



## Sommaire

### Penser autrement l'aménagement - - - - 3

Robert Herrmann, Président de l'ADEUS

### La ville après l'autoroute - - - - - 4

Paul Lecroart, Urbaniste Senior, IAU Île-de-France



## BIOGRAPHIE

Urbaniste Senior à l'IAU, Paul Lecroart travaille sur des projets urbains stratégiques en Île-de-France et dans les territoires du Grand Paris (études candidature JOP Paris 2024, Plan vert régional, Schéma directeur régional d'Île-de-France, études Rocade métro et développement urbain, Projet urbain d'Est Ensemble, Projet de ville d'Argenteuil, Plan-paysage de Chelles, Parc-canal de la plaine Saint-Denis...). Il pilote actuellement le projet stratégique de Parc des Hauteurs d'Est Ensemble.

Paul Lecroart conduit un programme d'étude des stratégies urbaines innovantes des métropoles, notamment Londres, New York et Tokyo. Il est membre de l'*International Advisory Committee for the 4th Regional Plan de New York (RPA)* qui vient d'être publié. Il est régulièrement associé à des expertises à l'international, ces dernières années avec des villes aussi différentes que Rabat, Johannesburg, Téhéran, Tripoli, Changzhou, Montréal, Vitoria, la Ruhr, Rio, Erevan, Moscou, Bodø, Cali ou Pékin. Il a animé les ateliers Grands Projets Urbains en Europe de l'IAU qui confrontent les stratégies et pratiques du très Grand Paris à celles d'autres métropoles européennes. Il a copiloté l'Appel à Initiatives Métropolitaines pour Paris Métropole (2010-2012) et a coordonné la commission de Metropolis sur l'impact des grands événements sur le développement des métropoles (1999-2002).

Paul Lecroart pilote actuellement un programme sur la transformation d'autoroutes urbaines en avenues qui s'appuie sur les expériences de New York, Séoul, San Francisco, Portland, Vancouver et d'autres métropoles. Il est co-auteur d'un ouvrage sur la question (*La Métamorphose de l'autoroute urbaine*, Points FNAU/Gallimard, 2014).

Ses centres d'intérêt portent sur les processus de transformation urbaine, en particulier les innovations dans les liens entre l'urbanisme, les mobilités, le paysage et l'usage de l'espace public. Diplômé du Magistère Aménagement de Paris-1 Panthéon-Sorbonne, il a été *visiting affiliate* à l'University of California in Los Angeles (UCLA). Il intervient à Futuribles (séminaire 'Futurs Urbains'), enseigne à l'École d'Urbanisme de Paris (université de Paris-Est) et au cycle urbanisme de Sciences Po (Paris).

## CYCLE AUTOROUTE EN VILLE : PENSER AUTREMENT L'AMÉNAGEMENT

Traduction simultanée français/allemand

⇒ **1/3 - De l'autoroute au boulevard, repenser la métropole**, le 9 février 2017 avec **Paul Lecroart**, Urbaniste Senior, IAU Île-de-France

⇒ **2/3 - Le foncier pour transformer la ville**, le 21 septembre 2017 avec **Joseph Comby**, Rédacteur en chef de la Revue foncière

⇒ **3/3 - (à suivre en 2018)**

# Le mot du Président

## Penser autrement l'aménagement



**Robert Herrmann**  
Président de l'ADEUS

Le projet de contournement ouest de Strasbourg (COS), en drainant une partie du trafic de l'A35, est une opportunité pour lancer la réflexion sur le devenir de cette autoroute urbaine et sur les opportunités et risques en matière d'aménagement.

Nous connaissons les problématiques de mobilité, mais peu les impacts d'une transformation d'un ouvrage majeur qui traverse une agglomération de la taille de la métropole strasbourgeoise, une métropole qui est liée, avec son autoroute urbaine, aux territoires de l'aire métropolitaine transfrontalière qui correspond plus ou moins au Bas-Rhin.

Seule une prise en compte des enjeux urbains dans toute leur diversité permettra de proposer les meilleures orientations d'aménagement pour l'aire métropolitaine transfrontalière. Naturellement, il y a des enjeux de mobilité et d'accessibilité, mais il y a aussi des enjeux environnementaux, d'autres d'attractivité économique de la métropole, d'autres de mixité sociale ou de politique de l'habitat, etc.

De tels travaux ne sauraient engager une seule collectivité, ni se limiter à une problématique de transports ou de déplacements. C'est pour cette raison que les réflexions en cours ont besoin d'être alimentées par d'autres démarches et leurs enseignements.

J'ai demandé à l'Agence de réfléchir à une démarche d'échange et de partage avec les acteurs locaux pour anticiper la mise en service du COS en 2020 et le changement qu'il entraîne pour notre territoire, et notamment pour l'A35 et ses abords.

Cette démarche doit nous permettre de sortir des schémas connus de la planification et de l'organisation des transports et de faire émerger, avec les différents acteurs du territoire, un nouveau modèle d'aménagement de type IBA à la française.

Nous démarrons ce cycle avec Paul Lecroart, urbaniste senior à l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAU) de la Région Île-de-France, l'agence la plus importante du réseau de la FNAU. Il y intervient depuis 1991 sur le rôle des grands projets urbains dans la transformation des métropoles européennes. De Montréal à Séoul, en passant par Birmingham, Amsterdam, Barcelone, Berlin, Copenhague, Londres..., il observe la transformation des métropoles par la reconversion de leurs voies rapides en avenues intégrées au tissu urbain. Ses centres d'intérêt portent sur les processus de transformation des espaces métropolitains, les liens entre l'urbanisme et les mobilités, les projets urbains innovants et l'espace public.

Comprendre les bases de ce type de transformation, identifier les conditions pour y arriver et en partager les enjeux sont les premières briques de ce cycle et c'est ce que nous avons demandé à Paul Lecroart de partager avec nous pour repenser la métropole.

# La ville après l'autoroute



**Paul Lecroart**  
Urbaniste Senior, IAU Île-de-France

L'introduction des autoroutes au cœur des villes, à partir des années 1940 aux États-Unis, puis des années 1960 en France, est liée au départ des classes moyennes vers le périurbain, encouragées par l'accession à la propriété. On invente alors la séparation des circulations (autos et piétons) et la séparation des fonctions urbaines (ou "zoning"). Conséquences imprévues : coupure et dévalorisation de certains espaces, ségrégation sociale, étalement urbain... et congestion du trafic.

Aujourd'hui, nous ne sommes plus dans ce modèle, puisque l'on parle davantage de mixité des fonctions, de mixité sociale, de reconnexion et d'accessibilité tous modes, mais ces infrastructures sont toujours là et ont une assez grande inertie. Autant une rue traditionnelle, un boulevard, une avenue, une place sont malléables et peuvent être transformées

– comme cela a été fait à Strasbourg avec le tramway –, autant les imposantes infrastructures routières sont plus difficiles à bouger.

De nombreuses villes, en Amérique du Nord, en Asie et maintenant en Europe se sont néanmoins engagées avec succès dans leur transformation, voire leur suppression. Que peut-on apprendre de leurs expériences ? Comment ont-elles fait ? À quelles conditions ? Avec quelles incidences ?

Paul Lecroart a étudié à la loupe, dans le cadre de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France, plusieurs projets de transformation de grandes voies routières en Amérique du Nord et en Asie afin d'alimenter la réflexion sur des projets en Île-de-France. Il nous en livre quelques exemples.

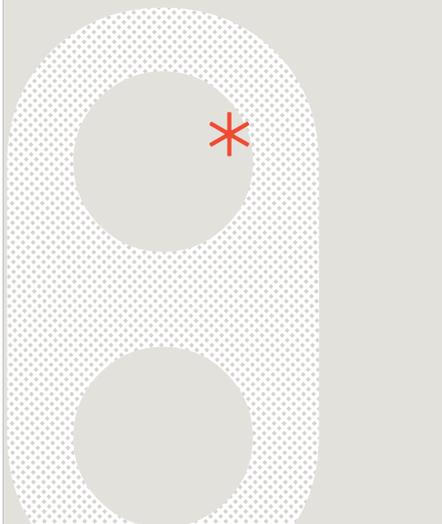


Photo Matthias Duschner, Ruhr, 2010



**PORTLAND : 1974, RUPTURE. UN PARC REMPLACE LA VOIE RAPIDE**

Photo Paul Lecoart/IAU IdF

## Une transformation radicale

Considérée aux États-Unis comme la "Mecque" de l'urbanisme, Portland, État de l'Oregon, 500 000 habitants dans une agglomération qui en compte 1,5 million, est la première ville au monde à avoir redessiné la *Harbor Drive Freeway* qui la traversait, le long de la rivière la Willamette.

Construite dans les années 1940, cette voie rapide, qui avait pour vocation de relier les banlieues au centre-ville et de desservir des zones industrielles et portuaires, coupait la ville du fleuve, dévalorisait et disqualifiait tous les espaces en bordure, rendait les berges quasi inaccessibles et accélérât le déclin du centre.

Au terme de réflexions conduites dans les années 1960 par la ville de Portland, l'État de l'Oregon et une association, "Riverfront for the people", pour transformer cette infrastructure,

décision a été prise de supprimer totalement l'autoroute et de construire un parc en bordure du fleuve.

L'orientation du développement de Portland en a été radicalement changée. Les espaces ont été récupérés pour construire des logements, des bureaux et des équipements liés à l'activité touristique suscitée par le fleuve. L'impact sur le trafic a été plutôt positif (-20 %) et a engagé Portland dans une nouvelle aventure, celle de redessiner la ville autour des transports en commun : des bus en site propre et un tramway sont développés à l'échelle de l'ensemble de la métropole. En 1979, Portland est la première métropole agglomérée aux États-Unis et la première à avoir défini une limite de croissance urbaine. Cette limite comprime l'agglomération et permet de densifier le centre, ainsi que des centres secondaires reliés au centre par le système de tramway léger. Portland est aussi la ville la plus cyclable des États-Unis, avec 10 % environ de

parts de marché. Enfin, elle est l'une des premières villes américaines à reconstruire des logements en ville et à regagner des habitants, tandis que toutes les villes américaines en perdent.



Photo Paul Lecoart/IAU IdF

### La reconquête du fleuve

À New York, jusqu'au début des années 1970, 110 à 140 000 véhicules empruntaient quotidiennement la *West side Highway* qui permettait d'accéder au CBD (central business district) de Manhattan, ainsi qu'à Brooklyn, en traversant l'Hudson.

Après la désindustrialisation et la délocalisation des activités portuaires, cette autoroute était mal entretenue. Lorsqu'elle s'est écroulée au passage d'un camion venu pour la réparer, la Ville de New York a décidé de la fermer. Comme dans toutes les expériences de déconstruction ou de réduction de capacité routière, on a assisté à la disparition du trafic : en deux ans, entre 1973 et 1975, on est passé de 111 000 à 51 000 véhicules par jour sur l'avenue située en-dessous du viaduc. Plus intéressant encore, le trafic a baissé en même temps sur toutes les avenues nord-sud dans Manhattan. 56 000 personnes (soit 37 000 véhicules) ont disparu des écrans radars.

### 2011 : COHABITATION VIE URBAINE-CIRCULATION (80 000 VÉHICULES/JOUR)

Photos Paul Lacroart/IAU IdF

Les usagers n'étaient ni dans le métro ni dans leurs voitures... Deux éléments expliquent ce phénomène : l'offre agit sur la demande et les gens changent de comportement.

Finalement, après trente années de controverses et d'études, la ville a réalisé, en 2001, une avenue à deux fois trois voies permettant à toutes les activités urbaines de cohabiter. Le niveau de circulation est repassé de 51 000 à 80 000 véhicules. L'avenue a créé une nouvelle offre, certes, mais une offre compatible avec la vie urbaine. Plus encore, elle a donné accès au fleuve Hudson, qui lui-même donne de la valeur à tous ces espaces. Avec l'aménagement de l'Hudson River Park, le long du fleuve, ce secteur, qui connaît un développement urbain très important, est aujourd'hui le plus dynamique de Manhattan. Ce projet a permis de révéler un foncier caché, qui n'était ni libérable, ni mobilisable et sur lequel on peut construire de l'habitat, car New York, comme toutes les grandes métropoles dynamiques, a des besoins en logement importants.

### NEW YORK, RENAISSANCE URBAINE

Photo Paul Lacroart/IAU IdF



## L'imagination au pouvoir

**Séoul, en Corée du sud**, est une métropole de 10 millions d'habitants dans une région urbaine de 24 millions d'habitants.

Sur l'axe de la Cheonggyecheon, un viaduc routier de 6 km à deux fois deux voies avec 100 000 véhicules/jour, construit dans les années cinquante, permettait à la fois d'accéder au centre et de le traverser. En-dessous se trouvait un boulevard à deux fois cinq voies avec 70 000 véhicules/jour. La transformation était assez difficile à imaginer.

En-dessous de cette voie était enterrée la rivière qui avait fait naître la ville. Un professeur d'ingénierie environnementale à l'Université a fait travailler ses étudiants sur un projet de transformation de l'aménagement et il a organisé des séminaires, invité des experts internationaux, tenu des ateliers.

Le projet a suscité l'intérêt de Mung-Bak Lee, candidat à l'élection municipale de Séoul, qui s'est engagé à le réaliser s'il était élu. Aussitôt après son élection, en juin 2002, il a mis en place le Comité de pilotage pour la restauration de l'avenue Cheonggyecheon. La déconstruction a commencé en 2003. Le projet a été conçu et réalisé en deux ans. C'était un tour de force. On est passé de deux fois sept voies à deux fois deux voies. Aujourd'hui, l'espace est totalement métamorphosé – cette avenue est devenue en quelque sorte les "Champs-Élysées" de Séoul –, il est de grande qualité même s'il est artificiel (l'eau qui coule est recyclée). L'idée est d'aller plus loin et de renaturer complètement la rivière.

Pour réduire la part de l'automobile, la ville met en œuvre toute une palette d'actions sur la mobilité ainsi que des aménagements et des mesures dissuasives : des bus express qui traversent la ville sur des voies réservées et desservent le centre,



LA RIVIÈRE RESTAURÉE

FERMETURE DE LA VOIE LE DIMANCHE : STRATÉGIE PIÉTONNE EN CENTRE-VILLE

une augmentation de la fréquence et de l'amplitude horaire du métro, une tarification de deux tunnels d'accès au centre favorisant le co-voiturage, un dispositif "No Driving Day", la limitation de volume du stationnement et la piétonisation. Résultat : la circulation automobile a diminué fortement dans le centre et sur le réseau autoroutier de la ville. Les impacts environnementaux sont positifs, y compris sur le climat, avec des températures – estivales notamment – de trois à cinq degrés inférieures à ce qu'elles sont sur des axes comparables. Le trafic sur l'axe de la Cheonggyecheon est passé de 170 000 véhicules par jour à environ 30 000 véhicules par jour et a diminué dans toute la ville. Ces résultats amènent aujourd'hui la ville de Séoul à développer un programme de suppression des viaducs routiers dans toute la ville.

## SÉOUL, APRÈS AMÉNAGEMENT

Photos Paul Lecroart/IAU





## DE L'AUTOROUTE AU BOULEVARD, REPENSER LA MÉTROPOLE

### Work in progress

**À Montréal, au Québec** – 1,7 million d'habitants dans une métropole de 3,9 millions d'habitants –, le territoire du Havre, au sud de la ville, est un grand espace occupé par des infrastructures et des activités logistiques et portuaires. Ce territoire est le point de contact entre une partie de la ville et le fleuve, et la présence de l'autoroute est perçue comme un obstacle à la relation entre Montréal et le Saint-Laurent. Pour réfléchir à la valorisation de tout ce grand secteur, la ville de Montréal, l'État du Québec et l'État fédéral développent ensemble depuis 2002 le projet "Vision 2025", qui définit trois axes : la réappropriation des rives du fleuve pour des usages urbains, notamment récréatifs, le retissage de la trame urbaine et la création d'une "entrée de ville de prestige" pour Montréal, et un développement "durable". La transformation progressive de l'autoroute Bonaventure est la pierre angulaire de cette vision.

Ces objectifs sont confortés par le Plan métropolitain d'aménagement et de développement du Grand Montréal, qui prévoit d'orienter 40% de la croissance urbaine sur les corridors de transport en commun (les axes TOD), parmi lesquels l'axe Bonaventure, qui transporte environ 50 000 véhicules par jour.

En 2011, la Ville de Montréal décide de réaliser la première phase du projet de transformation de l'autoroute Bonaventure et engage la déconstruction du dernier kilomètre de viaduc appartenant à la Ville et voué à être remplacé par une avenue urbaine.

En 2014, la Ville abandonne l'idée de construire entre les deux voies de l'avenue, au profit de la création d'un vaste espace public multi-usages. Cette disposition permet de mettre davantage en valeur l'entrée de ville de Montréal et d'offrir un espace de rencontres et d'événements culturels aux quartiers riverains en mutation. Le nouveau boulevard et le parc central ont été inaugurés début septembre 2017 dans le cadre des festivités du 350<sup>e</sup> anniversaire de Montréal. La suppression du viaduc routier n'a pas engendré de congestion, mais elle contribue à la redynamisation urbaine de tout le quartier.

### LA TRANSFORMATION DE L'AUTOROUTE BONAVENTURE À MONTRÉAL DE 2011 À 2017

Photos Paul Lecroart/IAU IdF



Le processus engagé continue aujourd'hui. Comme dans toutes ces expériences, la concertation en est un élément très fort. La transformation de l'autoroute en boulevard aura des effets très positifs sur la qualité urbaine, le confort et la sécurité des déplacements des piétons et des cyclistes. Le parc central et la reconfiguration des traversées vont réduire fortement l'effet de coupure entre des quartiers. À terme, on estime à plusieurs milliers de logements les retombées induites par le projet. Cette densification des quartiers autour permettrait de récupérer les taxes foncières qui permettront à leur tour de contribuer au financement de la déconstruction.

## Une construction collective

**Vancouver, Province de Colombie britannique, Canada** – 600 000 habitants dans une agglomération de deux millions d'habitants –, s'enorgueillit aujourd'hui de n'avoir pratiquement pas d'autoroute urbaine comme d'autres villes américaines.

Du programme autoroutier contesté et avorté conçu dans les années soixante, il reste deux viaducs qui permettent d'accéder à l'île de Vancouver à partir des autres quartiers de la ville et de la métropole. Ces axes sont utiles – 40 000 à 50 000 véhicules/jour y circulent –, mais ils freinent et pénalisent le développement d'une partie du centre de Vancouver, et notamment celui de sa relation à l'eau. Propriétaire de l'infrastructure, la Ville de Vancouver a démarré en 2010, après une première phase exploratoire, un processus de transformation en plusieurs étapes :

- \* Un concours d'idées international et local pour mobiliser la créativité et ouvrir le champ des possibles ;
- \* Une concertation avec les parties prenantes, notamment le monde économique, pour identifier leurs enjeux.



### VANCOUVER : ÉVOLUTION DE LA POPULATION, DES EMPLOIS ET DE LA CIRCULATION MOTORISÉE DE 1996 À 2011

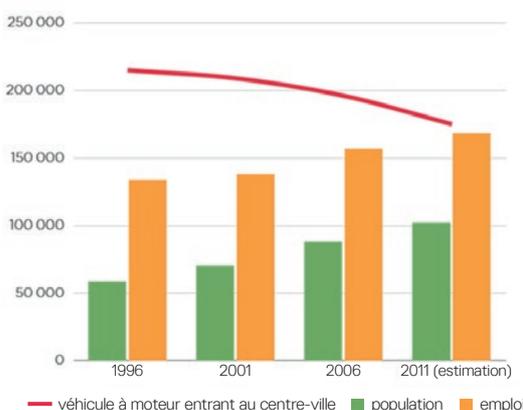
Source Ville de Vancouver



**+18 %**  
POPULATION

**+16 %**  
EMPLOI

**-5 %**  
VÉHICULES ENTRANT  
DANS LA VILLE



**+75 %**  
POPULATION

**+26 %**  
EMPLOI

**-20 %**  
VÉHICULES ENTRANT  
AU CENTRE-VILLE

Les six scénarios qui se dessinent sont notés sur la base de critères environnementaux, économiques, urbains, sociaux, etc., et les résultats sont proposés au débat public. Finalement, le scénario retenu après de nouvelles discussions est un boulevard qui accueille les flux qui étaient sur les viaducs. Le projet se fait sur deux échelles en parallèle : celle du quartier, immédiatement autour des viaducs, et celle d'une zone de fret située derrière et qui devrait être libérée, débloquée par la transformation des viaducs.

La démolition des viaducs de Vancouver doit permettre, à partir de 2018, l'aménagement d'un nouveau quartier de 12 000 habitants et de 8 000 emplois autour d'un parc. La Ville n'est pas trop inquiète des risques de bouchons : depuis 20 ans, le trafic automobile diminue alors que le nombre d'emplois et d'habitants augmentent dans le centre-ville et dans le reste de la ville. L'objectif aujourd'hui est d'en faire autant à l'échelle de la métropole.



**Qu'apprend-on de ces expériences ?**

Dans tous ces cas, le trafic induit par les autoroutes diminue (dé-induction) et parfois s'évapore quand on supprime l'effet d'aubaine. À Séoul, par exemple, on est passé de 170 000 à 30 000 véhicules. L'usage du vélo et la pratique de la marche augmentent sensiblement. Les transports en commun sont davantage utilisés. Enfin, les ménages et les entreprises changent ou adaptent leurs habitudes (itinéraire, horaire, mode de transport, covoiturage, fréquence des déplacements).

À l'échelle locale, la suppression de l'autoroute permet de reconnecter le tissu urbain, de rapprocher des lieux qui étaient très éloignés les uns des autres et d'améliorer l'accessibilité pour tous et notamment pour les activités économiques. La libération du foncier qui en résulte permet de régénérer des quartiers enclavés et dévalorisés, en construisant des logements à des prix plus abordables et en créant des espaces verts.



**VIADUCS DE VANCOUVER AVANT ET APRÈS : AMÉNAGEMENT DE PACIFIC BOULEVARD ET DE FALSE CREEK PARK**

Source : Ville de Vancouver

**LA DÉSIDUCTION DE TRAFIC**

source : IAU IdF

Tendances avant/après	Trafic Axe	Corridor	Usage TC	Vélo/ Marche
Séoul/CGC (2002-2011)	-82%	---	+++	+
Milwaukee (1998-2009)	-65%	-	nc	+
SF/Embarcadero (1989-2011)	-56%	=	++	+++
SF/Central (1995-2008)	-44%	--	+	++
New York/Westside (1973-2010)	-27%	--	++	+++
Portland/Harbor (1973-2010)	-22%	--	++	+++
Nantes/A801 (2000-2006)	-50%	--	++	++

Ces réalisations ont des répercussions positives sur la qualité de la vie, la réduction des nuisances et la santé publique.

La transformation d'une infrastructure autoroutière en avenue est difficile, complexe, mais possible. La présence de viaducs facilite la tâche car généralement, en-dessous du viaduc, se trouve une avenue qu'il n'y a « plus qu'à » aménager. Le plus important est de construire collectivement le projet, mais aussi de l'incarner politiquement.

Certes, les coûts de ces transformations sont élevés (30 à 70 millions d'euros du kilomètre) ; certes, les processus sont longs et compliqués puisqu'ils impliquent de nombreux acteurs, une bonne organisation de la maîtrise d'ouvrage et reposent sur un consensus assez fort des différents acteurs de différents niveaux, mais ils permettent une revalorisation, une revitalisation, une résurrection de quartiers entiers.



NANTES, BUSWAY EX-A 801  
Photo Paul Lecroart/IAU IdF

#### BIBLIOGRAPHIE

**Les métamorphoses de l'autoroute urbaine** - Paul Lecroart/Cécile Féré/Nicolas Pech/ Patricia Pelloux/Olivier Roussel, Paris : Points FNAU, août 2014

**De la voie rapide à l'avenue urbaine : la possibilité d'une "autre" ville ?** Paul Lecroart, Note rapide n° 606, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAU) d'Île-de-France, octobre 2012 - [www.iau-idf.fr/savoir-faire/nos-travaux/edition/de-la-voie-rapide-a-lavenue-urbaine-la-possibilite-dune-autre-ville.html](http://www.iau-idf.fr/savoir-faire/nos-travaux/edition/de-la-voie-rapide-a-lavenue-urbaine-la-possibilite-dune-autre-ville.html)

**La ville après l'autoroute : études de cas** - [www.iau-idf.fr/savoir-faire/nos-travaux/amenagement-et-territoires/amenagement/avenues-metropolitaines.html](http://www.iau-idf.fr/savoir-faire/nos-travaux/amenagement-et-territoires/amenagement/avenues-metropolitaines.html)

**San Francisco : Octavia Boulevard. La ville après l'autoroute : études de cas.** Paul Lecroart/Léa Maisonneuve (contribution), Paris : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAU) d'Île-de-France, mars 2016

**Montréal : projet Bonaventure. La ville après l'autoroute : études de cas.** Paul Lecroart/Léa Maisonneuve (contribution), Paris : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAU) d'Île-de-France, mars 2016

**Milwaukee : Park East Corridor. La ville après l'autoroute : études de cas.** Paul Lecroart/Léa Maisonneuve (contribution), Paris : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAU) d'Île-de-France, mars 2016

**New York : Sheridan Expressway. La ville après l'autoroute : études de cas.** Paul Lecroart, Paris : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAU) d'Île-de-France, août 2014

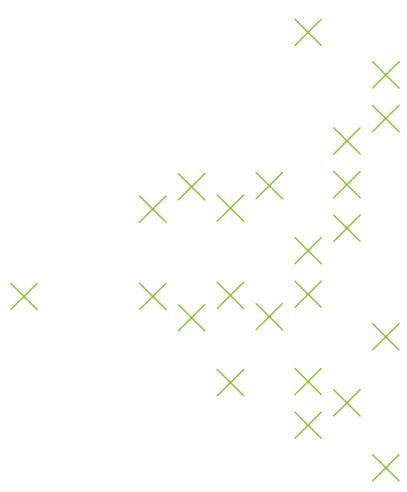
**Portland, Harbor Drive. La ville après l'autoroute : études de cas.** Paul Lecroart, Paris : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAU) d'Île-de-France, mars 2014

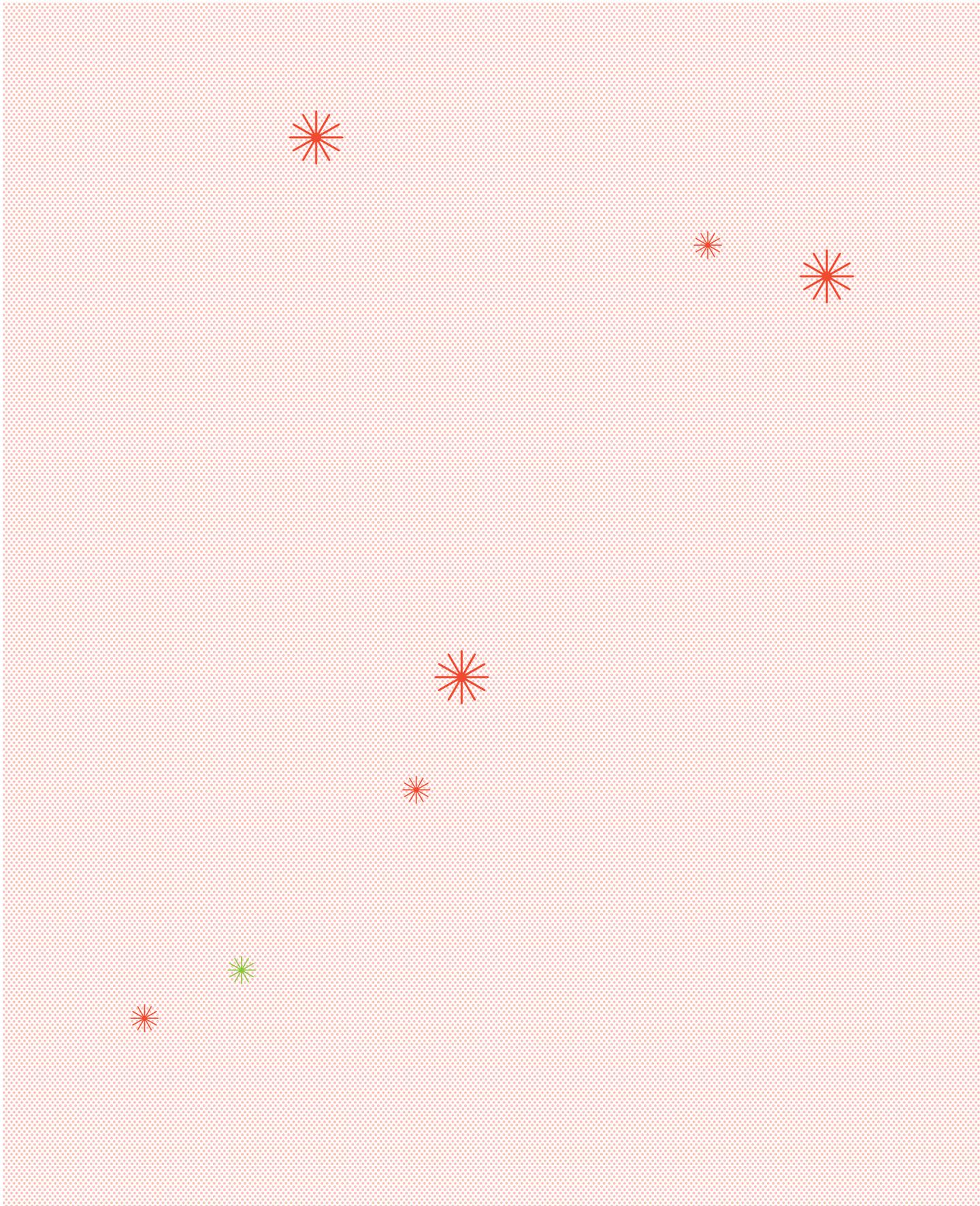
**San Francisco : Embarcadero Freeway. La ville après l'autoroute : études de cas.** Paul Lecroart, Paris : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAU) d'Île-de-France, août 2013

**Vancouver : viaducs Dunsmuir & Georgia. La ville après l'autoroute : études de cas.** Paul Lecroart, Paris : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAU) d'Île-de-France, août 2013

**New York : West Side Highway. La ville après l'autoroute : études de cas.** Paul Lecroart, Paris : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAU) d'Île-de-France, août 2013

**Séoul : Cheonggyecheon Expressway. La ville après l'autoroute : études de cas.** Paul Lecroart, Paris : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAU) d'Île-de-France, août 2013





L'Agence  
de Développement  
et d'Urbanisme  
de l'Agglomération  
Strasbourgeoise

Directrice de publication : **Anne Pons, Directrice générale**  
Responsable conférences : **Cathie Allmendinger**  
Équipe projet : **Cathie Allmendinger** (chef de projet),  
**Nathalie Griebel, Jean Isenmann, Estelle Meyer,**  
**Sophie Monnin, Pierre Reibel, Maryline Roussette**  
PTP 2017 - N° projet : **1.5.1.2** - Photos : **Jean Isenmann**  
Mise en page : **Sophie Monnin**  
© ADEUS - Novembre 2017 - N° Issn : 2112-4167  
Les publications et les actualités de l'urbanisme sont  
consultables sur le site de l'ADEUS [www.adeus.org](http://www.adeus.org)