic détaillées réalisées par le Département des Transports de la Ville (NYCDOT) et sur les indicateurs choisis pour analyser les scénarios au regard du trafic : impacts sur la voirie locale, temps de parcours, congestion du réseau et impacts sur le trafic poids-lourds.
- Mai 2012 : débat sur l'impact prévisionnel des quatre scénarios sur la circulation des poids-lourds et des véhicules légers dans le secteur d'étude et sur le réseau autoroutier limitrophe. Retrait par la Ville de l'étude du scénario *Remove* (3).
- Juin 2012 : présentation des mesures d'accompagnement urbain du projet dans le South Bronx qui pourraient répondre aux attentes des habitants quel que soit le scénario retenu au final. Construction d'une vision pour le futur du secteur.
- Novembre 2012 : présentation des propositions de la Ville de New York de premières actions pour l'aménagement des échangeurs et l'amélioration de la sécurité et du confort des piétons.
- Mars 2013 : présentation des résultats des simulations de trafic pour les scénarios d'aménagement 1 et 2 pour la *Sheridan Expressway*, revus et approfondis suite au retrait du scénario 3.
- Mai 2013 : présentation de l'évaluation des scénarios d'aménagement sur la base des critères environnementaux, sociaux, économiques et spatiaux, du scénario préférentiel de la Ville de New York et des mesures d'accompagnement. En mai-juin, le *Bronx River Arts Center* expose les résultats de l'étude avec dessins, esquisses et maquette du projet et, sous la forme d'un stand, lors de la 14<sup>e</sup> descente annuelle de la rivière (*Bronx River Flotilla*).
- Juin 2013 : présentation finale du scénario préféré par la Ville, *Modify-Combine* (2b), la transformation en boulevard de la *Sheridan* avec des emprises réduites, ainsi que les orientations d'aménagement proposées pour le secteur.
- Décembre 2013 : publication et mise en ligne du rapport final du processus d'étude et de concertation.

naturel. Au sud, où l'infrastructure est tantôt en tranchée, tantôt en viaduc, elle resterait sous la forme d'une voie rapide mais à vitesse limitée. La solution « boulevard » induit la fermeture de deux accès à l'autoroute *Sheridan* (avenues *Westchester* et *Hunts Point*) ce qui conduit à réduire le trafic de camions sur la voirie locale. Elle permet de réduire l'emprise de la voie, ce qui dégage du foncier en désenclavant des terrains (mal) occupés par des activités de recyclage automobile et rend possible la continuité de la promenade des berges.

Deux variantes de ce scénario « boulevard » sont élaborées en tant que scénarios distincts :

- *Modify-Separated* (2a) : « boulevard+voie latérale » : maintien d'une voie latérale existante, la *West Farms Road*, le long du nouveau boulevard ;

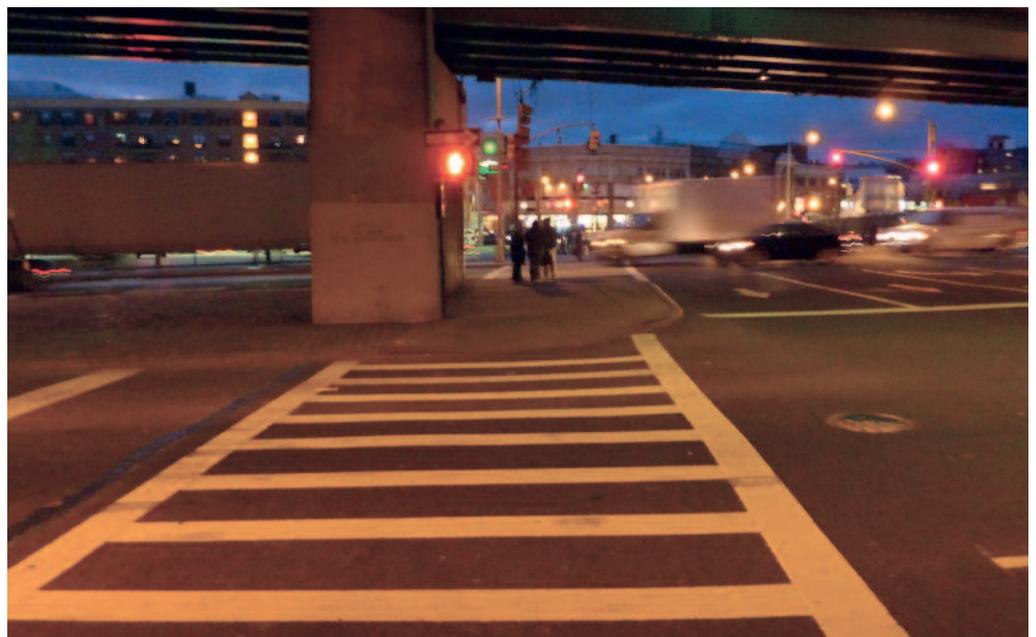
- *Modify-Combine* (2b) : « boulevard + ville » : la *West Farm Road* est supprimée ce qui permet de réduire encore l'emprise du nouveau boulevard.

Les deux scénarios se distinguent par la largeur des emprises et la capacité à dégager du foncier. La largeur totale des voies passerait de 64 m aujourd'hui (scénario 0) à 47 m dans le scénario 2a et à 32 m dans le scénario 2b.

#### Méthode et critères d'évaluation des scénarios

La méthode d'évaluation consiste à comparer les performances et les incidences (positives ou négatives) pour le South Bronx du scénario de base (0) et des trois scénarios d'action (1, 2a et 2b) au regard des plans et politiques publiques de New York, en particulier :

*Les riverains participant aux réunions publiques mettent en avant la question de la sécurité des piétons. Situé sous l'autoroute, le carrefour qui mène au métro Hunts Point est particulièrement dangereux la nuit.*  
© P. Lecroart IAU îdF



: Comparaison des scénarios étudiés au final :  
 : « Retain » (autoroute), « Modify-Separated » (boulevard+voie latérale), « Modify-Combined » (boulevard+ville).  
 : En jaune, les emprises mutables.  
 : © New York City Department of City Planning  
 : Image utilisée avec la permission du Département d'Urbanisme de la Ville de New York-TDR



- Sheridan Expressway •

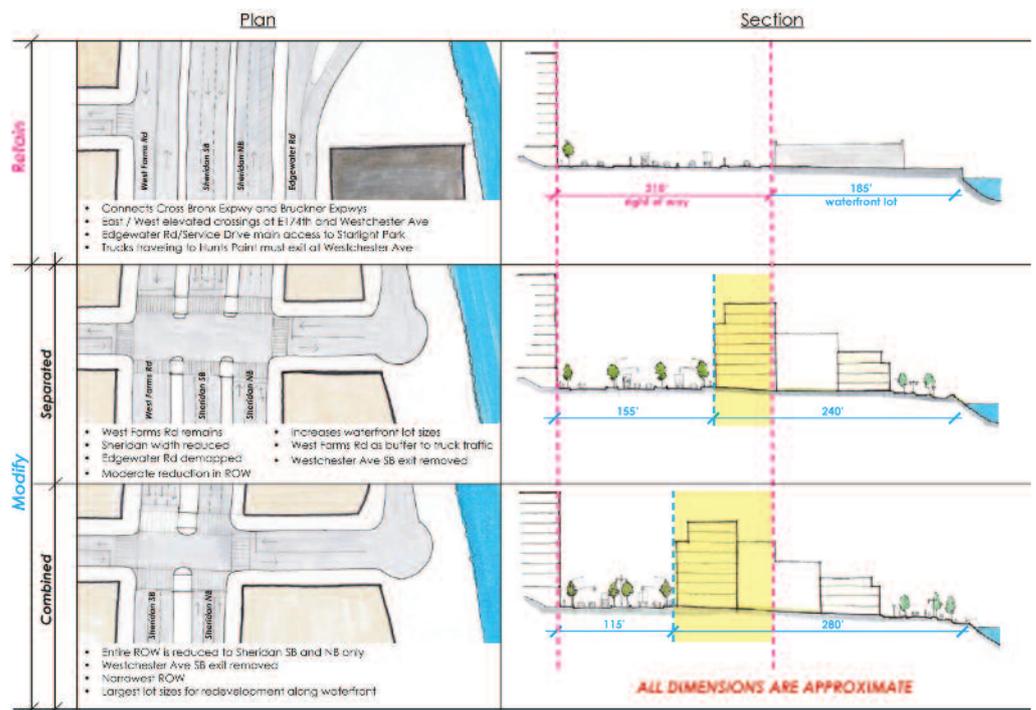


La réduction du nombre de camions sur la voirie : un critère de choix des scénarios.  
© P. Lecroart IAU idF

- PlaNYC, le Plan de développement durable de la Ville révisé par l'ancien maire Michael Bloomberg en 2011<sup>5</sup> et dont les objectifs à l'horizon 2030 sont d'encourager la mobilité alternative à la voiture et de concentrer 95 % du développement dans les zones situées à moins de 10 minutes de marche d'un métro ;
- le *Comprehensive Waterfront Plan* (Vision 2020) qui préconise la mise en valeur des fronts d'eau ;
- le *Sustainable Streets Plan* qui propose de rééquilibrer le partage de la rue en faveur des piétons et des vélos ;
- le *Green Infrastructure Plan*, un plan d'action pour trame verte et bleue ;
- les plans locaux d'aménagement tels que le *Hunts Point Vision Plan* ou le *Bronx River Greenway Plan*.

Analyse comparative des scénarios « Autoroute », « Boulevard+voie latérale » et « Boulevard + ville » : la réduction des emprises de voirie permet de dégager de la constructibilité (en jaune).

© New York City Department of City Planning  
Image utilisée avec la permission du Département d'Urbanisme de la Ville de New York-TDR



Les scénarios sont aussi et surtout évalués au regard d'objectifs définis en Comité de concertation avec les parties prenantes qui couvrent un large spectre d'action :

**1 - Connectivité et mobilité**

- Amélioration de la sécurité des piétons et des cyclistes
- Création de nouvelles connexions aux pôles et entre quartiers
- Amélioration de l'accès au marché de gros pour les poids-lourds

**2 - Front de rivière et espace ouvert**

- Mise en valeur de la rivière Bronx
- Accès à l'eau
- Accès à l'espace ouvert

**3 - Durabilité environnementale**

- Développement de l'infrastructure verte
- Accès à une alimentation saine
- Amélioration l'état de santé des populations

**4 - Emploi et Développement économique**

- Préservation du pôle d'emploi
- Création de nouvelles connexions aux pôles et entre quartiers

- Amélioration de l'accès poids-lourds au marché de gros

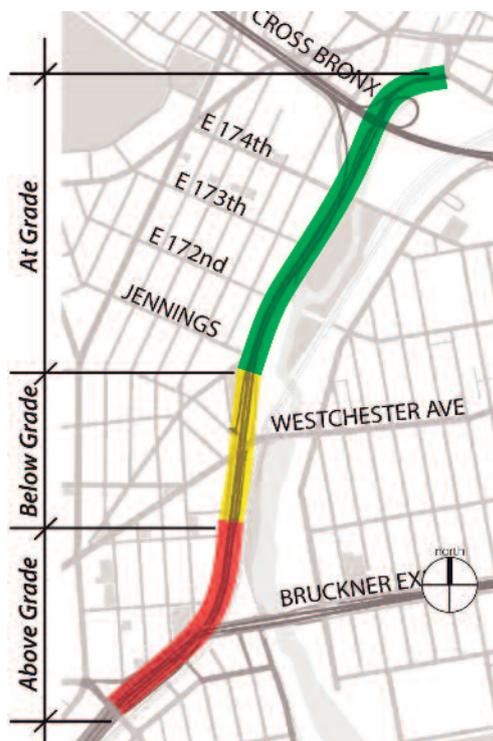
**5 - Habitat, équipements et infrastructures**

- Construction de logements abordables et protection de l'existant
- Création de nouveaux équipements scolaires, sanitaires et sociaux
- Améliorer la qualité des infrastructures existantes

L'approche « développement durable » de la Ville de New York (*Sustainability Analysis Framework*) introduit deux autres objectifs :

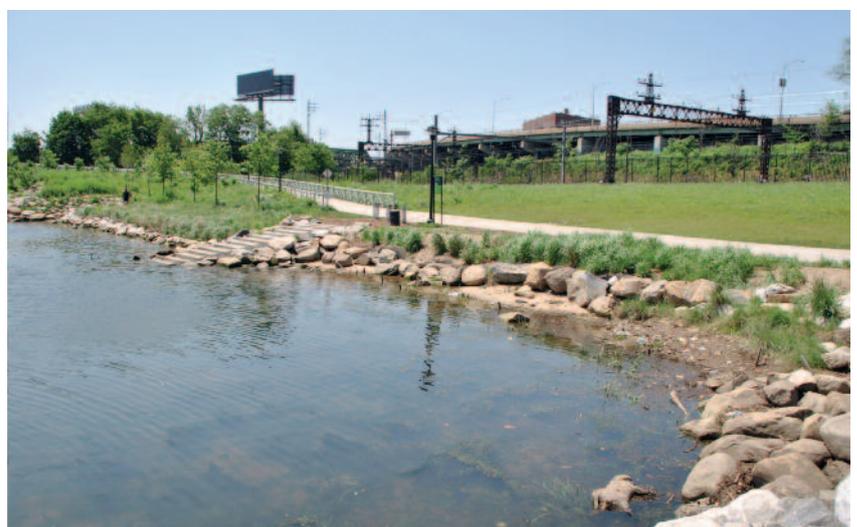
**6 - Adaptation au changement climatique**

- Résilience au risque d'inondation
- Réduction de l'impact sur les infrastructures existantes



Insertion urbaine de la Sheridan : en vert, voie au sol ; en jaune, voie en déblai ; en rouge, viaduc.  
© Courtesy of the New York City Department of City Planning (DR)

Le Concrete Plant Park est enclavé : l'accès à la rivière et aux espaces verts est un enjeu du projet.  
© P. Lecroart IAU idF



• Sheridan Expressway •

- Participation à la réduction des émissions de gaz à effets de serre
- 7 - Nature et écologie
- Amélioration de la gestion des eaux pluviales et de la qualité de la rivière
- Restauration des zones humides et des habitats
- Décontaminer les sites pollués

**Le scénario préférentiel : « boulevard »**

Le résultat des évaluations présenté en mai-juin 2013 par la Ville de New York fait ressortir le scénario 2b le plus ambitieux, celui d'une transformation partielle en boulevard sur une emprise réduite, comme celui qui répond globalement le mieux aux objectifs fixés. Le boulevard serait à deux voies séparées avec cinq files de circulation au total, trois vers le sud et deux vers le nord.

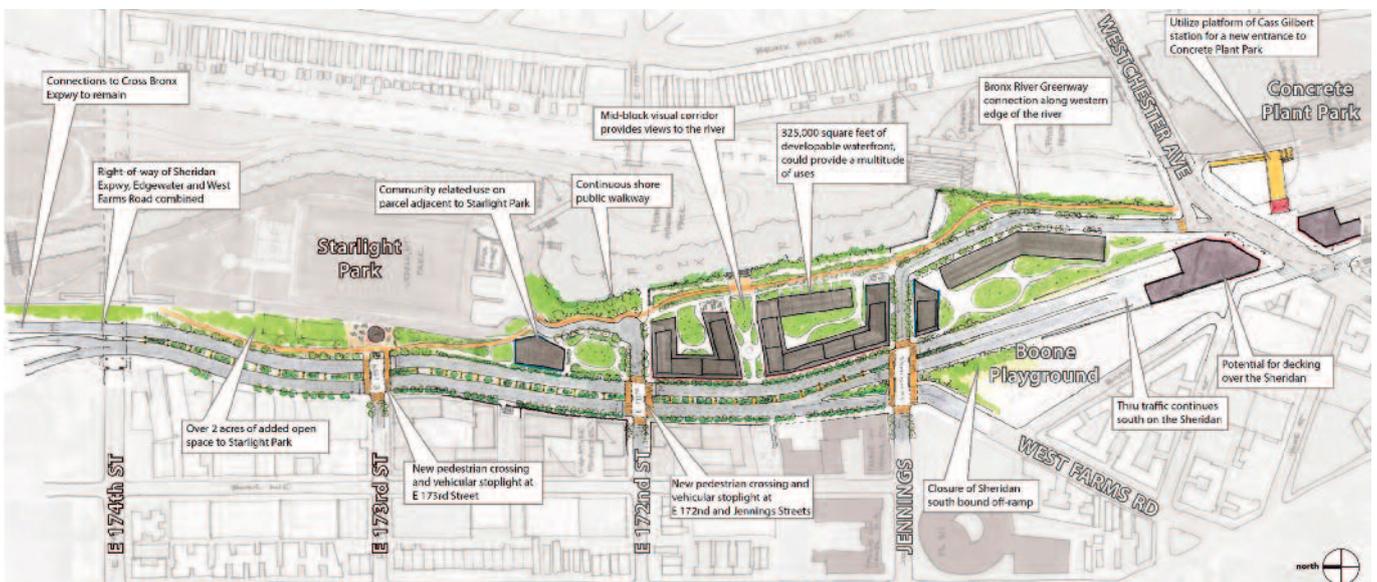
• Mobilité et Transports.

Les simulations de circulation réalisées par le Département des Transports de la Ville donnent des résultats très voisins compte tenu des gains apportés dans les trois scénarios de projet par la réalisation d'un échange direct et aisé avec le secteur du marché de gros (*Hunts Point*). Même dans le scénario 2b, le plus radical en termes de réduction de capacité et de ralentissement des flux, les différences de temps de parcours à l'horizon 2035 pour les usagers de l'autoroute sont négligeables : entre 1 minute perdue et 2 minutes gagnées selon l'heure de la journée et les parcours étudiés.

Le scénario 2b « boulevard+ville » est aussi celui qui réduit le plus fortement le nombre de véhicules/km circulés dans le secteur et la circulation des poids-lourds dans les rues du

*Illustration des potentialités de réaménagement et de construction offertes par la « boulevardisation » de l'autoroute Sheridan.*

© New York City Department of City Planning  
Image utilisée avec la permission du Département d'Urbanisme de la Ville de New York-TDR



quartier : le modèle prévoit par exemple entre 60 et 600 poids-lourds en moins en matinée sur la voirie locale selon les axes.

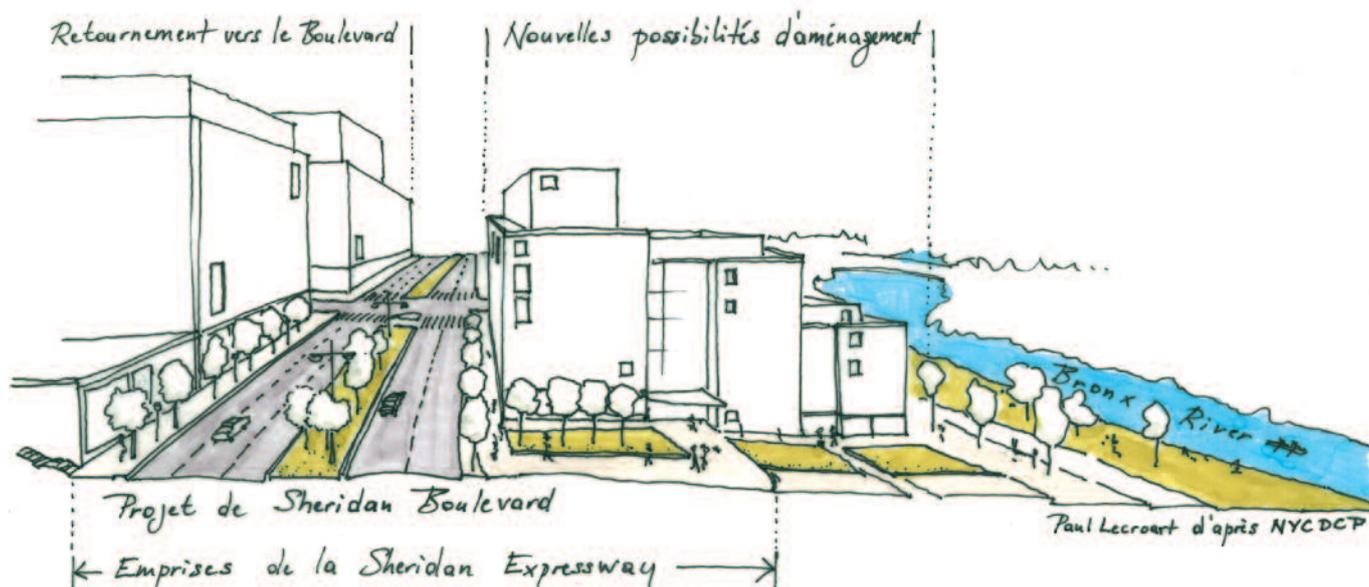
- Sécurité et confort des piétons.  
L'amélioration la plus significative est liée à la suppression des bretelles d'accès à l'autoroute Sheridan dans les scénarios 2 (a-b), ce qui permet de réduire les volumes de trafic sur les voies locales et diminue la distance et la dangerosité des traversées piétonnes fréquentées.

- Connexions et accès à la rivière.  
Les scénarios 2 (a-b) permettent de multiplier les accès à la rivière, sans avoir recours à une nouvelle passerelle, et d'assurer la continuité du parc des berges en réunissant les deux espaces existants. Le scénario 2b réduit encore les distances de franchissement de la voie.



Schéma du projet de transformation partielle de la Sheridan Expressway en boulevard. En jaune, le foncier libéré ou valorisé. © Courtesy of the New York City Department of City Planning (DR)

Une image possible de la Sheridan Expressway après aménagement d'un nouveau boulevard à feux. La réduction de la coupure reconnecte la ville à la rivière et libère du foncier pour la construction de logements. À gauche, le projet de logements prévu pourra s'ouvrir sur la voie plutôt que de tourner le dos à l'autoroute. © Courtesy of the New York City Department of City Planning (DR)



• Aménagement du *riverfront*.

Le scénario 2b « boulevard+ville » permet de dégager le plus grande surface foncière, à la fois pour aménager la continuité du parc des berges, mais aussi pour construire des logements (privés et abordables), des équipements et un front de boulevard actif (commerces, activités, services) sur trois îlots de 3 hectares. L'avantage de ce scénario est de pouvoir créer une ambiance véritablement urbaine le long du boulevard et d'offrir la possibilité de mettre en scène l'ouverture du quartier sur la rivière par une place publique.

• Développement urbain et économique.

À court terme, le scénario 2b permettrait

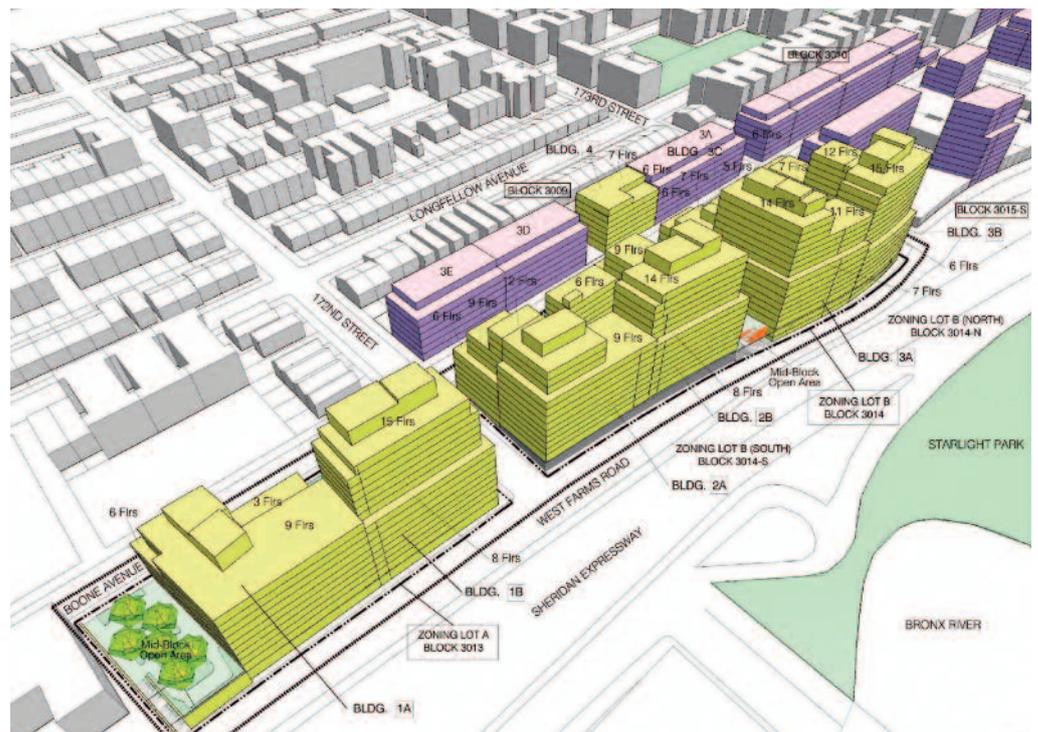
d'engager la transformation d'un site industriel par une opération de 900 logements et commerce.

À long terme, ce scénario pourrait faciliter la mutation plusieurs dizaines d'hectares de terrains en friches ou mal occupés, comme le projet « *West Farms* ».

Porté par un développeur privé (*Signature Urban Properties*), ce projet prévoit la construction en 10 ans de plus de 1 300 logements (sociaux, intermédiaires et libres), de commerces et de services.

Les estimations du nombre d'emplois à l'horizon 2035, directement ou indirectement liés à la transformation de l'autoroute en boulevard (scénario 2), sont de + 1 600 à

La Ville de New York et le Borough du Bronx ont décidé le changement des règles locales d'urbanisme (« rezoning ») pour permettre un projet résidentiel sur des friches industrielles bordant l'autoroute anticipant sur sa transformation.  
© Courtesy of the New York City Department of City Planning (DR)



+ 2 600 emplois, contre + 250 dans le scénario 1 (« autoroute améliorée »).

- Réduction des nuisances.

Les émissions de CO<sup>2</sup> et de particules ne permettent pas de distinguer les scénarios. En revanche, l'exposition à la pollution de l'air et au bruit des équipements scolaires et des habitations actuellement situés en bordure de l'autoroute est la plus faible dans le scénario « boulevard+ville ».

- Coûts d'aménagement.

Les coûts d'aménagement du nouveau boulevard sont estimés à 48 millions de dollars (USD) pour le scénario « boulevard+voie

latérale » (2a) et 45 millions de dollars pour le scénario « boulevard+ville » (2b) pour environ 1 km aménagés.

À ces dépenses s'ajoute, le coût de réaménagement du nouvel échangeur sur la *Bruckner Expressway* : 72 millions de dollars (diminué d'un tiers par rapport à l'estimation initiale de l'État).

Au total, on aurait un coût estimé de l'ordre de 120 millions de dollars, soit autour de 60 millions de dollars du kilomètre (environ 44 millions d'Euros/km).

### Les recommandations d'aménagement

Au-delà de la réflexion sur la transformation de l'infrastructure, l'étude concertée autour



Le projet West Farms Road  
(1 300 logements sociaux et en accession)  
tourne le dos à l'autoroute  
© Signature Urban Properties

de la *Sheridan Expressway* a formulé une série de propositions pour requalifier le secteur déshérité du Sud Bronx.

Le groupe d'étude a formulé ainsi plus 70 « recommandations » qui répondent aux enjeux soulevés lors de la concertation.

Ces propositions d'actions localisées concernent l'échelle de l'infrastructure, celle du corridor et celle des quartiers. Elles se portent sur trois thèmes :

- connectivité et accessibilité ;
- durabilité et santé environnementale ;
- vitalité des quartiers.

Ces propositions doivent permettre de tirer parti de l'effet-levier potentiel du projet sur la régénération du Sud Bronx.

Certaines recommandations, comme celles qui portent sur le droit des sols ou la revitalisation de rues commerçantes des quartiers par exemple, peuvent être mises en œuvre indépendamment du projet Sheridan.

#### **Les suites du processus :**

##### **la construction du projet**

Le rapport final officiel de la *Sheridan Expressway-Hunts Point Land Use & Transportation Study* (abrégé en *Sheridan Expressway Study*) a été rendu public en décembre 2013 par le maire de New York, Michael Bloomberg.

Ce rapport confirme la solution préférentielle de la Ville de New York, le scénario *Modify-Combined*, la transformation de l'autoroute en un boulevard urbain conservant une fonction circulatoire importante.

Ce scénario de projet doit maintenant être accepté par les différentes parties prenantes.

L'accueil qui lui a été réservé par le Collectif d'associations est aujourd'hui plutôt favorable, même si ses membres étaient jusqu'alors favorables à la suppression de l'autoroute.

Le nouveau maire de New York, Bill de Blasio, semble soutenir ce projet qui s'inscrit dans sa vision d'une réduction des inégalités sociales et territoriales et dans son engagement à mettre un terme à la violence routière.

Peu de temps après sa prise de fonctions le 1<sup>er</sup> janvier 2014, il a lancé dans ce sens « *Vision Zero* », une stratégie globale et concertée de réduction des accidents de la route qui tueraient chaque année 250 newyorkais et seraient la première cause de mortalité pour les moins de 14 ans<sup>6</sup>.

En rendant possible la construction de nouveaux logements, le projet pourrait apporter une contribution à la nouvelle politique de Bill de Blasio en faveur de l'habitat énoncée début 2014 dans un plan d'action décennal intitulé : « *Housing New York : A Five-Borough Ten-Year Plan* ».

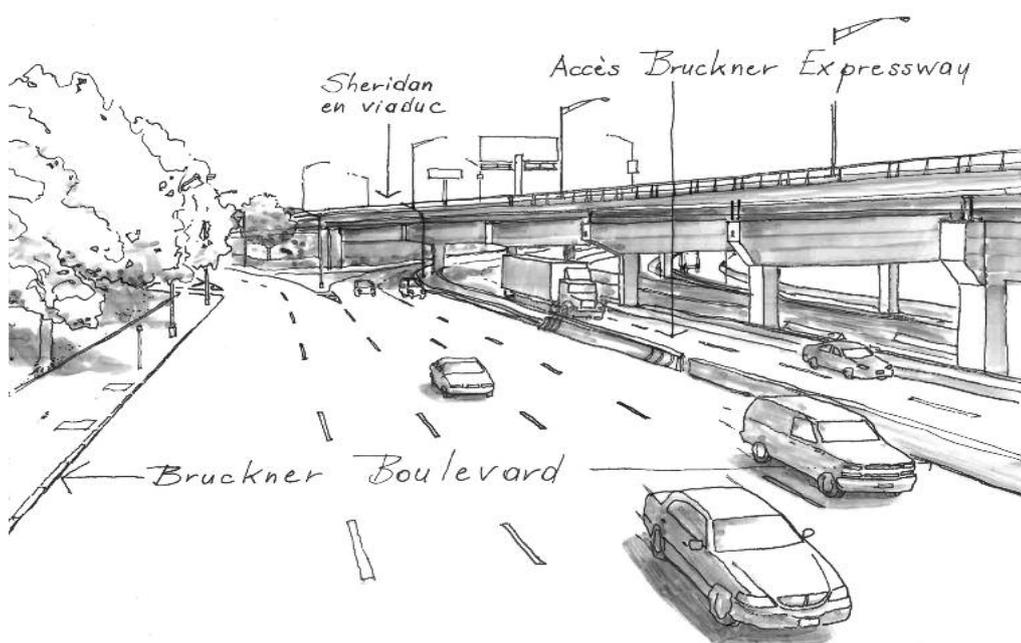
En mars 2014, la motion présentée à la Commission transports de la Ville demandant au gouverneur de l'État de New York, Andrew Cuomo, de prendre en considération les résultats de l'étude *Sheridan-Hunts Point* a été votée à l'unanimité.

Le maire de New York doit convaincre le gouverneur du bien-fondé du projet : le Département des Transports de l'État (NYSDOT) devra accepter d'examiner sérieusement l'hypothèse de transformer une partie de l'autoroute en boulevard (qui n'a pas sa préférence). Il devra aussi s'engager à réaliser dans un délai raisonnable le nouvel échangeur sur la *Bruckner Expressway*.

Sur le plan technique, le futur projet devra passer un certain nombre d'étapes :

- étape d'étude d'impact concertée de l'avant-projet sommaire et de certification du projet par l'État, la Ville et les agences fédérales ;
- étape d'avant-projet détaillé précisant les caractéristiques techniques et ses coûts de construction et de maintenance ;
- étape de projet : design, mesures d'évitement compensatoires et coûts finalisés ;
- étape opérationnelle de travaux sous contrainte de continuité d'exploitation de l'autoroute.

L'horizon de réalisation du projet est estimé à 2020-2024.



L'échangeur Sheridan / Bruckner  
aujourd'hui : le projet Sheridan réduit  
l'emprise surdimensionnée  
du Bruckner Boulevard.  
© P. Lacroart IAU îdF

• Sheridan Expressway •

# Les leçons du projet

La réflexion menée depuis une quinzaine d'années sur le réaménagement de l'autoroute Sheridan à New York permet de tirer des leçons à différents niveaux pour les métropoles françaises et singulièrement pour l'Île-de-France.

## **Autoroutes en périphéries déshéritées**

La Sheridan montre que les enjeux de mutation des voies rapides ne concernent pas seulement les centres villes et leurs franges : À New York, comme en région parisienne, ils portent aussi sur les banlieues industrielles et les quartiers d'habitat périphériques qui accueillent à la fois

des populations défavorisées et de grands générateurs de flux de marchandises. Dans ces quartiers « oubliés », les nuisances liées au trafic autoroutier (bruit, poussières, pollution de l'air, reports sur la voirie locale, insécurité routière) sont très pénalisantes sur le plan social et ont des répercussions négatives sur l'état de santé des populations, tout particulièrement celle des enfants et des personnes âgées. En Île-de-France, les zones urbaines sensibles sont très exposés aux nuisances des voies rapides. Dans ces quartiers déshérités, les

*Dans les quartiers défavorisés, les habitants marchent davantage faute d'avoir accès à une voiture. La transformation de l'autoroute en boulevard supprime le besoin de passerelles qui sont souvent perçues comme des « coupe-gorge ».*

© P. Lecroart IAU îdF



habitants et les élus sont souvent moins écoutés, et la faible rentabilité immobilière des investissements publics tend à limiter l'action publique.

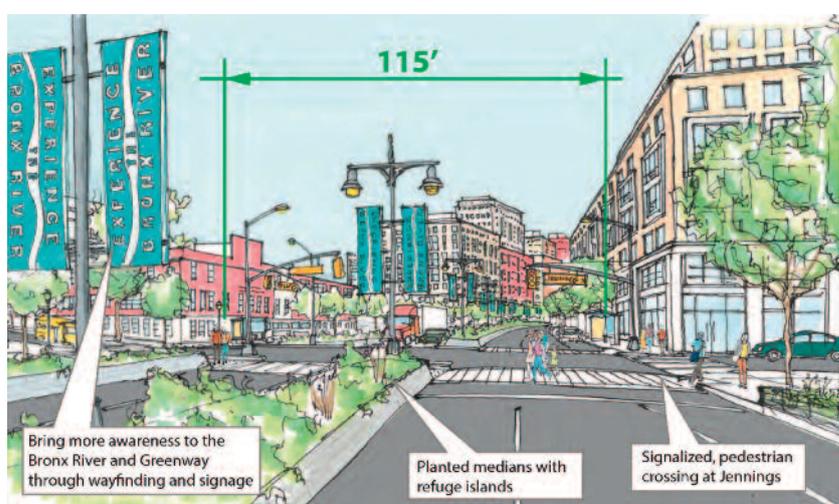
C'est pourtant dans ces situations qu'une intervention publique peut avoir l'effet levier le plus fort, comme le montre le projet Sheridan.

Dans ce contexte, les potentialités de transformation de voies routières en voies urbaines sont liées aux possibilités de diminuer la pression sur ces axes, c'est à dire réduire des niveaux de circulation, notamment de poids-lourds, et ralentir les vitesses.

La transformation en avenues urbaines de certaines voies rapides est souvent posée à l'heure actuelle au regard des segments orphelins de systèmes autoroutiers inachevés : la *Sheridan Expressway* dans le Bronx en est un exemple.

En Seine-Saint-Denis, la RN2 réaménagée entre les autoroutes A3 et A104 en est un exemple : l'opération été conçue comme une couture entre les quartiers Nord et Sud d'Aulnay-sous-Bois ; elle a servi de point d'appui au projet de renouvellement urbain (PRU). Le projet urbain de reconversion en boulevard urbain supportant un tramway de l'antenne autoroutière de l'A186 sur les Hauts-de-Montreuil se situe dans la même logique.

La question se pose aussi de reculer l'arrivée des grandes pénétrantes autoroutières qu'elles traversent des quartiers défavorisés ou pas. La transformation en avenue du viaduc de l'autoroute A43 dans le cadre du Projet urbain « Entrée Est » de Lyon-Brons a permis de réunir les deux quartiers d'habitat Mermoz (Sud et Nord) et de les réinsérer dans une dynamique urbaine positive.



La métamorphose de l'autoroute Sheridan : une image à terme du nouveau boulevard vu vers le Nord.  
© Courtesy of the New York City Department of City Planning (DR)

Le même endroit aujourd'hui vu vers le Sud. Le nouveau boulevard viendrait s'implanter à cheval sur la West Farm Roads (à droite) et sur chaussée ouest de l'autoroute (au centre).  
© P. Lecroart IAU îdF



En Île-de-France, dans une vision à plus long terme, on peut s'interroger sur l'intérêt de conserver à l'intérieur de l'A86 un réseau routier rapide qui pénalise des centaines de milliers de riverains là où un réseau de grandes avenues urbaines pourrait, peut-être, mieux répondre aux besoins du développement de la métropole et de ses territoires.

#### **Étude d'impact et simulations de trafic : quels outils, aux mains de qui ?**

Les procédures formelles américaines d'élaboration du dossier d'impact environnemental imposent l'examen concerté de scénarios contrastés basés sur des critères d'appréciation définis en commun. La rigueur de la procédure et de la progression du projet au travers de différentes étapes de concertation paraît intéressante par rapport aux procédures en usage en Europe.

Mais cette procédure lourde est parfois davantage un outil dans les mains de l'État fédéral ou local pour faire accepter le projet qui a sa préférence, qu'un instrument d'évaluation objective de scénarios au regard d'objectifs partagés. La multiplication des variantes techniques par le maître d'ouvrage, le choix d'indicateurs et de sous-indicateurs, la prévalence des critères quantifiables sur les autres, tout ceci ne facilite pas vraiment le choix.

L'expérience du projet *Sheridan-Hunts Point* à New York montre que les modèles régionaux de simulation de trafic routier posent trop de difficultés (fiabilité, pertinence, précision, opacité, etc.) pour être au cœur de la prise de décision. Au mieux, ces simulations donnent un ordre de grandeur indicatif pour comparer des

alternatives entre elles à un horizon temporel rapproché en l'absence de toute action de régulation des flux.

Dans le cadre de la phase initiale de la procédure de concertation sur le projet Sheridan, les simulations de trafic ont servi d'outil à l'État pour garantir le *statu quo*, à savoir la préservation des capacités routières existantes<sup>7</sup>. Ce n'est que dans la phase suivante, pilotée par la Ville de New York, que les résultats de la modélisation ont été davantage intégrés comme un élément à prendre en compte dans une vision systémique.

L'utilisation de modèles de trafic hybrides, plus détaillés au niveau local intégrés aux modèles régionaux comme le fait la Ville de New York, est une avancée relative<sup>8</sup>.

Elle permet d'observer l'impact d'un scénario d'aménagement d'autoroute sur la voirie locale, sur les temps de parcours ou la congestion.

La modélisation peine à intégrer les changements de comportements des conducteurs face à l'évolution dans les conditions de circulation. Elle doit aussi être plus interactive de manière à prendre en compte les politiques de gestion du trafic et de la mobilité et les aménagements qui sont à réaliser pour accompagner le scénario.

Au final, même dans la seconde phase du processus, ce sont les craintes liées à la circulation routière et la pression des milieux économiques qui ont déterminé le scénario préféré par la Ville de New York. Les deux forces combinées ont conduit à écarter de la réflexion et du débat public l'examen du scénario *Remove*, à savoir la suppression de l'autoroute.

### Projet routier ou projet de développement local ? Élargir les perspectives

Les projets de réaménagement d'autoroutes sont des lieux de confrontation de visions sectorielles (routières) d'échelle régionale portées par de « grands » maîtres d'ouvrage et de visions transversales plus locales, portées par les élus territoriaux et les associations.

Dans le cas du projet de réaménagement de la *Sheridan Expressway*, la capacité de synthèse entre différents enjeux et leur traduction en une vision prospective du futur d'un territoire est plutôt du côté de la société civile et de la Ville

New York. Avec leurs ressources propres et l'appui d'élus locaux, les associations se sont dotées de l'expertise nécessaire à la production d'un contre-projet urbain solide.

Sans la mobilisation des associations, il n'y aurait pas eu d'autre alternative au projet routier. Mais le Collectif d'associations s'est heurté à la culture d'un maître d'ouvrage technique puissant, le Département des Transports de l'État de New York, réfractaire au départ à toute solution d'ensemble qui sortirait de son schéma de pensée et de son domaine d'action.

Le rôle des habitants et du collectif d'associations locales Southern Bronx River Watershed Alliance (SBRWA) a été déterminant pour le projet.  
À droite, Dave Powell, coordinateur actuel, avec des bénévoles lors d'un événement au centre associatif local, The Point CDC.  
© P. Lecroart IAU îdF



L'important, ce n'est pas d'où part un projet, mais où il arrive. L'intervention la Ville de New York dans le processus a permis d'élargir de manière remarquable les objectifs du projet et le champ thématique et géographique de recherche de solutions.

L'élargissement des perspectives est très important à plusieurs titres :

- d'abord pour construire un projet global dont les conditions de réalisation sont à trouver dans un échelle élargie, au-delà des emprises de l'infrastructure, et dans des champs de compétence et/ou de financement qui dépassent ceux d'un seul maître d'ouvrage ;
- ensuite parce que les habitants des quartiers, surtout lorsqu'ils sont défavorisés et ne possèdent pas de voiture, ont d'autres priorités

que celles de la fluidité du trafic : ils veulent moins de bruit, moins de pollution, moins d'insécurité pour les piétons ; ils veulent un environnement plus sain, plus de transports en commun, davantage d'accès à l'emploi, de logements, d'équipements, d'espaces verts, etc. Le projet d'aménagement de l'autoroute peut être un levier pour traiter toutes ces questions ensemble.

La Ville de New York a mis en place dans ce sens un dispositif de concertation et de participation novateur, ouvert et interactif. L'un des grands intérêts de la démarche concertée transdisciplinaire conduite par la Ville autour de la *Sheridan Expressway* est qu'elle s'est intéressée à une échelle bien plus large que celle de l'autoroute.

*Aujourd'hui, l'espace urbain du South Bronx est très détruit par le réseau autoroutier : l'échangeur entre la Sheridan Expressway et la Cross-Bronx Expressway dans le quartier de West Farms.*  
© P. Lecroart IAU idF



Au terme d'un processus d'étude et de concertation de plus de quinze ans, le projet actuellement retenu par la Ville n'est plus un projet routier, mais davantage un projet de développement consensuel porté par les acteurs économiques, les associations locales et les autorités publiques.

Ce projet prévoit ou permet en particulier :

- la réalisation de plusieurs centaines logements et d'équipements de quartier ;
- la reconversion de délaissés et la création d'emplois (PME, commerces) ;
- la reconexion des quartiers, l'accès à l'eau et aux espaces verts ;
- l'amélioration de l'accès des poids-lourds aux marchés de gros ;
- la pacification de l'environnement routier ;
- l'amélioration de la sécurité des piétons ;
- et le verdissement et la requalification des espaces publics.

### Un projet hybride, pragmatique et financièrement raisonnable

Le scénario *Modify* aujourd'hui préféré par la Ville, celui du remplacement partiel de l'autoroute par un boulevard, s'appuie sur une première expérience réussie de la Ville de New York dans la reconversion d'une autoroute, la *West Side Highway*, en avenue urbaine, également analysée par l'IAU îdF<sup>9</sup>.

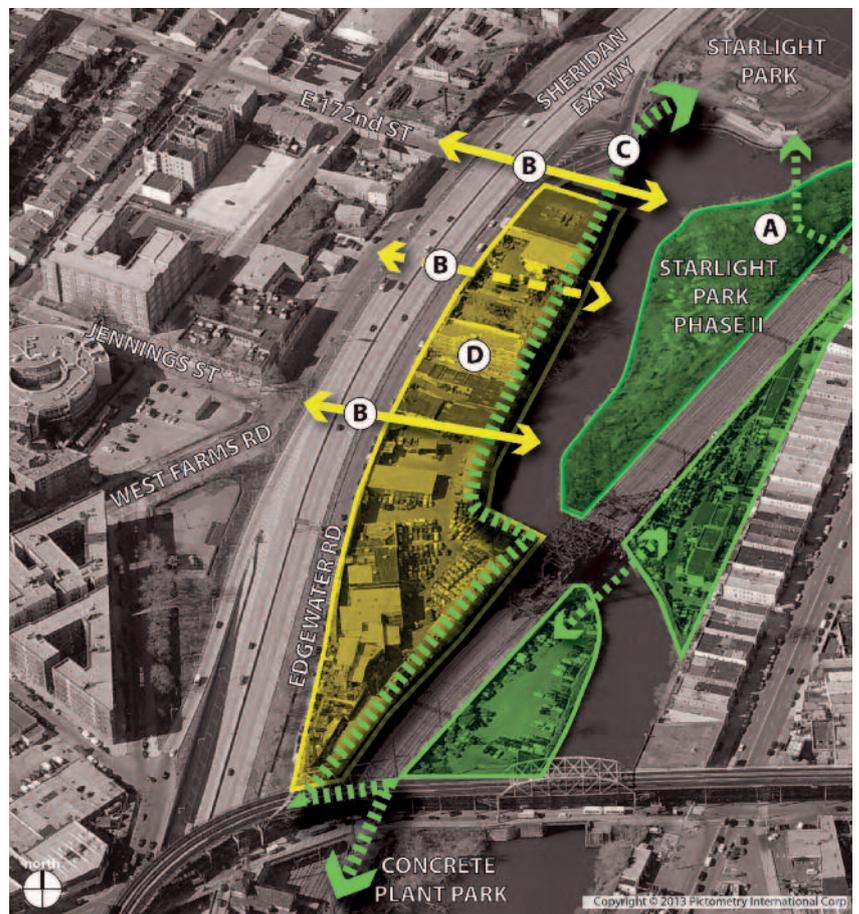
Ce scénario hybride, pragmatique et relativement peu coûteux, pourrait d'ores et déjà contribuer à requalifier les quartiers riverains de l'autoroute Sheridan. C'est un compromis qui ouvre la possibilité de trouver des solutions à plus long terme pour concilier les nuisances liées aux activités industrielles et au trafic poids-lourds d'une part, avec la qualité de vie et la santé des populations d'autre part.

Le projet reste relativement raisonnable sur le plan financier. L'estimation actuelle de l'ensemble des dépenses d'aménagement routier et urbain est de 120 millions de dollars. Ce montant représente la moitié des coûts du prolongement de l'autoroute vers le marché de gros et de la reconstruction de l'échangeur étudiés par l'État de New York en 2003, soit 245 millions de dollars.

Il est à noter que les dépenses liées à un projet global ont l'avantage de bénéficier potentiellement au plus grand nombre (résidents, transporteurs, grossistes...), tandis que des investissements exclusivement routiers resteraient largement invisibles aux ménages (majoritaires ici) qui utilisent peu ou pas le réseau autoroutier. En rendant constructibles des friches et des délaissés, la solution « boulevard » devrait apporter de nouvelles recettes à la collectivité qui peuvent contribuer au financement de l'aménagement.

En ce sens, le projet de réaménagement partiel de l'autoroute Sheridan retenu par la Ville de New York n'est pas un projet radical de transformation urbaine. Mais c'est un premier pas audacieux qui ouvre des perspectives à terme, non seulement pour le Sud Bronx, mais aussi pour d'autres quartiers coupés en deux par une voie rapide.

- Demain, la transformation en boulevard permettrait de reconnecter les quartiers à la rivière Bronx (B) et de redonner de la valeur à des terrains aujourd'hui délaissés (D).
  - Le projet prévoit aussi d'assurer une liaison continue entre les parcs (A et C).
- © 2013 Pictometry International Corp/New York City Department of City Planning



## Sources

- Entretiens et visites avec Joan Byron, *Director of Policy, Pratt Center for Community Development* (New York, mai 2011, décembre 2012 et avril 2014).
- Échange et visite avec Linda Bailey, Responsable des Programmes Fédéraux, *New York City Department of Transportation*, NYCDOT (New York, mai 2011).
- Échange et visite avec Ashwin Balakrishnan, ex-Coordonateur de la *Southern Bronx River Watershed Alliance*, SBRWA (New York, mai 2011).
- Échange avec David Powell, Coordonateur de la *Southern Bronx River Watershed Alliance*, New York, avril 2014).
- Échange avec Majora Carter fondatrice de l'association *Sustainable South Bronx* (Paris, mai 2013)
- Échange avec Tawkiyah Jordan, Chef de Projet Sheridan, *Department of City Planning*, NYCDCP (2013).
- Échanges avec Aurélie Delage, *Visiting Scholar at Hunter College, City University of New York* (New York, avril 2014)
- Visites de terrain, *New York South Bronx*, mai 2011, décembre 2012 et avril 2014.
- *Bruckner-Sheridan Expressway Interchange and Hunts Point Peninsula Access Environmental Impact Statement* (EIS). *NEPA Scoping Report & Alternatives Screening Report*, *New York State Department of Transportation* (NYSDOT), *US Department of Transportation Federal Highway Administration* (FHWA), August 2007.
- *Bruckner-Sheridan Expressway Interchange and Hunts Point Peninsula Access Environmental Impact Statement* (EIS). *Micro-Simulation Analysis Results*, *New York State Department of Transportation* (NYSDOT), July 2010.
- *Sheridan Expressway - Hunts Point Land Use and Transportation Study. Community Working Group Meeting*, *New York City Department of City Planning* (NYCDCP), Septembre 2011.
- *Sheridan Expressway - Hunts Point Land Use and Transportation Study. Public Charette Summary*, NYCDCP, October 10, 2011.
- *Sheridan Expressway - Hunts Point Land Use and Transportation Study. Traffic Screening Analysis, Community Working Group Meeting*, NYCDCP, May 10, 2012.
- *Sheridan Expressway Study (The). Reconnecting the Neighborhoods Around the Sheridan Expressway and Improving Access to Hunts Point. Department of City Planning* (NYCDCP), *New York City*, Décembre 2013.
- Cohen (Jean-Louis) et Masbounji (Ariella) dir., *New York. Réguler pour innover, les années Bloomberg*, Editions Parenthèses, Paris, 2014.
- Lecroart (Paul), *La Ville après l'Autoroute : études de cas. New York, West Side Highway*, IAU îdF, août 2013.
- Lecroart (Paul), *Sheridan Expressway et West Side Highway*, in: Cohen (J.-L.) et Masbounji (A.) dir., *New York*, op. cit., 2014.
- Marshal (Norman), *Traffic impact assessment of the Sheridan expressway deconstruction, Smart Mobility*, February, 2007,
- [www.dot.ny.gov/regional-offices/region11/projects](http://www.dot.ny.gov/regional-offices/region11/projects) [New York State Department of Transportation (NYSDOT)]
- [www.nyc.gov/dcp](http://www.nyc.gov/dcp) [New York City Department of City Planning (NYCDCP)]
- [www.southbronxvision.org](http://www.southbronxvision.org) [Southern Bronx River Watershed Alliance (SBRWA)]

## Notes de bas de page

- (1) *The Bronx, Brooklyn, Manhattan, Queens et Staten Island.*
- (2) *En 2003, les comptages de l'État de New York (New York State Department of Transportation, ou NYSDOT) donnaient un trafic variant de 51 000 véhicules/jour au nord à 39 000 au sud*
- (3) *Les autres agences ou départements sont : l'Office of the Deputy Mayor for Economic Development, le New York City Economic Development Corporation, le Department of Housing Preservation and Development et le Mayor's Office of Long Term Planning and Sustainability,*
- (4) *Cf. Lecroart (Paul), La Ville après l'Autoroute : New York, West Side Highway, IAU îdF, août 2013*
- (5) *New York City Vision Zero Action Plan 2014 (www.nyc.gov).*
- (6) *Gabriel Dupuy avait dès 1975 montré que les modèles de trafic permettaient au maître d'ouvrage de garder le contrôle total des finalités et des choix sans possibilité de contrôle démocratique. Cf. Une technique de planification au service de l'automobile : les modèles de trafic urbain, Paris, 1975.*
- (7) *Marsico (Michael), Weeks (Andrew), Opie (Keir) and Ayçin (Murat), Double Vision, Hybrid Modelling for the Sheridan Expressway Project, ITS International, December 2013.*
- (8) *Lecroart (Paul), La Ville après l'Autoroute : New York, West Side Highway, IAU îdF, août 2013*



*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, financée par la Région Île-de-France et par l'État.*

15, rue Falguière - 75740 Paris cedex 15 - 33 1 77 49 77 49 - [www.iau-idf.fr](http://www.iau-idf.fr)

1 11 002 - ISBN 978 2 7371 1942 2