

PARK EAST CORRIDOR MILWAUKEE, USA

LONGUEUR DU TRACÉ	1,6 km
RÉALISATION	2002-2004
MAÎTRISE D'OUVRAGE	Gouvernement fédéral État du Wisconsin Ville de Milwaukee
CAPACITÉ DU RÉSEAU	
TRANSIT APPROXIMATIF	22 000 véhicules/jour pour la Park East Freeway

CONTEXTE DE RÉALISATION

1960	Planification de la Park East Freeway comme composante d'un vaste réseau autoroutier devant encercler le centre de Milwaukee. La Park East Freeway devait initialement servir de lien est-ouest entre l'Interstate 43 et un projet autoroutier panoramique devant être construit sur les rives du lac Michigan.
MILIEU 70	<p>Devant l'opposition des citoyens, abandon du projet d'autoroute riveraine et interruption des travaux de la Park East Freeway, dont une section d'1,6 km a déjà été construite. Cette section est située dans la portion nord du centre-ville, de part et d'autre de la rivière Milwaukee.</p> <p>Répondant à une vocation régionale (seulement 3 points d'accès au centre-ville), la structure surélevée de la Park East Freeway participe à créer une forte coupure entre le centre-ville de Milwaukee et les quartiers voisins. Composante d'un réseau inachevé, cet axe s'avère également surdimensionné par rapport aux besoins réels, entraînant ainsi le déclin des secteurs environnants.</p>
1999	Adoption par la Ville de Milwaukee Downtown Plan, identifiant le réaménagement du Park East Corridor (démantèlement de l'autoroute et redéveloppement des terrains libérés) comme un des projets structurants de requalification du centre-ville.
2002	Début de la démolition de l'autoroute

DESCRIPTION DU PROJET

RÔLE Démolition d'une infrastructure autoroutière inadaptée et nuisible, et requalification des secteurs environnants

COMPOSITION Le projet du Park East Corridor est composé de différents éléments :

DOCUMENT DE TRAVAIL

- le boulevard urbain McKinley remplaçant la Park East Freeway;
- le nouveau pont reliant l'avenue McKinley à la rue Knapp (rive est);
- le prolongement de la promenade riveraine face à la rivière Milwaukee;
- différents travaux d'aménagement publics :
 - revitalisation de certaines rues;
 - aménagement d'un parc sur l'îlot triangulaire délimité par les rues Water, Knapp et Edison;
 - création de nouvelles voies piétonnes.

Création de 3 secteurs urbains distincts (usages et critères de design) :

- McKinley Avenue
 - porte d'entrée au centre-ville;
 - quartier prestigieux où prédominent bureaux et lieux de divertissement;
- Lower Water Street
 - quartier multifonctionnel;
 - prédominance des voies piétonnes et les points d'accès visuel et physique à la rivière;
- Upper Water Street
 - quartier à prédominance résidentielle;
 - aménagement d'un parc urbain de 0,4 hectare.

TYPE DE STRUCTURE	Remplacement de la structure surélevée par une voirie à niveau
DIMENSIONNEMENT	Boulevard urbain de 6 voies de circulation, relié à la trame urbaine et aménagé sur le tracé de l'avenue McKinley
LIAISONS	

PARTICULARITÉS DU PROJET

- Projet de réparation et de requalification urbaine
- Libération de foncier à développer : 8 hectares de terrains vacants situés sous l'autoroute et 400 mètres de berges
- Disparition d'une importante barrière physique et visuelle et amélioration des liens entre le centre-ville et les secteurs environnants
- Le nouveau pont et le boulevard urbain relié à la trame urbaine existante permettent d'offrir aux automobilistes plusieurs parcours sans augmenter de façon significative leur temps de déplacement.
- La forte spéculation immobilière de ce nouveau secteur est un des signes de la réussite de ce projet.

DOCUMENT DE TRAVAIL

MISE EN OEUVRE

- Équipe mixte de planification : État, Comté et Ville
- Financement majoritaire du Gouvernement fédéral (21,2 millions de dollars), participation de la Ville de Milwaukee (2,5 millions de dollars) et de l'État du Wisconsin (1,2 millions de dollars)
- Mise en place d'une taxe d'amélioration locale imposée à tous les propriétaires du secteur (Tax Incremental Financing District, d'une superficie de 20 ha) pour rembourser les prêts contractés par la Ville pour financer les aménagements publics (mobilier urbain, trottoirs, etc.). Possibilité de revenus de 4,3 millions de dollars.
- Mise en place d'un important processus de concertation (propriétaires, commerçants, résidents, groupes d'intérêts, élus du secteur, etc.) :
 - organisation de présentations et rencontres;
 - création d'un site web;
 - envoi régulier de bulletins informatifs à plus de 2 000 personnes.
- Les travaux engagés permettent de valider les 3 documents produits par l'équipe de planification :
 - le Renewal Plan;
 - le Master Plan;
 - le Development Code, définissant les usages, prescriptions de hauteur et critères de design s'appliquant à tous les bâtiments situés dans le territoire d'intervention.

SOURCES

- Projets innovateurs de requalification urbaine, annexe 1, Société du Havre de Montréal

Park East Corridor Milwaukee

Superficie :	1,6 km d'autoroute, 10,5 hectares de terrains à redévelopper
Réalisation :	Avril 2002 - Juin 2004
Coût total :	26 millions \$US (démolition, nouveau boulevard, pont) et environ 4 millions \$US pour les aménagements publics
Conception :	HNTB Co. et Planning & Design Institute Inc. (mandatés par le Redevelopment Authority of Milwaukee)
Développement :	Gouvernement fédéral, État du Wisconsin, Ville de Milwaukee

136

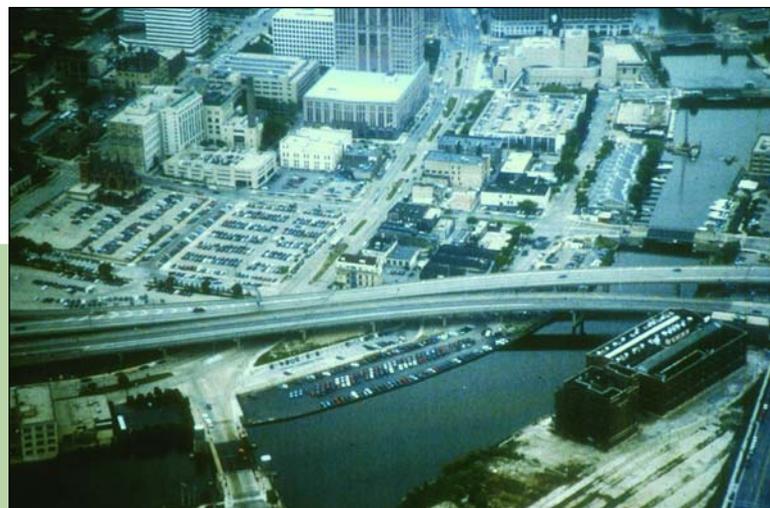
Contexte

Planifiée dans les années 1960 en tant que composante d'un vaste réseau autoroutier qui devait encercler le centre de Milwaukee, la Park East Freeway devait initialement servir de lien est-ouest entre l'Interstate 43 et une nouvelle autoroute panoramique qu'on prévoyait construire le long du lac Michigan. Cependant, au milieu des années 1970, l'opposition des citoyens face à ces projets atteignit de tels sommets qu'elle conduisit à la mise au rancart de l'idée d'autoroute riveraine ainsi qu'à l'interruption des travaux de la Park East Freeway dont une section d'un mille de long avait déjà été érigée. Conçue pour accueillir une importante circulation automobile régionale, cette structure surélevée n'offrait que trois points d'accès au centre-ville et créait une barrière physique colossale entre le centre et les quartiers voisins (Schlitz Park, Brewer's Hill et Historic King Drive). Composante d'un réseau inachevé, elle s'est avérée démesurément gigantesque par rapport aux besoins réels en termes d'achalandage (environ 22 000 véhicules par jour) et a rapidement conduit au déclin du secteur. Les terrains situés dans le corridor de l'autoroute perdirent énormément de valeur et les parcs de stationnement s'y multiplièrent.

En 1999, la Ville adopte le Milwaukee Downtown Plan, un document qui identifie le réaménagement du Park East Corridor (démantèlement de l'autoroute et redéveloppement des terrains libérés) comme l'un des treize projets clés dont la réalisation contribuerait de façon significative au développement et à la mise en valeur du centre-ville. Les objectifs spécifiques associés au Park East Redevelopment sont les suivants :

- promouvoir un développement multifonctionnel;
- recréer la trame urbaine traditionnelle;
- favoriser l'accès aux berges;
- améliorer les liens piétons entre les deux rives;
- soutenir la fonction de divertissement déjà présente sur la rue Water;
- augmenter la quantité d'espaces publics.

Vue aérienne de l'entrée au centre-ville de Milwaukee, avant les travaux.

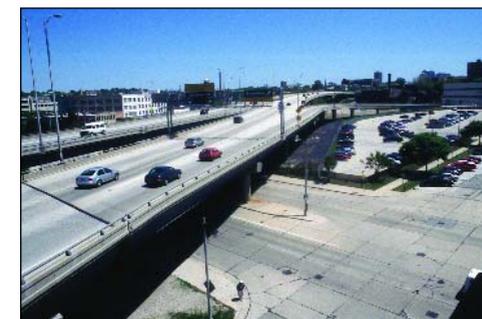


Milwaukee Dept. of City Development

Situé dans la portion nord du centre-ville, de part et d'autre de la rivière Milwaukee, le territoire couvert par le projet est d'une superficie de 26 hectares. Près de la moitié de ces terrains, soit 10,5 hectares, sont actuellement vacants. De propriété publique, ces espaces libres au fort potentiel de développement correspondent essentiellement aux terrains situés sous l'autoroute (8 hectares) ainsi qu'aux terrains attenants pour lesquels le développement sera facilité par la disparition de la barrière physique et visuelle créée par la structure surélevée.

Description du projet

Le projet du Park East Corridor prévoit le démantèlement de 1,6 km (1 mille) d'autoroute surélevée et son remplacement par un tout nouveau boulevard urbain de six voies de large, entièrement relié à la trame urbaine et aménagé dans le tracé de l'actuelle avenue McKinley. Il prévoit également la construction d'un nouveau pont qui reliera la nouvelle avenue McKinley à la rue Knapp (rive Est) ainsi que la réalisation de différents travaux d'aménagements publics (revitalisation de certaines rues, aménagement d'un parc sur l'îlot triangulaire délimité par les rues Water, Knapp et Edison, création de nouvelles voies piétonnes, etc.). Enfin, le projet permet le prolongement de la promenade riveraine face à la rivière Milwaukee et offre un encadrement aux futurs



Milwaukee Dept. of City Development



Milwaukee Dept. of City Development

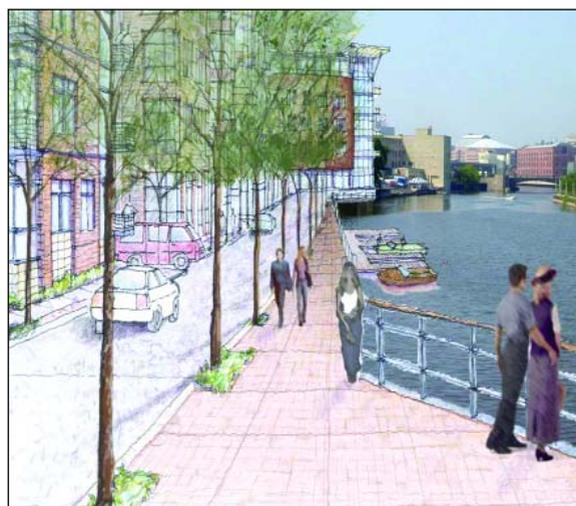
La rue N. Broadway, avant (juin 2002) et pendant les travaux de démantèlement (juin 2003).

développements en vue de favoriser l'émergence dans ce secteur d'un nouveau quartier multifonctionnel et animé. En ce qui concerne les usages et les critères de design, le plan divise le territoire en trois secteurs distincts :

- *McKinley Avenue* (la porte d'entrée au centre-ville, un quartier prestigieux où prédomineront les bureaux et les lieux de divertissement);
- *Lower Water Street* (un quartier hautement multifonctionnel où seront multipliés les voies piétonnes et les points d'accès visuel et physique à la rivière);
- *Upper Water Street* (à prédominance résidentielle, ce quartier accueillera un parc urbain de 0,4 hectare et plusieurs usages complémentaires à la fonction d'habitat).

Mise en œuvre

Le *Park East Redevelopment Plan* est le produit d'un important processus de concertation mis en place par une équipe mixte de planification (État, Comté et Ville) et auquel participèrent les propriétaires, commerçants, résidents, groupes d'intérêts et élus du secteur. Afin de récolter les suggestions du public et des organisations touchées par le projet, plusieurs présentations et rencontres furent organisées, un site Web fut mis en ligne et des bulletins informatifs furent envoyés régulièrement à plus de 2000 personnes. Ces travaux permirent de valider les trois documents produits par le consortium de planification : le *Renewal Plan*, le *Master Plan* et le *Development Code*, lequel définit les usages, prescriptions de hauteur et critères de design s'appliquant à tous les bâtiments situés dans le territoire d'intervention.



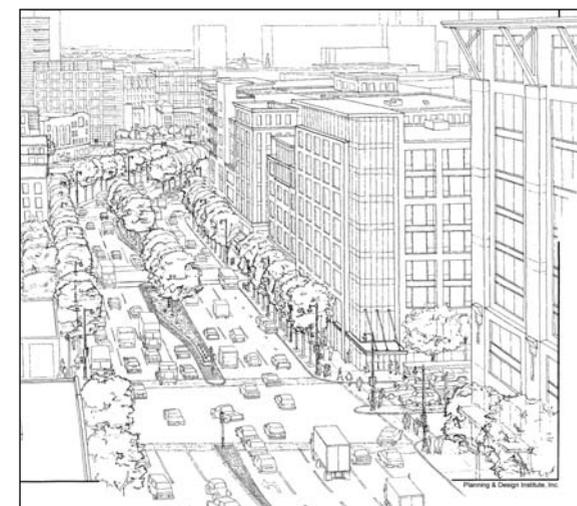
Perspective illustrant une proposition de promenade riveraine, dans le *Upper Water Street District*.

Park East Redevelopment Plan - préparé pour la Ville de Milwaukee par HNTB Corporation and Planning and Design Institute, Inc.



Perspective illustrant la revitalisation du *Upper Water Street District*.

Park East Redevelopment Plan - préparé pour la Ville de Milwaukee par HNTB Corporation and Planning and Design Institute, Inc.



Perspective illustrant la future avenue McKinley, la nouvelle entrée au centre-ville.

Park East Redevelopment Plan - préparé pour la Ville de Milwaukee par HNTB Corporation and Planning and Design Institute, Inc.

En 2002, le coût des travaux correspondant à la démolition de l'autoroute et à son remplacement par de nouvelles voies de circulation était évalué à 25 millions \$US :

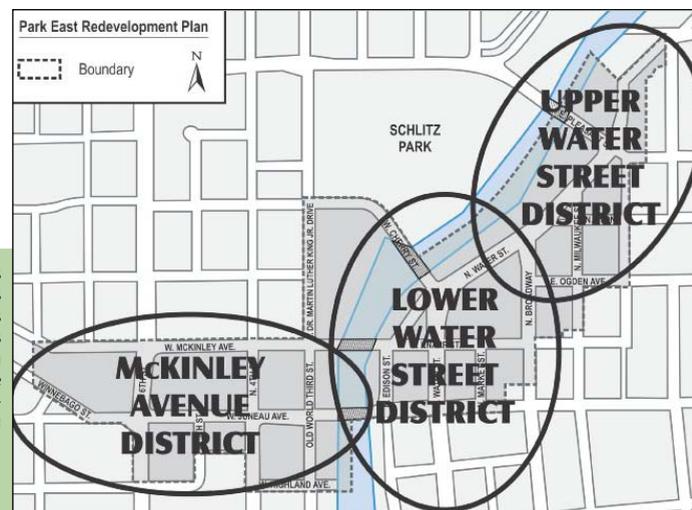
- de 10 à 12 M\$ allaient être consacrés à la démolition et à la construction des nouvelles infrastructures routières;
- 6 M\$ à l'édification d'un pont reliant la rue East Knapp à la nouvelle avenue McKinley;
- de 0,5 à 0,7 M\$ à l'aménagement d'une rampe d'accès temporaire pendant les travaux;
- 6 M\$ à divers frais d'ingénierie.

Le projet Park East Corridor est essentiellement financé par le gouvernement fédéral qui s'est engagé à déboursier 21,2 M\$, une contribution à laquelle s'ajoutent celles de la Ville de Milwaukee (2,5 M\$) et de l'État du Wisconsin (1,2 M\$). De plus, une partie des aménagements publics (mobiliers urbains, trottoirs, etc.) seront financés par le biais d'une taxe d'amélioration locale imposée à tous les propriétaires du secteur. D'une superficie de près de 20 hectares, ce nouveau *Tax Incremental Financing District* devrait engendrer des revenus supplémentaires de 4,3 M\$ qui serviront à rembourser les prêts que la Ville a dû contracter pour pouvoir procéder aux travaux d'aménagement.

Suivi

En plus d'améliorer les liens entre le centre-ville et les quartiers situés au nord, le redéveloppement du corridor autoroutier permettra de libérer près de 400 mètres de berges et agira comme catalyseur d'emplois et

Les trois secteurs identifiés dans le plan de redéveloppement du corridor.

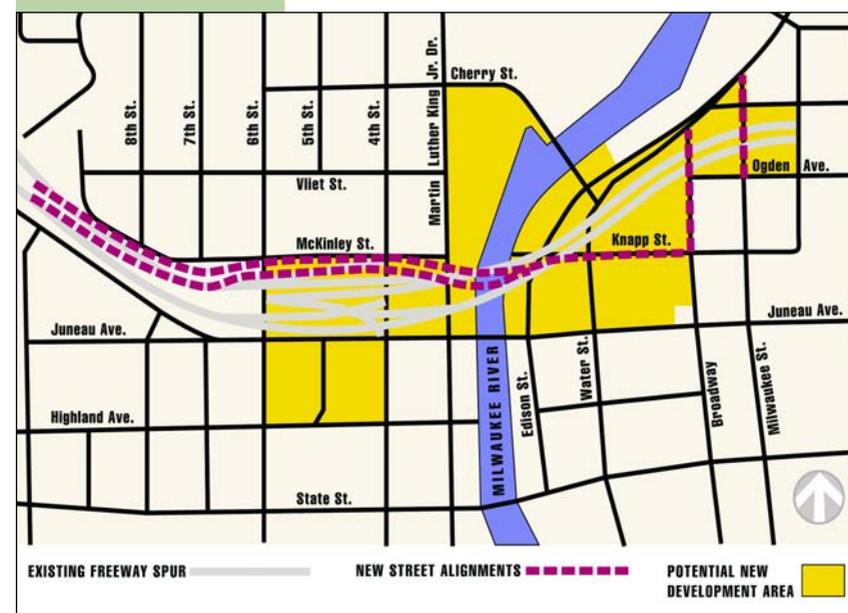


Park East Redevelopment Plan

d'investissements pour le centre-ville. De plus, la construction d'un nouveau pont et l'aménagement d'un boulevard urbain relié à la grille de rues existantes permettront d'offrir aux automobilistes plusieurs choix de trajets sans augmenter de façon significative leurs temps de parcours.

Traversé par la rivière Milwaukee, voisin de la promenade riveraine desservant le centre-ville et situé à quelques minutes de la populaire rue Water (au nord) et du futur musée Harley-Davidson (au sud), le secteur du Park East Corridor fait actuellement l'objet d'une importante spéculation et est en voie de figurer au palmarès des terrains les plus recherchés de tout l'État du Wisconsin. Grâce au redéveloppement de ce secteur, la Ville et le Comté sont donc assurés de voir augmenter leurs revenus fonciers, d'autant plus qu'on estime que le démantèlement de l'autoroute entraînera des investissements immobiliers de l'ordre de 250 M\$.

Illustration du tracé emprunté par l'autoroute et des secteurs à redévelopper suite à son démantèlement.



Park East Redevelopment Plan

Références

BERGSTROM, K., « TIF Plan Proceed for the Freeway Corridor », *The Business Journal of Milwaukee*, 21 janvier 2002.

City of Milwaukee, Department of City Development : www.mkedcd.org/parkeast

MKEDCD, *The Park East Corridor Newsletters* : novembre 2000, mars 2002, octobre 2003.

MKCECD, *Park East Redevelopment Plan, document one (Renewal Plan), document two (Master Plan) & document three (development code)* - versions du 16 octobre 2003.



CNU 17 GET A HEAD START—BEGIN THE URBAN RECOVERY»»»»



CNU

 Search

- CHARTER
- CHAPTERS
- STORE
- CONTACT CNU
- CNU 17
- DONATE
- JOIN CNU
- LOGIN
- ABOUT CNU
- NEWS
- CONNECT
- INITIATIVES
- RESOURCES
- EVENTS
- AWARDS

Milwaukee's Park East Freeway

In the 1960s, highway designers planned to surround the Milwaukee central business district with an expressway. Despite public protest, more than half of the highway loop was built, including a 0.8-mile stretch in 1969 that separated the north side from the rest of downtown, known as the Park East Freeway. Enough opposition emerged to stop the Park East from continuing east to the waterfront of Lake Michigan—but damage was already done. The Park East displaced multiple blocks of development, ultimately occupying 16 acres. In 1999, the Park East Freeway carried an estimated 54,000 vehicles on an average weekday. It limited access to downtown, with exits at only three points, and interrupted the street grid—funneling north-south street traffic to three main intersections.



Park East Expressway Circa 1990, Source: City of Milwaukee Planning Department

Freeway Removal

In the 1990s, a new Riverwalk system stretching along the Milwaukee River through the entire downtown renewed interest in the riverfront and sparked a downtown housing boom. But the area around the Park East Freeway remained underutilized with surface parking lots and aging industrial parcels. Leaders began to recognize it as a barrier to redevelopment efforts. Mayor Norquist began a campaign for the complete demolition and removal of the Park East and its replacement with a landscaped boulevard. In 2002, demolition began and the removal of the spur and reconstruction was accomplished with \$45 million through a variety of federal, state, and city sources.



The Boulevard

The freeway was replaced with McKinley Boulevard and the previous urban grid was restored. The City of Milwaukee led the creation of redevelopment plans for the area. Under the direction of City Planner Peter Park, the city drafted a form-based code for the renewal area to encourage development to reinforce the original form and character of the area.



Before and after plans for the Park East footprint. Source: City of Milwaukee Planning Department

Economic Development

Given the fairly recent opening of the boulevard -- the redevelopment interest is proving the value of converting this

2009-05-13

Milwaukee's Park East Freeway | Cong...

redevelopment interest is proving the value of converting this area into a walkable urban space. Fortune-500 Manpower Corporation has moved its headquarters a block from the former highway and mixed-use developments are popping up along the boulevard as well as in the surrounding blocks. Between 2001 and 2006, the average assessed land values per acre in the footprint of the Park East Freeway grew by over 180% and average assessed land values in the Park East Tax Increment District grew by 45% between 2001 and 2006. This growth is much higher than the citywide increase of 25% experienced during the same time period.



*Milwaukee's new Flat Iron building, in the Park East redevelopment zone.
Source: Milwaukee Dept. of City Development*

© 1997-2007 Congress for the New Urbanism. Opinions posted in CNU Salons and in comments are those of their respective authors, not of CNU.