

Mars 2014

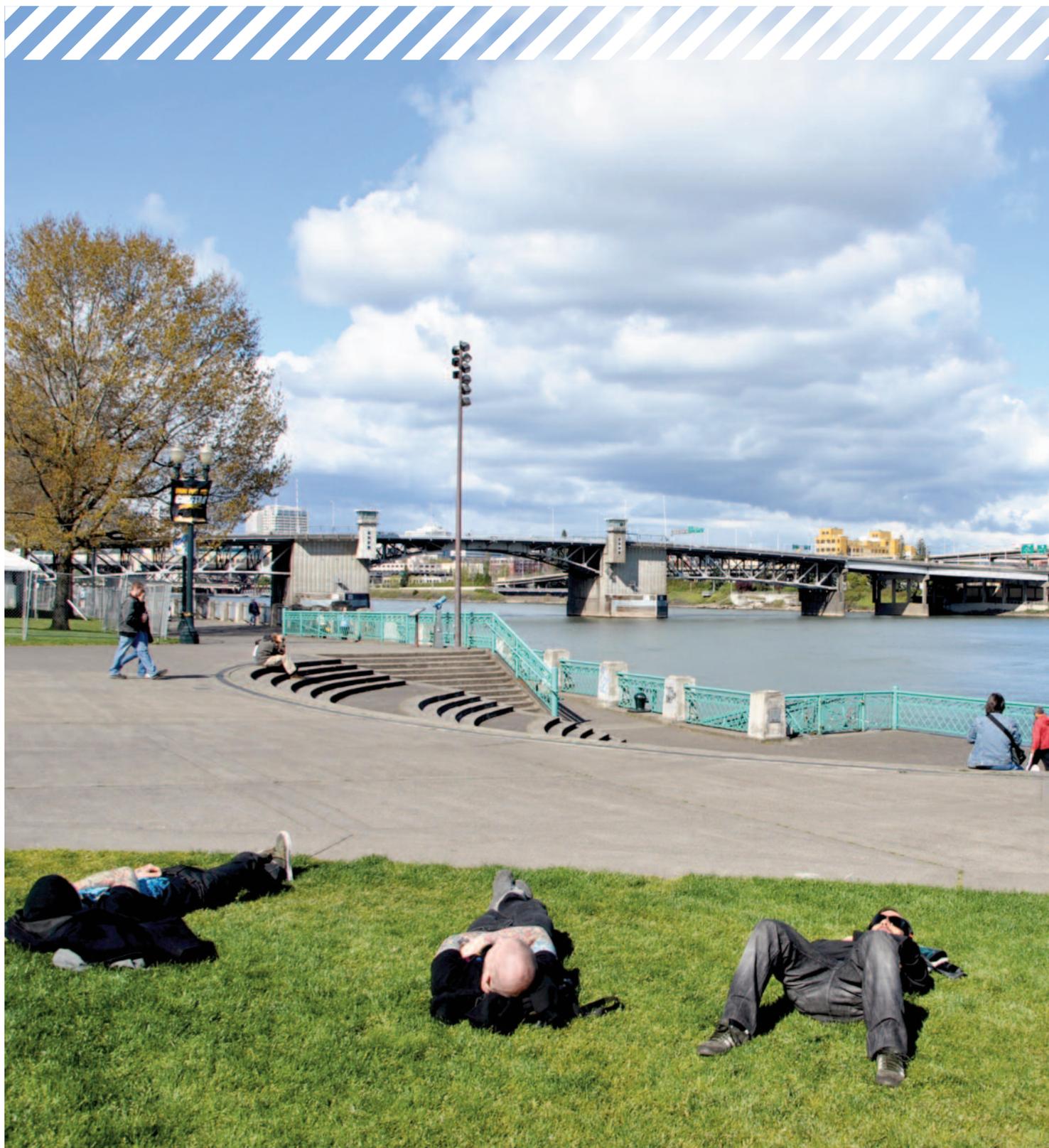
La ville après l'autoroute : études de cas

# Portland, Harbor Drive



INSTITUT  
D'AMÉNAGEMENT  
ET D'URBANISME

ÎLE-DE-FRANCE



# Portland :

## **Harbor Drive**

• La ville après l'autoroute : études de cas •

### **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 : François Dugeny

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 : P. Lecroart IAU îdF

## **Remerciements :**

*Je remercie les personnes rencontrées à Portland pour cette étude dont les noms figurent en sources, et tout particulièrement Robert Yakas (Robert Yakas Design).*

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

# Sommaire

• Introduction .....	3
• Le contexte .....	4
Bref historique : une autoroute pour redynamiser le centre-ville ? .....	7
La voie rapide coupe la ville du fleuve et accélère le déclin du centre .....	8
• Le processus de décision .....	10
Trois hypothèses : couverture, élargissement, remplacement .....	10
Débat public : supprimer la voie rapide sur berges .....	12
La décision : un parc à la place de la voie rapide .....	13
• Le projet réalisé .....	14
Un projet, trois composantes :	
le parc, l'avenue et le renouvellement urbain .....	16
Le développement immobilier finance le parc .....	20
• Les impacts du projet .....	22
L'impact sur la circulation et la mobilité : des effets très positifs .....	22
L'impact paysager et urbain : la renaissance de Portland .....	24
L'impact économique et social :	
moins de criminalité, plus de logements .....	27
• Les leçons du projet .....	30
De la suppression d'une autoroute à la reconquête urbaine .....	30
Une opération durable à faible coût pour les finances publiques .....	31
Opinion publique et convergences politiques .....	32
Une politique intégrée de longue haleine .....	32
Une référence pour les villes fluviales qui veulent changer de modèle .....	33
• Les suites .....	36
Portland 2040 : de la ville automobile à la métropole vivable .....	37
Une agglomération moins étalée, un moindre usage de la voiture .....	39
Portland 2035 : l'objectif de 70 % de mobilité alternative .....	43
Le projet Central City 2035 et l'aménagement de l'autoroute I-5 .....	45
L'enjeu de la reconstruction des ouvrages autoroutiers .....	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 *Harbor Drive* à Portland.

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 *Harbor Drive Freeway* à Portland**

Réalisée dans les années 1940 le long d'une rivière au cœur de Portland (Oregon), l'autoroute Harbor Drive est démolie trente ans plus tard et remplacée par un parc urbain linéaire. Cette transformation marque un tournant dans l'histoire de cette métropole : elle se détourne alors d'un urbanisme organisé autour de l'automobile et développe son propre modèle de développement fondé la qualité de vie, la densité, la mixité, la compacité et la préservation des espaces agricoles périurbains. Cette stratégie est soutenue par la mise en place progressive d'un système de mobilité

alternatif, basé sur le tramway, le bus, le vélo, la marche à pied, le co-voiturage et... l'encouragement au travail à domicile.

Le cas de Portland est intéressant à plusieurs titres. D'abord, parce que la suppression de la voie rapide n'a pas fait croître la congestion de la voirie, au contraire. La réduction des capacités d'accès en voiture au centre-ville a conduit à l'évaporation d'une partie du trafic, tandis qu'on a observé un transfert vers les transports en commun et le vélo, et un report sur le réseau rapide alternatif, notamment pour les poids-lourds.

Ensuite, le nouveau parc au bord de l'eau a ouvert la voie à la renaissance d'un centre-ville auparavant en déclin : il a offert au bord de l'eau un espace de nature, de promenade et de grands événements sportifs et culturels. Il a stimulé la revitalisation du waterfront et des quartiers riverains, avec la construction de logements, d'équipements, de locaux d'activités, d'hôtels, etc.

L'impact économique et social de l'opération est au final très positif.

Enfin, parce que la décision de supprimer la voie rapide sur la berge a changé le logiciel de la ville, devenue depuis l'une des plus attractives des petites métropoles nord-américaines et considérée aux États-Unis comme la référence d'une croissance économique et urbaine écoresponsable. Le cas de Portland est particulièrement inspirant pour les villes et métropoles coupées de leurs berges par une voie rapide.

# Le contexte

**Pays :** États Unis d'Amérique,

**Ville :** Portland, (Oregon)

**Population ville :** 530 000 habitants

**Population métropolitaine :** 1,5 millions d'habitants

**Linéaire de la voie :** 2,5 km

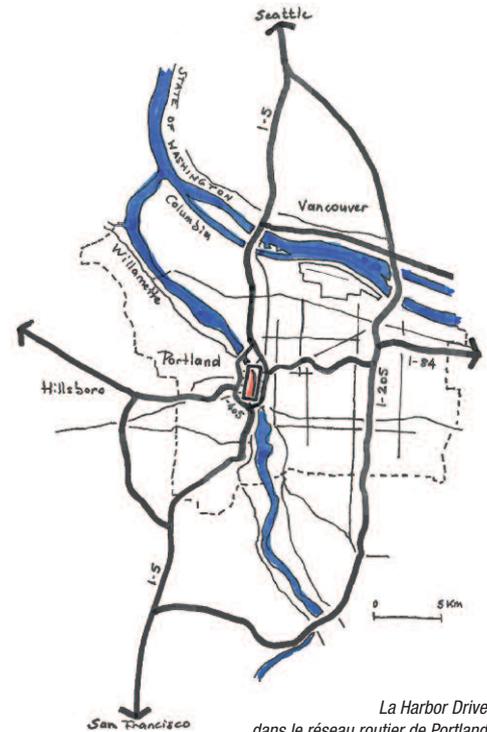
**Trafic avant :** 25 000 véhicules/jour

**Trafic après :** 19 000 véhicules/jour

La Ville de Portland (Oregon) dans l'Ouest des États-Unis est la première métropole en Amérique du Nord à remettre en question à la fin des années 1960 l'existence d'une voie rapide qui séparait le centre-ville de sa rivière, la Willamette.

À l'époque, Portland est en crise : les ménages, les activités et les commerces quittent le centre pour les banlieues, les transports en commun sont en déclin et la voiture est reine.

En 1974, au moment où Paris renonce à la poursuite du projet de voie express rive gauche, Portland démolit la *Harbor Drive Freeway* à l'issue de six années d'études et de débat.



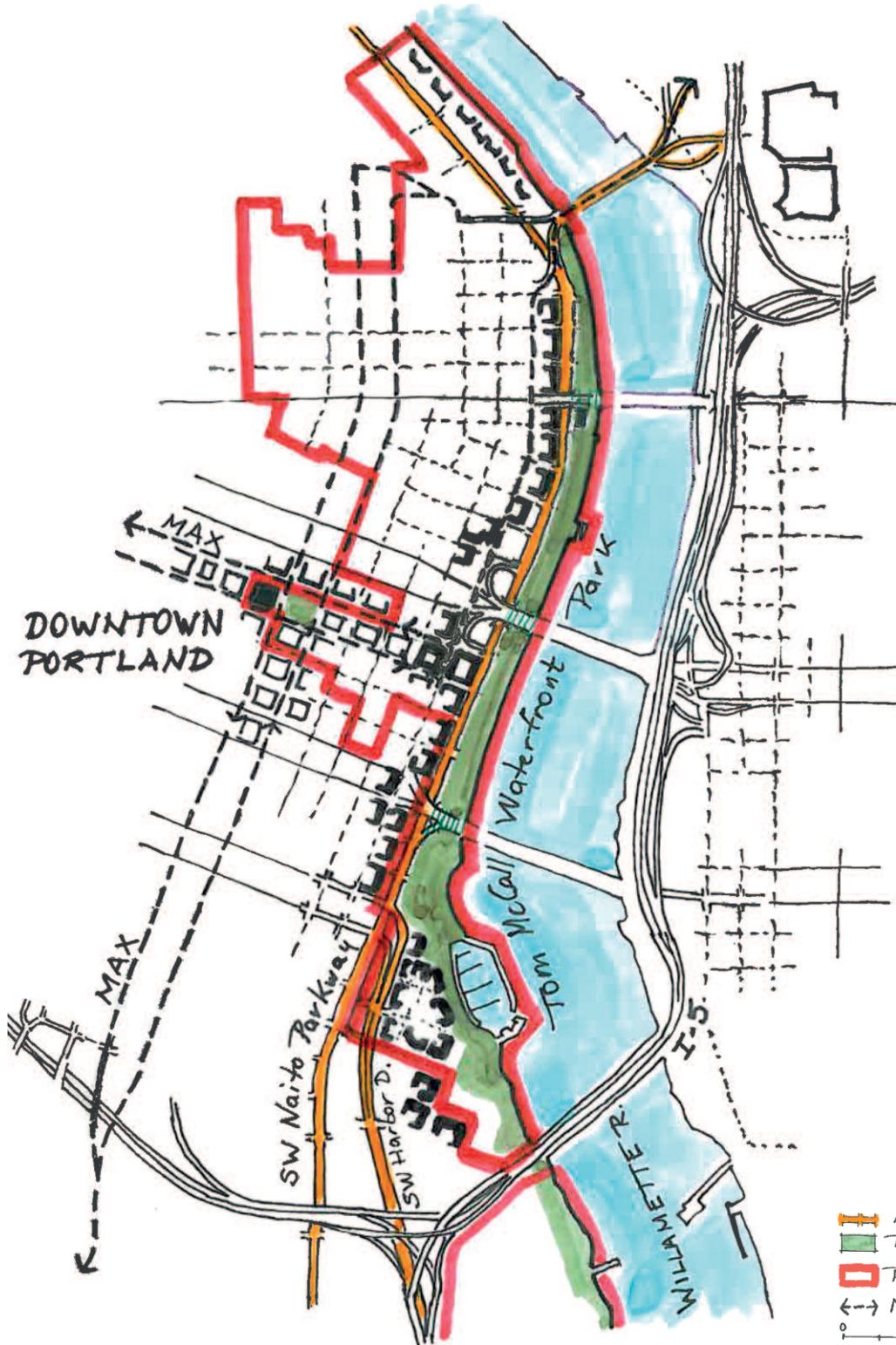
La Harbor Drive dans le réseau routier de Portland © P. Lecroart IAU idF

Plan de situation de la Harbor Drive à Portland © 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 d'état  
State limit
-  Limite de la ville centre  
City limit



Le projet Harbor Drive/Waterfront Park  
 dans son contexte urbain  
 © P. Lecroart IAU idF



-  Nouvelle avenue
-  Parc sur l'emprise de la voie rapide
-  Projet urbain Waterfront
-  MAX Tramway
-  0 250m

La voie rapide, administrativement la *US Route W99*, qui traverse la ville sur un linéaire de 2,5 km est remplacée par un parc urbain et une avenue.

La suppression de la *Harbor Drive* est un tournant qui va conduire Portland à se détourner du modèle Nord-Américain de « l'urbanisme automobile ». Et à développer une approche nouvelle fondée sur un modèle plus européen de métropole organisée autour d'un centre-ville dense et habité, à l'échelle du piéton, et de périphéries structurées par des centres secondaires, des corridors de tramway et des itinéraires cyclables.

Près de 40 ans après la suppression de cette voie rapide, Portland (530 000 habitants) et *Portland Metro*, sa communauté métropolitaine (1,5 millions d'habitants, 24 municipalités, 3 comtés), sont devenus une véritable « Mecque de l'urbanisme » en Amérique du Nord.

Malgré les limites de son « modèle », Portland est considérée par beaucoup d'experts comme une *success story* sur le plan économique et urbain, et l'une des métropoles les plus écologiques des États-Unis<sup>(1)</sup>.

Dans les années 1960, la Harbor Drive Expressway coupe la ville de sa rivière, la Willamette. © City of Portland Archives



### Bref historique : une autoroute pour redynamiser le centre-ville ?

Dès la fin des années 1930, Portland, comme la plupart des grandes villes américaines, a commencé à s'équiper en autoroutes urbaines.

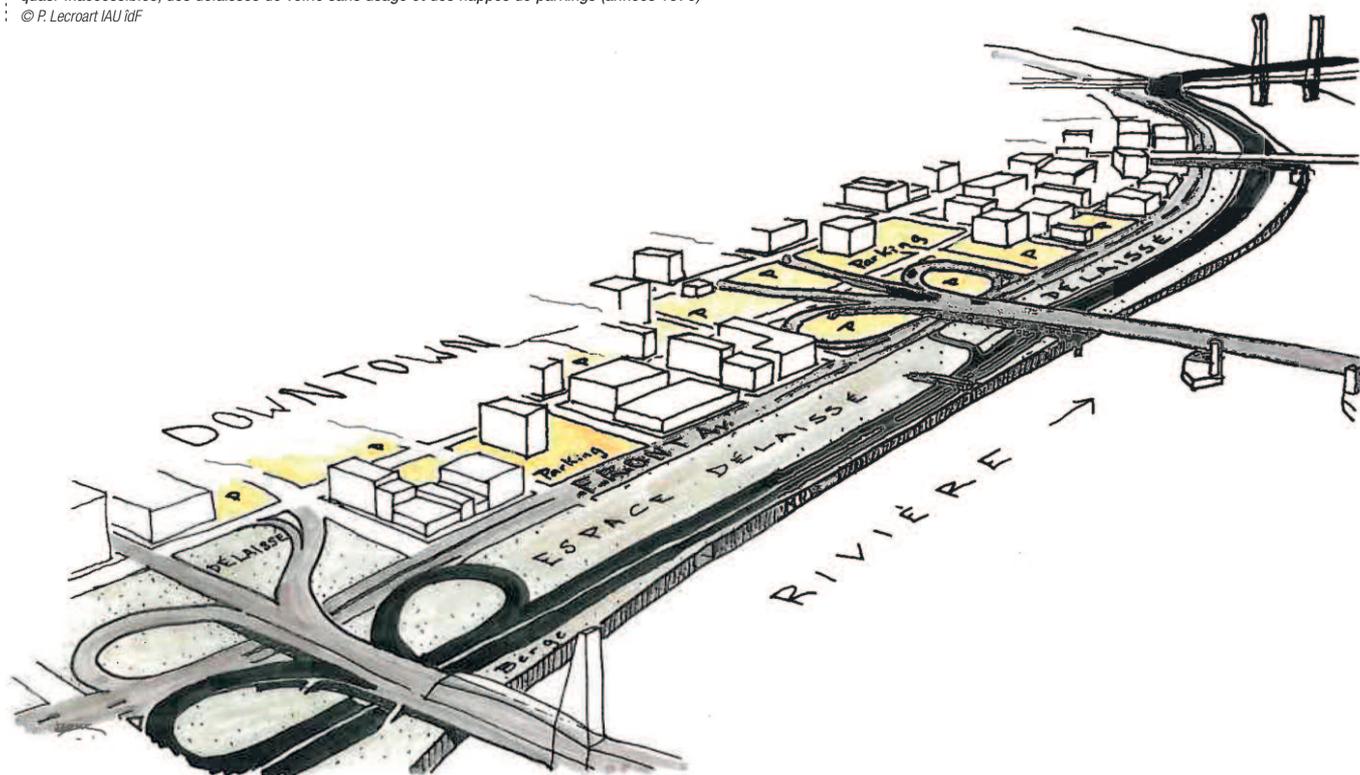
À l'époque, les décideurs publics et les ingénieurs pensaient que pour sauver les centres-villes d'un déclin inéluctable, il fallait sans tarder les rendre accessibles rapidement en voiture depuis les banlieues où partaient s'installer les classes moyennes.

Décidée en 1935 et réalisée à partir de 1943, la *Harbor Drive Freeway* a pour vocation de constituer une traversée autoroutière nord-sud de la ville.

Localement, la voie a pour fonction de relier les banlieues au centre-ville et de desservir des zones industrielles et portuaires. Elle est financée au 3/4 par la Ville de Portland, le 1/4 restant étant payé par l'État d'Oregon.

Pour installer la voie rapide, on démolit près de 80 bâtiments pour la plupart industriels le long de la rivière ; les berges sont régularisées et bétonnées.

... La Harbor Drive a contribué à stériliser les espaces de front de rivière avec des berges quasi-inaccessibles, des délaissés de voirie sans usage et des nappes de parkings (années 1970)  
... © P. Lecroart IAU idF



• Harbor Drive •

La nouvelle voie, à 2x3 files de circulation, dispose d'échangeurs à la hauteur des têtes de ponts qui la connectent plus ou moins bien aux voies pénétrant vers le centre-ville (*Downtown*) depuis la rive opposée de la rivière Willamette.

**La voie rapide coupe la ville du fleuve et accélère le déclin du centre**

La voie rapide stérilise les rives de l'eau sur une épaisseur de plusieurs îlots dont les bâtiments d'activité ou d'habitat encore debout sont peu à peu rasés.

Dans les années 1960, le centre de Portland est en pleine crise : entre 1950 et 1972, le nombre de logements dans le centre se réduit de 28 000 à 11 000<sup>(2)</sup>.

En 1972, le centre ne représente plus que 7 % de l'activité commerciale de la ville.

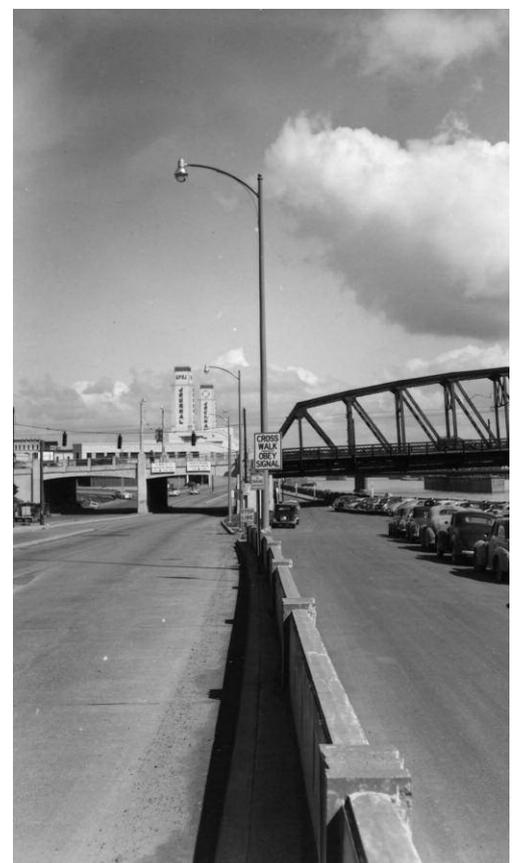
Les friches sont nombreuses, les bâtiments démolis deviennent des parkings à ciel ouvert.

Progressivement, se met place le réseau du *Portland Improvement Plan* (le Plan d'amélioration de Portland) initialement conçu

*Projet de Waterfront proposé en 1932 (Bartholomew).  
À la place du parc,  
on construira la voie rapide.  
© City of Portland Archives*



*Voie rapide et mur anti-crue le long de la rivière en 1949  
© City of Portland Archives*



en 1943 par Robert Moses, le grand aménageur de New York.

Ce Plan propose un maillage autoroutier dont plusieurs axes viendraient se greffer sur un périphérique ceinturant le centre-ville, l'I-405. En 1964, l'État d'Oregon réalise, parallèlement à la *Harbor Drive*, une deuxième traversée autoroutière de la ville, l'Interstate-5 (I-5), maillon de la grande autoroute du littoral Pacifique destinée à relier le Canada au Mexique.

Au début des années 1960, la ville semble tout entière vouée à l'automobile.

À la fin des années 1960, la *Harbor Drive Freeway* accueille malgré tout un trafic relativement modeste d'environ 25 000 véhicules par jour.

Elle crée néanmoins un obstacle infranchissable entre la ville et son fleuve, d'autant qu'elle est doublée à seulement 50 mètres par une avenue urbaine de 2 x 3 voies avec carrefours à feux, la *Front Avenue*.

La Harbor Drive en 1960 :  
un univers routier au cœur de Portland.  
© City of Portland Archives



• Harbor Drive •

# Le processus de décision

## Quel avenir pour les berges du fleuve : voie rapide ou parc urbain ?

En 1967, la Ville publie un document stratégique, le *Downtown Waterfront Report*, qui affirme la nécessité pour Portland de créer un grand parc le long du fleuve Willamette comme levier de requalification du centre. Ce rapport évoque les possibilités d'enterrer la voie rapide, voire de l'éliminer.

En 1968, le Département des routes de l'État d'Oregon propose au contraire d'élargir la *Harbor Drive (W99)* à 2 x 5 voies au total pour faire face aux besoins de circulation automobile estimés à 90 000 véhicules par jour sur cet axe à l'horizon 1990.

### Trois hypothèses : couverture, élargissement, remplacement

Le Gouverneur républicain, Tom Mc Call, instaure une mission d'étude de neuf experts, la *Harbor Drive Parkway Task Force*, chargée d'une part, d'examiner la faisabilité d'un projet de parc sur les rives de la Willamette en prenant en compte les besoins de la circulation automobile et d'autre part, d'animer le débat public sur la question.

Trois hypothèses sont présentées au public :

- Tunnel-parc : la voie rapide aménagée en tranchée et un parc sur la couverture ;

Le centre-ville de Portland en 1964, la voie rapide à 2 x 3 voies et ses bretelles d'accès. :  
© City of Portland Archives

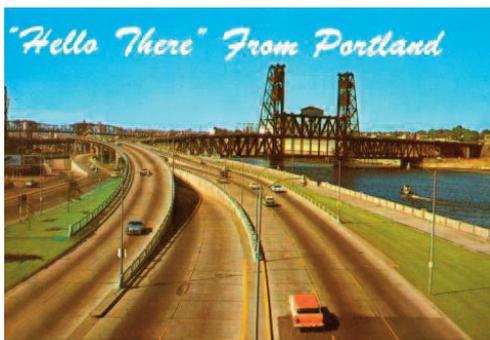


- Voie express améliorée : la voie existante élargie à 2 x 5 voies et redressée ;
- Voie express nouvelle : la voie déplacée de 50 m sur l'emprise de *Front Avenue*.

Au départ, la *Task Force* n'envisage pas la suppression de la voie du fait des prévisions de trafic futur sur l'axe. Le *Downtown Waterfront Plan* de la Ville publié en 1968 se prononce en faveur de l'option « Tunnel-Parc » même si elle a l'inconvénient d'être coûteuse. L'*American Institute of Architects d'Oregon* se prononce, au contraire, en faveur du remplacement pur et simple de la voie par un parc urbain.

Tom Mc Call, le gouverneur d'Oregon, soutient cette idée, en affirmant : « *Nous ne pouvons pas nous permettre, par inattention ou inaction, de laisser se développer, couche après couche de béton et de circulation rapide, un « Mur de Berlin » qui empêcherait nos citoyens de profiter de ce qui devrait être la plus belle, la plus vivable et la plus utile partie de la ville* »<sup>(3)</sup>. Il s'insurge contre les simulations de trafic qu'il juge erronées.

Portland en 1968 : des dizaines d'immeubles sont démolis pour faire de la place aux voitures  
© City of Portland Archives



La Harbor Drive fait encore la fierté de la ville au début des années 1960.  
© DR



Voie rapide Harbor Drive et promenade près du Morrison Bridge en 1969  
© City of Portland Archives

**Le débat public :  
supprimer la voie rapide sur berges**

Le journal *Oregon* en fait sa Une (« *No Berlin Wall here !* »). L'article affirme que : « *Depuis trop longtemps, le développement urbain est conçu comme une réponse à des projections de tendances unilatérales ou sectorielles* » et conclut par une question : « *N'est-il pas temps de décider du futur de notre ville sur la base de ce que nous voulons et non pas de ce que nous dictent les ingénieurs* »<sup>(4)</sup>.

En août 1969, deux associations « *Parks for People* » et « *Save Our Riverfront* » organisent un pique-nique contre le projet qui réunit 350

personnes. Ensemble, elles créent « *The Riverfront for the People Committee* ».

Cette coalition, dont l'objectif est de « redonner la rivière aux habitants », réunit 2 500 signatures en faveur de l'étude d'un plan d'ensemble pour la mise en valeur du *waterfront*.

En réponse à la pression populaire, la *Task Force* est doublée à 18 membres pour inclure des représentants des citoyens. Elle confie une étude à une agence d'architecture et de paysage, la *Harbor Drive Study*, qui identifie cinq solutions alternatives pour la voie rapide.

L'étude juge l'option « Tunnel-Parc » inadaptée

Le centre de Portland en 1975  
après la suppression de la voie rapide  
au niveau du Haythorne Bridge  
(à comparer avec la photo de 1964).  
© City of Portland Archives



du fait du risque de coûts cachés,  
de problèmes non résolus de pollution de l'air  
et de la faible dimension possible du parc  
(6 hectares).  
Elle préconise la suppression de l'autoroute  
comme la seule solution permettant de réaliser  
un grand parc urbain.

En 1971, en dépit de l'opposition de la  
Chambre de commerce, la Ville et l'État  
se mettent d'accord pour fermer définitivement  
l'autoroute et pour mettre à l'étude un plan  
global de réaménagement du front de rivière  
de Portland.

#### La décision :

##### un parc à la place de la voie rapide

En 1970, la Commission des routes de l'État  
d'Oregon déclare envisager la possibilité  
de supprimer la *Harbor Drive* dès lors que  
des itinéraires alternatifs seront mis en service,  
en particulier l'autoroute I-405 à l'Ouest.



*L'esplanade au pied  
du Haythorne Bridge aujourd'hui.  
L'autoroute passait sous le pont  
à l'arrière-plan à droite de l'image  
(à comparer avec les photos en pp.10-12).  
© P. Lecroart IAU idF*

• Harbor Drive •

# Le projet réalisé

## Le Waterfront Parc, levier du renouveau du centre-ville

Dès 1972, la Commission d'aménagement de la Ville de Portland lance la *Waterfront Study* qui débouche sur l'adoption du *Portland Downtown Plan*, le premier plan de renouveau d'un centre-ville aux États-Unis.

Le projet vise à réaliser, à la place de la voie rapide *Harbor Drive*, un parc métropolitain au bord de la Willamette longé par une avenue urbaine à quatre files de circulation.

Ce projet poursuit trois objectifs : embellir la ville, accueillir de grands événements, servir de levier à la régénération du centre.

Élaboré à l'initiative d'un jeune maire visionnaire, Neil Goldschmidt, le *Portland Downtown Plan* développe pour la première

fois le concept de ville multifonctionnelle organisée autour d'un *Transit Mall* : une double avenue réservée aux bus et aux piétons, bordée d'édifices de bureaux, services, commerces et logements. Réalisé à partir de 1977, ce projet métamorphose la ville.

En 1974, une coalition d'association parvient à faire annuler le projet d'une autre voie rapide, la *Mont Hood Freeway* à l'ouest de la ville, dont la réalisation aurait impliqué la démolition de 1 750 logements.

La Ville réussit à transférer le budget prévu pour cette autoroute à un projet de transports

Un parc linéaire de 2,5 km de long a remplacé la voie rapide. Le Waterfront Park Masterplan de 1974 a été revu en 2003.

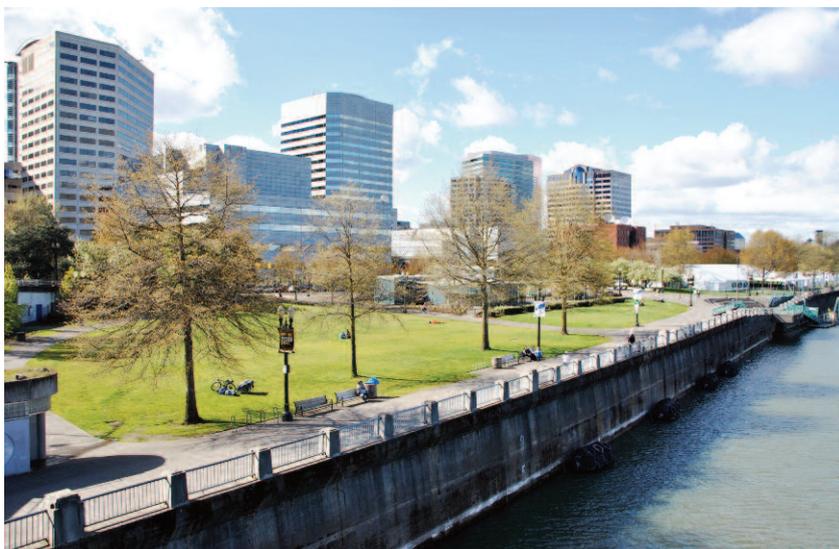
© EDAW-Portland Parks & Recreation



en commun, ce qui permet de lancer le projet de renouveau du centre.

Ce projet sera concrétisé à partir de 1986 sous la forme d'un système de tramway express appelé « MAX » (*Metropolitan Area Express*) qui est mis en œuvre par Tri-Met, l'autorité métropolitaine de transport.

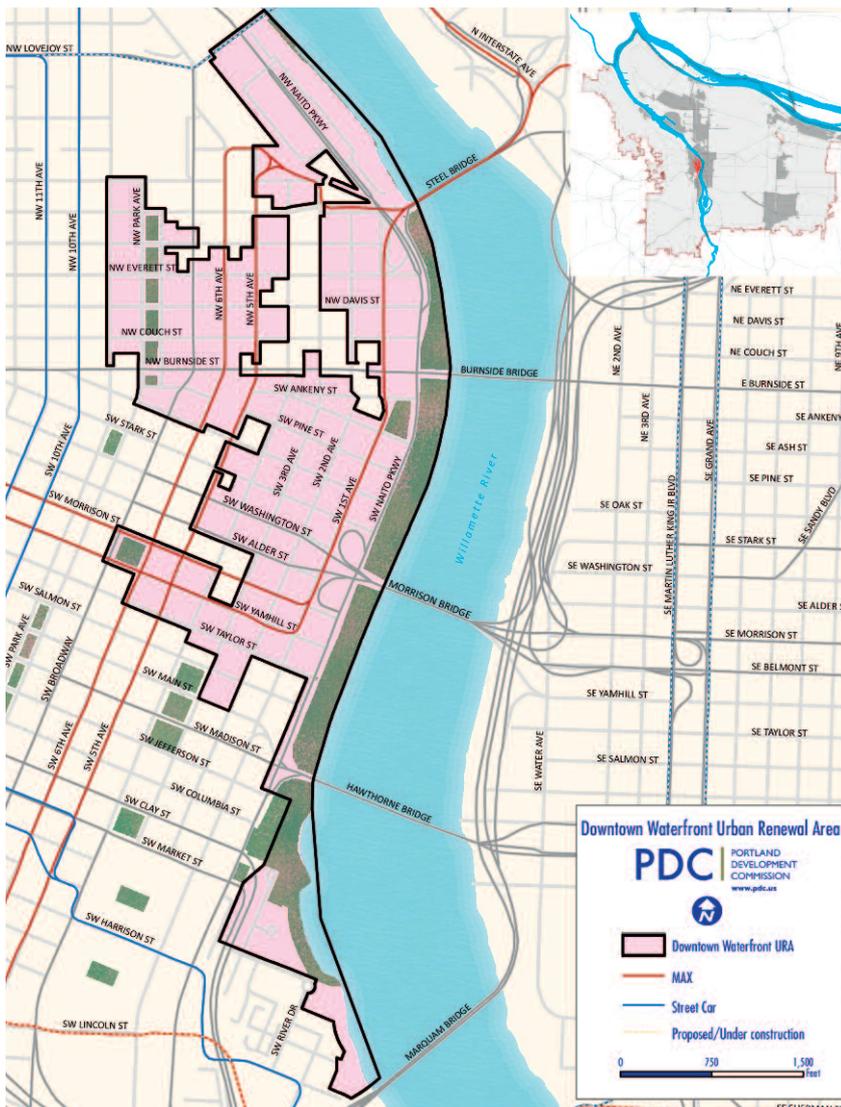
*Le Waterfront Park réalisé à partir de 1975 sur l'emprise de l'ancienne Harbor Drive. L'architecture austère est typique des années 1990...*  
© P. Lecroart IAU idF



- Harbor Drive •

Périmètre de la Downtown Waterfront Urban Renewal Area, l'opération d'aménagement urbain en front d'eau

© Portland Development Commission



### Un projet, trois composantes : le parc, l'avenue et le renouvellement urbain

En mai 1974, la *Harbor Drive* est fermée définitivement à la circulation et démolie sans créer de bouchons dans la ville, ni de reports significatifs sur les voies locales<sup>(5)</sup>.

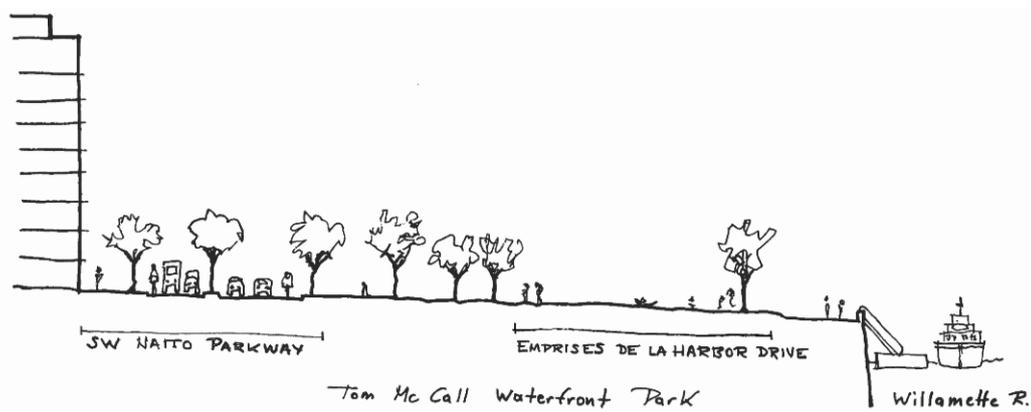
En 1974-1975, la Ville approuve deux projets-clés :

- la *Downtown Waterfront Urban Renewal Area*, un périmètre opérationnel de 125 hectares faisant l'objet de règles d'urbanisme spécifiques destinées à favoriser le renouveau urbain du front de fleuve ;
- le projet de *Downtown Waterfront Park*, dessiné par l'agence d'architectes-paysagistes WZGF : un concept de parc métropolitain de 15 hectares avec une vaste pelouse ouverte sur le fleuve pour les grandes manifestations et cinq sous-secteurs ayant chacun leur identité.

Le parc, l'avenue qui le borde et les opérations d'aménagement sont réalisés en plusieurs étapes entre 1976 et 1989 :

- 1976 : inauguration d'une première tranche provisoire du parc ;
- 1976-1980 : achèvement de la 2<sup>e</sup> tranche, réaménagement de la *Front Avenue* (renommée depuis *Naito Parkway*) ;
- 1980-82 : réalisation d'une esplanade de concerts donnant sur l'eau (*South Waterfront Bowl*) ;
- 1984 : achèvement d'une vaste opération de logements, commerces, hôtel et marina (*Riverside*) ;
- 1988-89 : achèvement du parc, réalisation de nouveaux quartiers en front de parc au nord.

Le *Waterfront Park* qui remplace la voie rapide se présente aujourd'hui sous la forme d'un espace vert linéaire continu d'environ 60 m de



: Coupe sur le projet Harbor Drive/Waterfront Park  
 : © P. Lecroart IAU idF

: Le Waterfront Park a été nommé en hommage à Tom Mc Call, le gouverneur de l'Oregon  
 : qui a pris la décision de supprimer le « mur de Berlin » de la voie rapide.  
 : © P. Lecroart IAU idF



• Harbor Drive •

large sur 2 500 m de longueur. Le long de la rivière, le quai haut accueille une promenade piétonne et un itinéraire cyclable ; il peut accueillir des bateaux-restaurants et des navires de croisière.

C'est l'espace public majeur du centre-ville, très utilisé pour des événements sportifs ou culturels et, au quotidien, pour piquer-niquer entre midi et deux.

La *SW Naito Parkway (W99)* aménagée en bordure du parc dispose de quatre files de circulation avec parfois une voie centrale

mixte qui permet d'assurer le tourne-à-gauche. Elle dispose d'une bande cyclable de part et d'autre et de trottoirs plantés larges de 3 à 4 m. Des passages piétons, protégés par des feux, permettent une traversée vers le parc tous les 80 mètres en moyenne, soit la largeur d'un îlot urbain : à Portland, les *blocks* sont particulièrement petits (79 m x 79 m) ce qui favorise les mouvements piétons.

Deux esplanades piétonnes traversant la nouvelle avenue ont été aménagées dans les années 1990 au travers du parc entre la ville et la rivière.

La promenade des berges en 2011  
© P. Lecroart IAU idF





Un plateau piétonnier protégé par des feux assure un lien visuel et physique entre la ville et le parc  
© P. Lacroart IAU idF



La SW Naito Parkway remplace à la fois la voie rapide Harbor Drive et la Front Avenue.  
© P. Lacroart IAU idF

Au sud, l'accès à partir de l'autoroute I-5 a été conservé, la transition avec l'environnement urbain étant assurée par la *SW Harbor Drive*, une route à 2 x 3 voies régulée par des feux de circulation.

Cette voie oriente le trafic vers deux rues du centre-ville à sens unique (*SW Market* et *Clay*) limitées à 30 km/h (20 mph).

Les bretelles des têtes de ponts donnant accès au centre-ville ont été maintenues, ce qui conserve un caractère routier aux traversées de la rivière.

### Le développement immobilier finance le parc

Projet de parc et projet urbain sont mis en œuvre conjointement par la *Portland Development Commission* : une agence publique de développement et d'aménagement chargée d'acquiescer le foncier, de remembrer les parcelles, d'aménager l'espace public et de commercialiser les terrains.

Le principal mécanisme de financement des projets est la *tax increment financing* (TIF) : le principe est de couvrir l'emprunt nécessaire aux investissements publics en anticipant sur le produit des taxes foncières qui seront versées ultérieurement à la Ville.

Les échangeurs de tête de ponts  
sont restés en place  
© P. Lecroart IAU îdF



Le périmètre de l'opération d'aménagement urbain du front de rivière, la *Downtown Waterfront Urban Renewal Area*, créé en 1974 par la Ville de Portland sera finalement clôturé en 2008 à l'issue de l'aménagement des terrains.

Le coût total du parc, renommé *Tom Mc Call Waterfront Park* en 1984, est estimé à 20 millions de dollars.

En 2003, à l'issue d'un processus participatif de trois années, la Ville de Portland approuve un nouveau *Waterfront Park Masterplan*. À la fois plan-guide et plan d'action, son objectif est d'améliorer les qualités d'usage du

parc et de renaturer les berges. Un programme d'investissement de 45 millions de \$US a été engagé sur la période 2003-2022.

Ce plan s'inscrit dans la *River Renaissance Strategy*, une stratégie de mise en valeur écologique, économique et sociale de la rivière Willamette approuvée par la Ville de Portland en 2004.

*La suppression de la Harbor Drive a permis la régénération du Waterfront le long de la SW Naito Parkway. Les constructions ont contribué à financer le parc.*  
© P. Lecroart IAU idF



# Les impacts du projet

## L'impact sur la circulation et la mobilité : des effets très positifs

La suppression de la voie rapide n'a eu que très peu d'impacts sur la circulation. Selon Richard Brainard, ingénieur-voirier : *« le lendemain de la fermeture de la Harbor Drive, le trafic a disparu. Il n'y a pas eu de bouchons. Personne ne pouvait dire où était passée la circulation »*<sup>(6)</sup>.

Cette absence de bouchons s'explique d'une part, du fait de l'existence d'alternatives : les I-5 et I-405 pour le trafic de transit, la *Front Avenue*

et *SW Clay Street* pour l'accès au centre ; et d'autre part, du fait d'une diminution de l'usage de la voiture pour l'accès au centre. La *Front Avenue* qui joue le rôle de voie de remplacement à la *Harbor Drive* accueille un trafic diminué de 20 % avec environ 20 000 véhicules/jour en 1976, après la fermeture de la *Harbor Drive*.

Le niveau de trafic actuel est estimé aujourd'hui à environ 21 800 véhicules/jour au sud du centre-ville (2009) et à 15 900 véhicules/jour au nord (2010)<sup>(7)</sup>, soit une moyenne de 18 850 environ.

La Harbor Drive et la Front Avenue  
dans les années 1960.  
© City of Portland Archives



Pour gérer au mieux le trafic et optimiser la structure maillée du réseau de voirie, plusieurs rues du centre-ville ont été mises à sens unique, avec une limitation des vitesses et des aménagements pour les piétons et les vélos.

Les comparaisons annuelles avant/après montrent une diminution de 9,6 % des trajets en voiture vers le centre-ville.

Entre 1975 et 1985, en partie grâce au *Transit Mall* (1978), la part des transports en commun dans les modes d'accès au centre passe de 28 % à 52 %.

Le nombre de camions sur l'axe de la *Naito Parkway* est passé de 1 400 véhicules par jour à 600 véhicules/jour, ce qui semble indiquer un report sur le réseau autoroutier.



Le remplacement de la voie rapide par une avenue à feux n'a pas créé de bouchons et la circulation vers le centre-ville est mieux distribuée.  
© P. Lacroart IAU idF



La SW Harbor Drive assure la transition entre l'autoroute I-5 et la SW Naito Parkway. Au fond, le viaduc de l'autoroute.  
© P. Lacroart IAU idF

**L'impact paysager et urbain :  
la renaissance de Portland**

En ouvrant de nouveau la ville sur sa rivière et en éliminant les nuisances du trafic automobile, la suppression de la *Harbor Drive Freeway* a été le catalyseur de la renaissance du centre de Portland.

À partir de 1974, la stratégie de renouvellement du centre-ville associée à la création du parc de front de fleuve a eu un impact économique très positif sur la ville dans son ensemble. Des bureaux, des hôtels et des logements

ont progressivement pris place le long de la *SW Naito Parkway* en front de parc, mais des rez-de-chaussée aveugles se rencontrent encore.

Le *Tom Mc Call Waterfront Park* est aujourd'hui le plus grand espace public de Portland, il s'inscrit dans une trame de parcs qui s'égrènent le long du fleuve, reliés entre eux par des promenades piétonnes et des pistes cyclables.

Il est très utilisé au quotidien et pour les grands événements de la ville,

*Le nouveau parc accueille régulièrement de grands événements comme le Waterfront Blues Festival.*  
© Pop Pie Power



accueillant chaque année plus de 950 000 visiteurs, notamment lors du *Waterfront Blues Festival*, de l'*Oregon Brewers Festival* ou du *Rose Festival*, très réputé aux États-Unis. Pendant la campagne de Barack Obama pour l'élection présidentielle de 2008, il a accueilli 75 000 personnes en une seule journée.

À la suite du *Downtown Plan*, le centre a connu un boom immobilier dans les années 1980-2000. Plusieurs projets résidentiels, hôteliers, tertiaires ou mixtes ont été développés le long du *waterfront*.

Ils ont contribué à revitaliser le centre, ont participé à la croissance économique et généré des ressources fiscales pour la ville.

Depuis 1989, Portland accueille chaque année la *Dragon Boats Race* en association avec la Ville de Kaohsiung (Taiwan).  
Au fond, les immeubles de bureaux symbolisent la renaissance de Portland depuis les années 1980.  
© P. Lacroix IAU idF



• Harbor Drive •



### Projets urbains post-voie rapide

Plusieurs projets urbains et immobiliers ont directement ou indirectement bénéficié de la suppression de la *Harbor Drive*, parmi lesquels :

- *River Place* (1980-1995) : 480 appartements et maisons de ville en accession à la propriété ou en location ;
- *Pioneer Place* (1990) : un complexe de tours mixtes de bureaux et de logements, avec commerces et cinémas en rez-de-chaussée ;
- *The Yards at Union Station* (1987-2000) : un quartier de 650 logements sociaux et libres près de la gare de Union Station dans le quartier du *River District* ;
- *Mac Cormick Pier* (2006) : reconversion d'une friche portuaire en 300 maisons de ville et petits immeubles collectifs.

Au total, le réaménagement de la voie sur berge et du parc a entraîné la construction de plusieurs milliers de nouveaux logements et de centaines de milliers de mètres carrés de bureaux, centre de congrès, commerces, galeries d'art, restaurants, hôtels et locaux d'activités économiques.

Abandonné par ses habitants dans les années 1970, le centre de Portland s'est recomposé autour du tramway dans les années 1990-2000.

De nouvelles tours d'habitat ont fait leur apparition.

© P. Lecroart IAU îdF

Ces projets ont conforté la stratégie de requalification du centre-ville, basée sur le souci du design des espaces publics et des constructions à l'échelle du piéton : Portland a, par exemple, été l'une des premières villes des USA à réagir contre les murs aveugles de parkings en imposant le principe de rez-de-chaussée commerçants ou « actifs » en centre-ville. Dès 1998, la Ville a approuvé un référentiel pour l'aménagement qualitatif des rues, le *Portland Street Design Master Plan*.

### **L'impact économique et social : moins de criminalité, plus de logements**

Le redéveloppement des quartiers du front de fleuve de Portland a eu des impacts positifs sur la réduction de la criminalité.

Selon des rapports de la police, depuis 1990 le taux de criminalité a baissé de 65 % dans le secteur du *waterfront* pour une diminution de 16 % à l'échelle de la ville. Ceci est lié à une meilleure co-visibilité et à l'intensification des usages piétonniers dans le secteur.

... Ancienne zone d'entrepôts et de friches, le Pearl District doit en partie son renouveau à la Downtown Waterfront Renewal Area.  
... C'est aujourd'hui un quartier mixte qui accueille industries créatives, commerces, bureaux et logements.  
... © P. Lecroart IAU idF



• Harbor Drive •

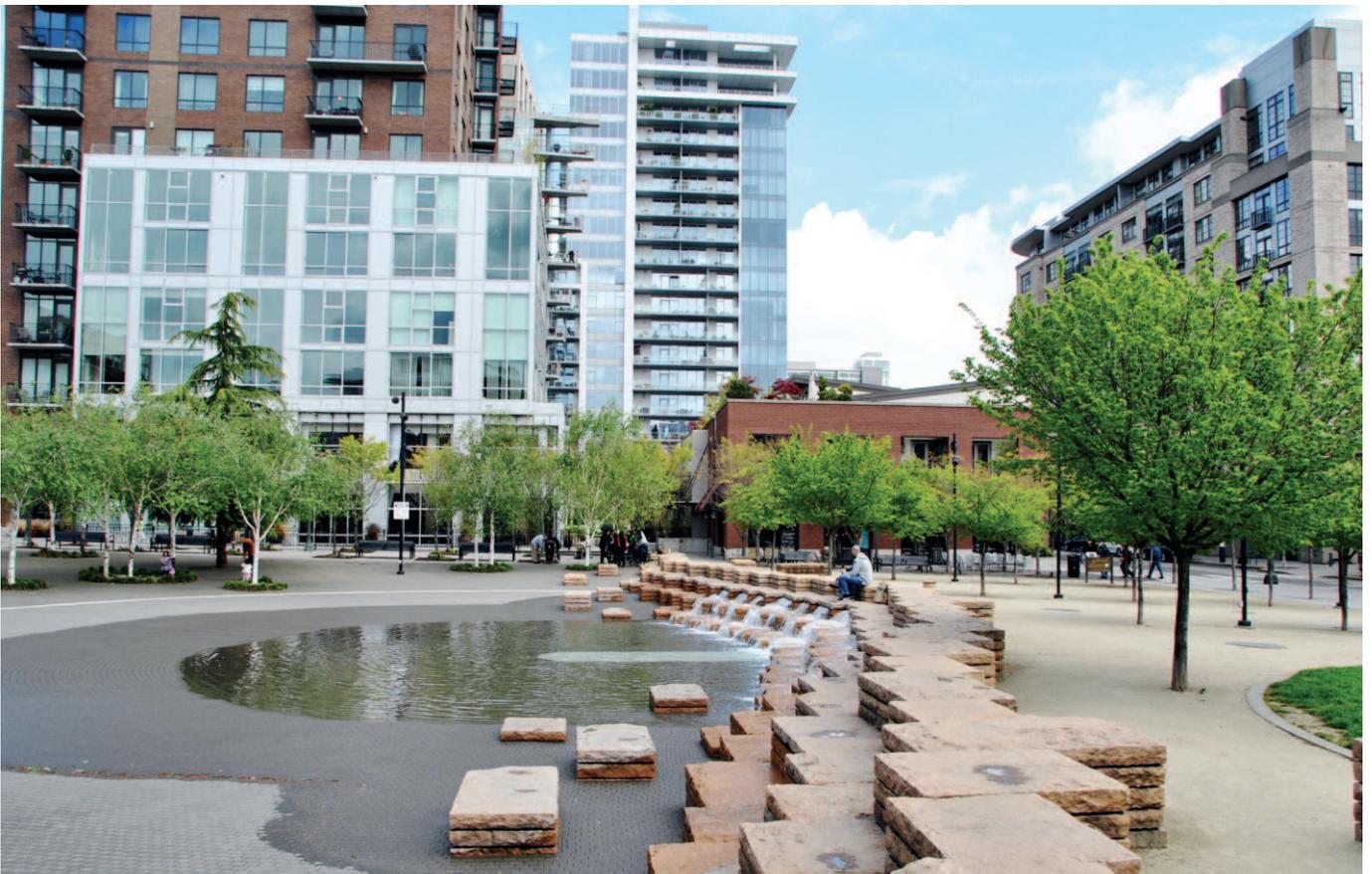
Plus largement, on peut dire que la création d'un vaste espace vert permettant des usages sociaux très variés participe au plaisir de vivre à Portland et à l'identité de la ville. En 1999, la superficie du parc a d'ailleurs doublé avec la création d'une nouvelle tranche au sud.

La suppression de l'autoroute a redonné de la valeur au quartier : entre 1974 et 2002, les valeurs foncières ont dépassé de 7 points l'augmentation moyenne des prix fonciers à Portland.

Depuis la création du périmètre de régénération urbaine du *Downtown Waterfront Urban Renewal Area* la valeur des terrains observés dans le centre de Portland a augmenté en moyenne de 10,4 % par an passant d'un total de 466 millions de dollars US à plus de 1,6 milliards de dollars<sup>(9)</sup>.

La démolition de la *Harbor Drive* et le parc ont rendu le centre-ville « habitable », ce qui s'est traduit par la construction de plusieurs milliers

Nouveaux immeubles d'habitat  
dans le Pearl District autour  
du Jamison Square  
© P. Lecroart IAU îdF



de logements collectifs dans les trente dernières années.

Cette intensification a contribué à freiner l'étalement urbain en permettant l'accueil de familles en centre-ville.

La construction de logements abordables a permis de compenser en partie les effets de valorisation foncière.



Le parc et l'opération River Place  
réalisée à la fin des années 1980.  
© P. Lecroart IAU idF

• Harbor Drive •

# Les leçons du projet

## De la suppression d'une autoroute à la reconquête urbaine

Portland a été pionnière à plusieurs titres. La Ville a pris conscience précocement du lien entre l'excès d'automobile et le déclin social et économique de son centre. En facilitant l'accès au centre-ville en voiture, le réseau autoroutier avait créé une distorsion dans la concurrence pour l'espace, les parkings devenant plus rentables que les immeubles de bureaux, de logements ou de commerces.

En abandonnant la politique pro-autoroute au milieu des années 1970, la ville a sauvé des

quartiers voués à la démolition et le centre-ville de la dégradation. Elle a commencé à le rendre plus attractif que les lointaines périphéries. L'instauration dès les années 1980 d'une limite juridique et physique à la croissance urbaine à l'échelle de l'agglomération a contribué à freiner la périurbanisation.

La Ville a aussi été pionnière en comprenant, avec vingt ans d'avance, l'importance du front d'eau dans les modes de vie et l'économie contemporains.

Le parc en *waterfront* a été un élément-clé dans la stratégie de reconquête urbaine : il a permis d'offrir, aux habitants un espace naturel

*Après l'autoroute, retrouver un contact naturel avec l'eau, une nécessité sociale et écologique pour les villes. Portland, le parc le long de la Willamette.*

© P. Lecroart IAU îdF



et récréatif très apprécié et, à la métropole un lieu de représentation, de sport et de culture. Il a aussi donné de la valeur aux terrains riverains qui ont été reconvertis pour d'autres usages : bureaux, hôtels, logements sociaux et libres, commerces, restaurants, etc.

#### **Une opération durable à faible coût pour les finances publiques**

La suppression de la coupure entre la ville et son fleuve a fortement contribué à la renaissance urbaine de Portland dans les années 1975-2000. Quarante ans après, le *Waterfront Park* et la qualité de vie au centre-ville continuent

d'être les moteurs de la croissance de la ville et de la région métropolitaine.

La démolition de l'autoroute et la réalisation par étapes du parc ont été financés par mise en valeur immobilière des terrains riverains dans le cadre du projet public de renouvellement urbain du quartier de *Downtown Waterfront*. Au final, l'apport financier et fiscal privé aux collectivités publiques a sans doute excédé les dépenses publiques de la Ville de Portland et l'État d'Oregon. Et ceci, sans augmenter les hauteurs et les densités du bâti au-delà du raisonnable.

.....  
Nouveaux logements libres et sociaux  
réalisés après la suppression  
de la voie rapide (opération *The Yards*  
at *Union Station*).  
.....  
© P. Lacroart IAU idF



### Opinion publique et convergences politiques

Politiquement, la reconversion de l'autoroute *Harbor Drive* n'aurait pu avoir lieu sans une convergence de vues entre un gouverneur républicain conservateur et des citoyens organisés proches des milieux écologistes. Le rôle d'une association comme *The Riverfront for the People* a été déterminant dans l'orientation de la ville de Portland en faveur d'un concept de « ville compacte » et d'alternatives à la voiture.

Issu de cette même génération, le jeune maire élu en 1972 l'a été sur un programme pionnier

de « ville à vivre » (*Livable City*), thème qui est devenu par la suite le fil rouge de politiques urbaines de nombreuses villes américaines et européennes.

### Une politique intégrée de longue haleine

Portland offre l'exemple des effets structurels à long terme d'une politique intégrée d'urbanisme et de transports inlassablement poursuivie à différentes échelles depuis le schéma directeur Portland 2040 jusqu'aux *masterplans* de quartiers de stations de tram.

Les différentes dimensions du développement urbain durable (densité, qualité urbaine, habitat

Pour améliorer son attractivité, Portland a misé sur le design de ses espaces publics. Place piétonne dans l'Université de l'État de Portland, une ville au cœur de la ville.  
© P. Lecroart IAU îdF



social, recherche et éducation, santé, climat, etc.) sont articulées le mieux possible aux questions de mobilité (corridors tram-train, voirie apaisée, marche à pied, sécurité routière, vélo, fret, etc.).

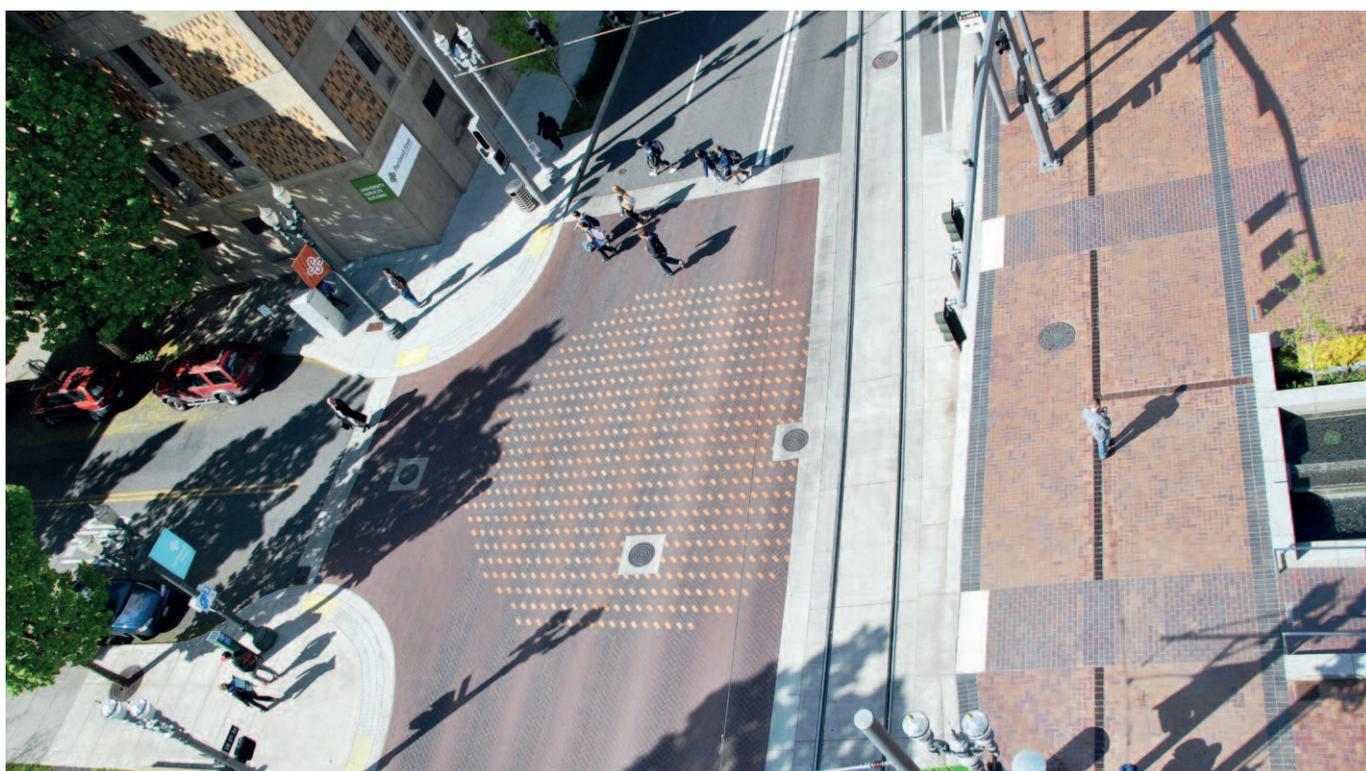
Il y a une forte coordination entre trois niveaux de gouvernement : la Ville de Portland, *Portland Metro* (l'association des municipalités de la région métropolitaine) et l'État d'Oregon. La coopération avec Vancouver<sup>(9)</sup>, municipalité de banlieue située dans l'État de Washington, est plus difficile. Pour préserver son identité, cette dernière a longtemps refusé d'être connectée au réseau de tram express de Portland.

### Une référence pour les villes fluviales qui veulent changer de modèle

Le cas de Portland permet d'observer comment une ville peut changer radicalement le cours des choses en passant d'un modèle de ville-automobile à celui de ville-écomobile mettant l'accent sur la qualité de vie.

Le déclic de la suppression de l'autoroute *Harbor Drive* a été suivi par d'autres ; la situation relativement enviable de Portland aujourd'hui est le résultat de près de quarante années d'action publique concertée dans le sens d'un développement plus durable.

Carrefour-place semi-piétonne en accompagnement du tramway MAX réalisé dans l'esprit du *Portland Street Design Master Plan*.  
© P. Lecroart IAU idF



• Harbor Drive •

La ville, l'agglomération et l'État d'Oregon ont compris avant d'autres à quel point la qualité des espaces publics et de la nature en ville est essentielle au bien-être des habitants et au maintien de l'attractivité d'une métropole. Ils ont compris que le contact direct avec les éléments naturels, avec l'eau en particulier, est très recherché des citoyens.

Ce contact ne peut être seulement visuel : on a besoin de naviguer sur l'eau, de toucher l'eau, de la sentir, de la goûter même ; les enfants ont envie de jouer au bord de l'eau et de s'y baigner.

Parallèlement à l'aménagement de ses rives, la rivière Willamette fait l'objet de politiques de restauration écologique et de revitalisation économique (*River Renaissance Strategy 2004*).

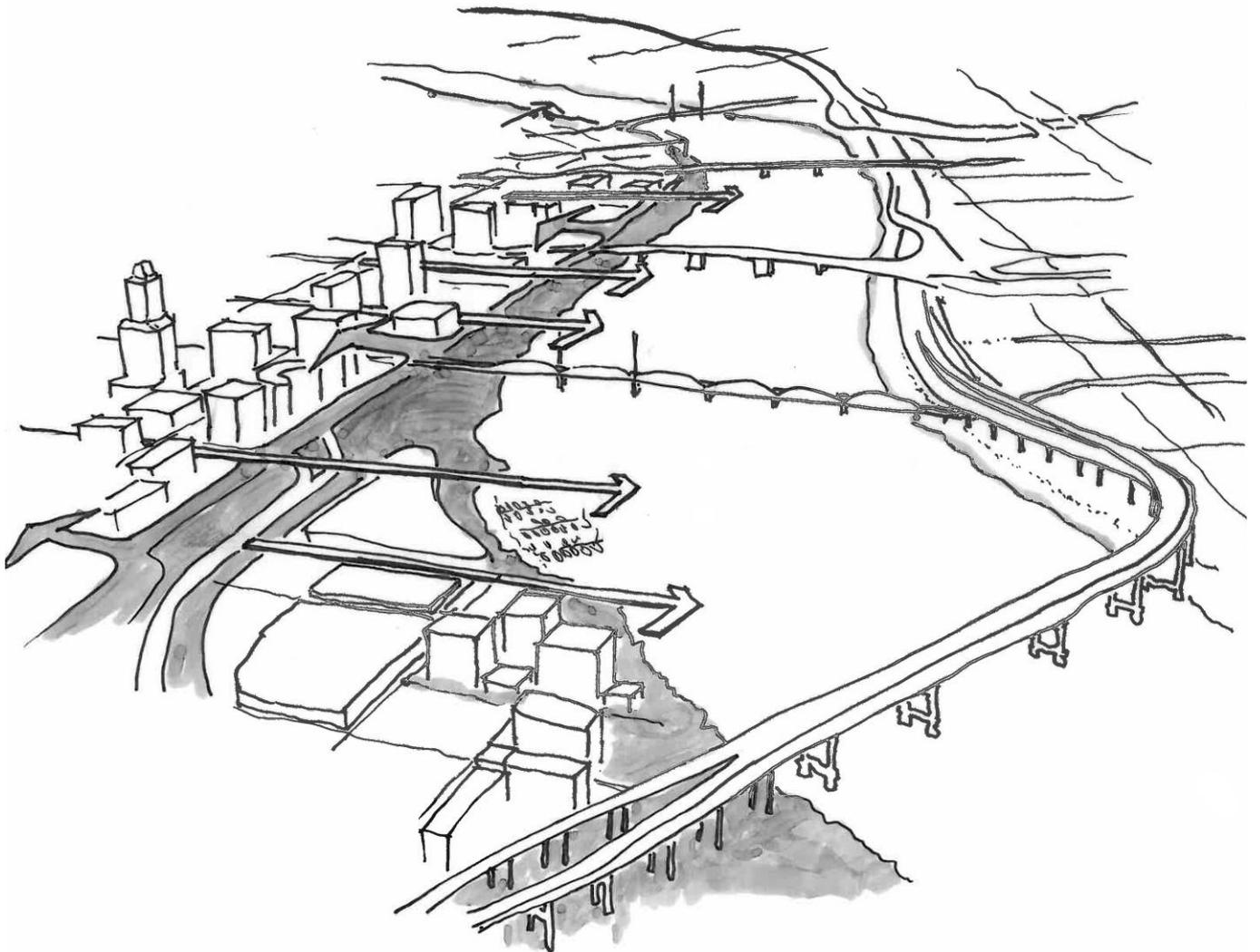
Le cas de la reconversion en parc de la *Harbor Drive Freeway* témoigne du potentiel urbain et paysager offert par la suppression d'une coupure entre les villes et leurs fleuves. En France, c'est un exemple intéressant pour des villes-centres comme Paris, Lyon ou Angers, mais aussi peut-être pour des villes de banlieue comme Argenteuil-Bezons, Puteaux-Courbevoie ou Charenton-Saint-Maurice, en Île-de-France.

La stratégie de Portland est de renouer  
le lien avec la rivière.  
Waterfront Park (The Bowl).  
© P. Lecroart IAU îdF



Le parc du waterfront stimule les interrelations entre la ville et la rivière  
tout en assurant une continuité verte le long des berges.

© P. Lecroart IAU idF



# Les suites

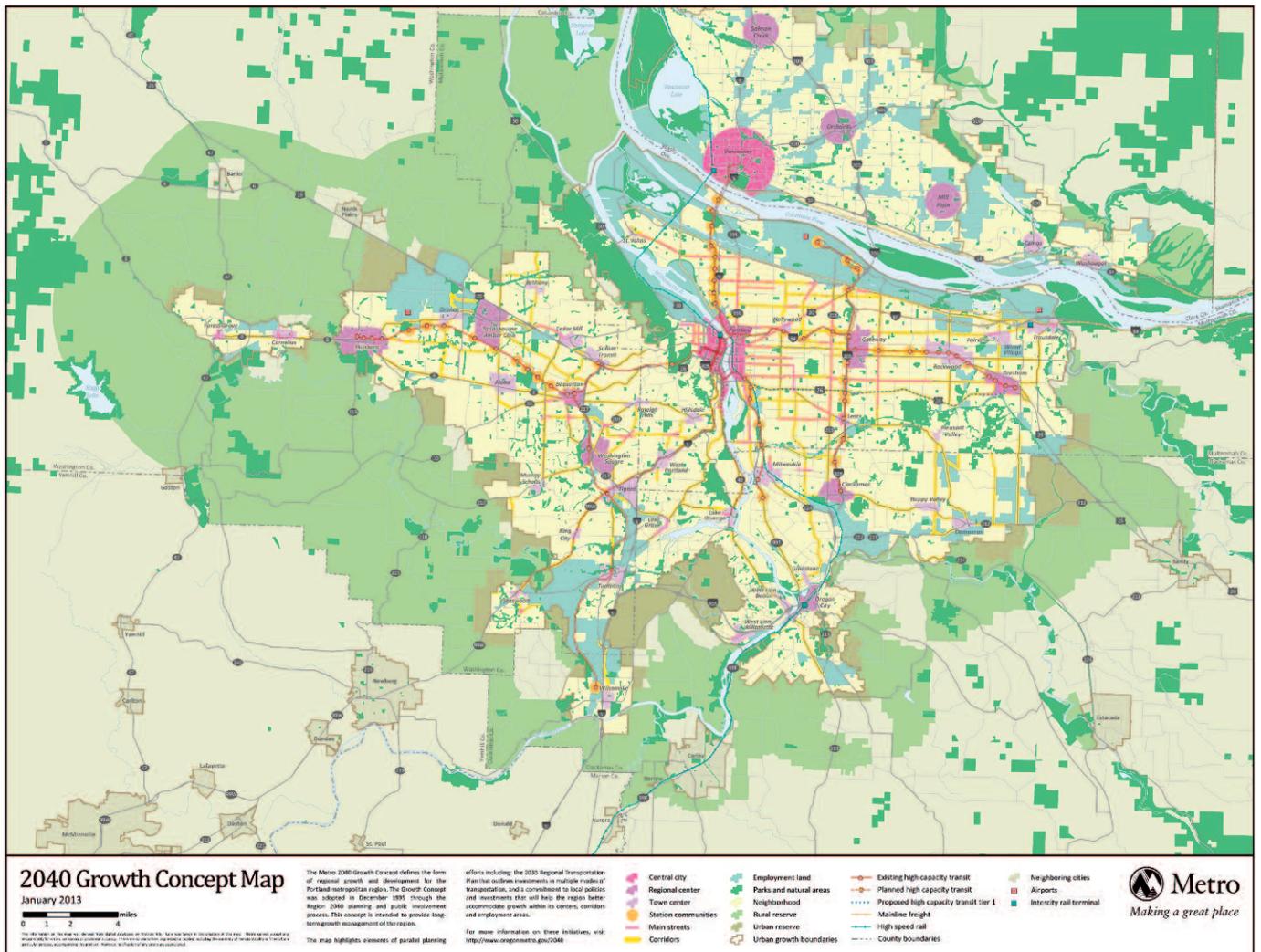
## Une stratégie globale pour une métropole écomobile

Dès la fin des années 1970, le projet *Harbor Drive* s'est intégré dans la stratégie de Portland au travers d'actions à différents échelles :

- à l'échelle du centre-ville, l'incitation à l'intensité urbaine et l'aménagement du *Transit Mall* transforment la mobilité et l'urbanité du *Downtown* ;

- à l'échelle de la ville de Portland, le plan d'urbanisme et les programmes de *Transit-Oriented Development* (TOD) autour des lignes de tram MAX donnent la priorité à la densification, à la limitation du stationnement, à la marche à pied et à la qualité de l'espace public ;

Le schéma directeur régional Portland 2040 organise le développement autour des corridors-tramways (lignes et tirets noirs) et de centres urbains.  
© Credit Metro Portland

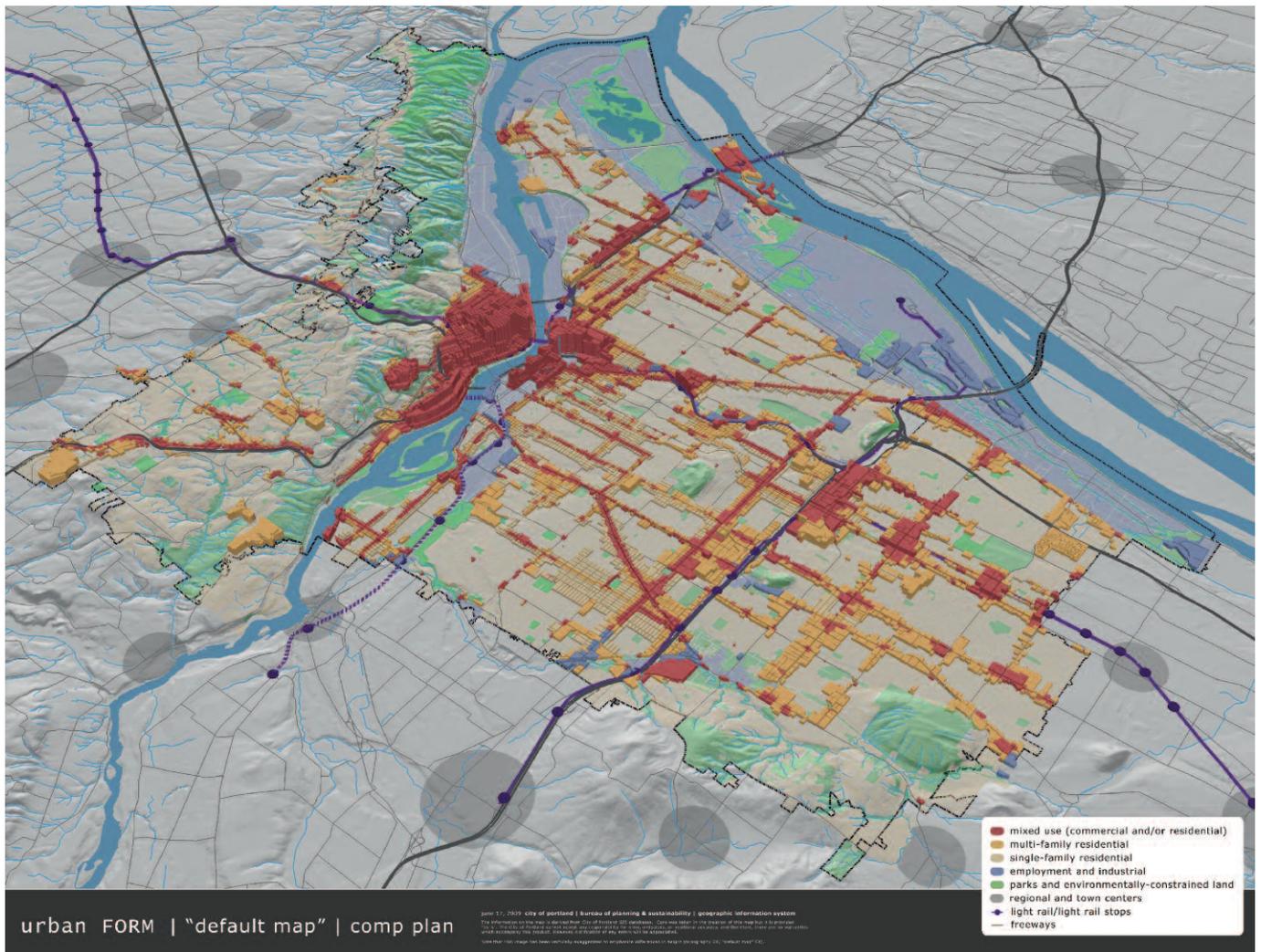


- à l'échelle de la métropole, *Portland Metro* (24 municipalités, 3 comtés) approuve dès 1979 le principe de périmètre de croissance urbaine (*Urban Growth Boundary*) en vertu d'une loi de l'État d'Oregon, la seule du genre aux USA).

**Portland 2040 : de la ville automobile à la métropole vivable**

Au début des années 1990, l'opposition d'une coalition d'associations (*1 000 Friends of Oregon*) conduisent *Portland Metro* à abandonner le projet de contournement autoroutier ouest de l'agglomération et à lui

Potentialités de densification (blocs rouges) autour des axes de transport (lignes et tirets bleus) dans la Ville de Portland en 2009.  
© City of Portland, Bureau of Planning & Sustainability



• Harbor Drive •



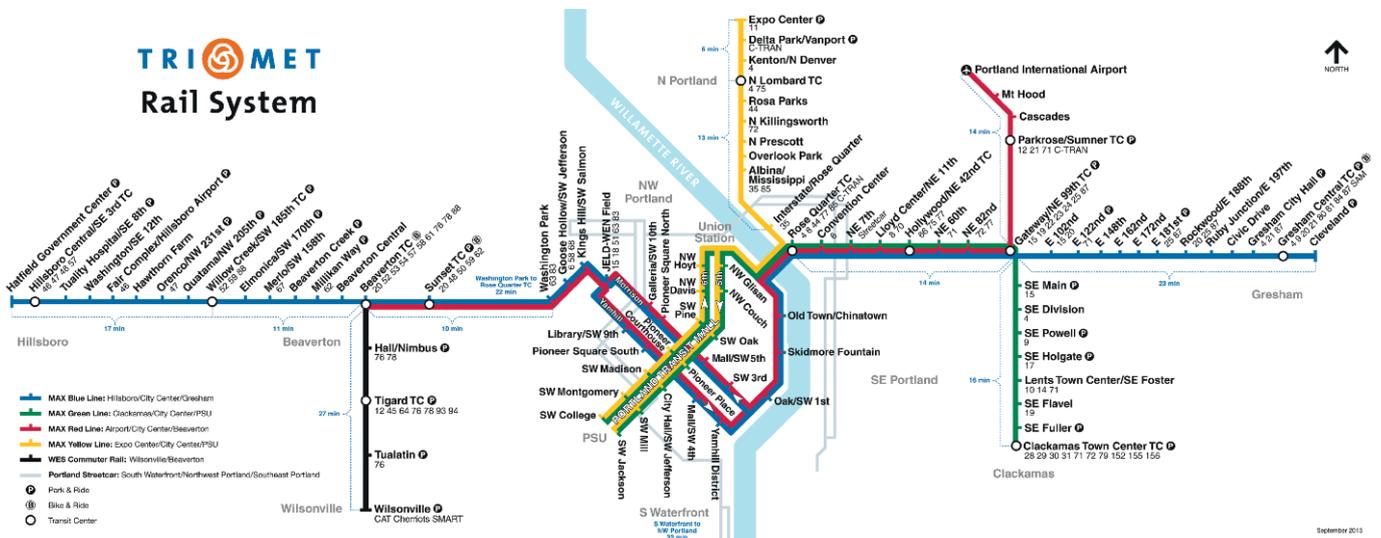
Le MAX a permis de renforcer l'accessibilité et l'attractivité du centre-ville  
© P. Lecroart IAU idF

substituer une démarche expérimentale d'intégration entre l'urbanisme, les transports et la qualité de l'air (projet LUTRAQ).

L'intérêt de cette démarche est d'enrichir les modèles de trafic traditionnels en intégrant de nouveaux critères dans les simulations tels que « la qualité de l'environnement piéton » ou « la diversité urbaine ». Selon leurs auteurs, on peut multiplier par 4 l'usage de la marche à pied et par 2,5 celui des transports publics par rapport aux projets de *Transit-Oriented Development* (TOD) classiques<sup>(10)</sup>.

Ces concepts ont été approfondis dans les années 1990 dans le cadre des travaux du schéma directeur régional Portland 2040 qui encadre la stratégie de développement

Portland est la première métropole américaine à avoir réintroduit le tramway urbain.  
Le réseau de tramway de l'agglomération de Portland aujourd'hui.  
© P. TriMet 2013



de l'agglomération à un horizon de 50 ans. Approuvé en 1995, ce schéma qui vient d'être révisé (2012), est devenu une référence en matière de préservation des espaces naturels périurbains, et surtout d'articulation entre intensité d'usage des sols et accessibilité par les transports.

Il est en phase avec le Plan de transport régional, le *Regional Transportation Plan 2035* approuvé en 2010.

Il s'inscrit dans le projet « *Living First* » (2010), une stratégie globale de développement durable de la ville.

**Une agglomération moins étalée,  
un moindre usage de la voiture**

Au final, après 40 années d'efforts, Portland a un centre-ville plus dense, plus habité et plus



*A Hillsboro, l'intensification urbaine le long du MAX reste limitée*  
© P. Lecroart IAU idF



*Nouvelles rames à grande capacités près du Palais de congrès*  
© P. Lecroart IAU idF

*MAX le long de l'autoroute I-84. Le tramway prend la forme d'un tram-train en périphérie, sans remettre en cause la voiture*  
© P. Lecroart IAU idF



• Harbor Drive •



*De petits tramways (streetcars) assurent une desserte fine du centre et de l'Université*  
© P. Lacroart IAU îdF

animé que beaucoup de métropoles américaines comparables ; son agglomération est aussi plutôt moins étalée et les parts modales des transports en commun, du vélo et de la marche dans les déplacements à pied y sont plutôt élevées<sup>(11)</sup>.

Selon une recherche récente<sup>(12)</sup>, sur la période 1994-2011, l'augmentation de la mobilité à Portland a reposé pour 64 % sur les transports en commun, le vélo et la marche à pied ; l'usage de la voiture y a diminué de 3 %.

Avec 5,5 % de part modale pour les déplacements à bicyclette, Portland est la grande ville la plus cyclable en Amérique du Nord et l'usage du vélo y a crû de 250 % entre 1994 et 2011.

*Bande cyclable en centre-ville*  
© P. Lacroart IAU îdF



En 2005, *Portland Metro* a estimé à 4 miles (6,4 kilomètres) par jour et par pendulaire, l'économie de déplacement automobile par rapport aux métropoles comparables.

Ces résultats sont confirmés par une étude de 2007<sup>(13)</sup> : la portée d'un déplacement domicile-travail serait de 20,3 miles (32,6 km) à Portland contre 24,3 milles (39,1 km) en moyenne dans les 33 plus grandes métropoles des États-Unis, soit une différence de 20 %.

Les habitants de la région métropolitaine de Portland éviteraient ainsi collectivement environ 100 millions d'heures par an en déplacements et 1,4 millions de tonnes d'émissions de CO2 par an.



Le MAX accepte les vélos  
© P. Lecroart IAU idF

Parking-vélo près de l'université. Portland est aujourd'hui reconnue comme la ville la plus cyclable des États-Unis.  
© P. Lecroart IAU idF



Bretelle de voie rapide vers l'ex-Harbor Drive transformée en piste cyclable  
© P. Lecroart IAU idF



• Harbor Drive •



Piste cyclable sur Hawthorne Bridge  
© P. Lacroart IAU idF

On peut affirmer que les politiques « d'urbanisme écomobile » menées depuis 1980 à l'échelle de la région métropolitaine ont donc permis une économie importante de temps passés dans les bouchons, mais aussi un surcroît de revenus pour les ménages de Portland.

Ceci dit, en dépit des efforts importants consentis pour mettre en place un modèle durable, *Portland Metro* connaît aussi des difficultés : le réseau de tramway est trop lent et insuffisamment maillé ; seuls environ 10 % des habitants et des emplois sont situés à proximité d'un axe de transports lourds ; la ville reste très étalée par rapport aux standards européens ; et le renchérissement du foncier liée à l'amélioration de l'attractivité de Portland contraint les ménages modestes à s'installer loin du centre ; même polarisée,

*Une nouvelle économie se développe autour du vélo à laquelle les jeunes peuvent accéder sans avoir besoin d'emprunter de l'argent aux banques*  
© P. Lacroart IAU idF



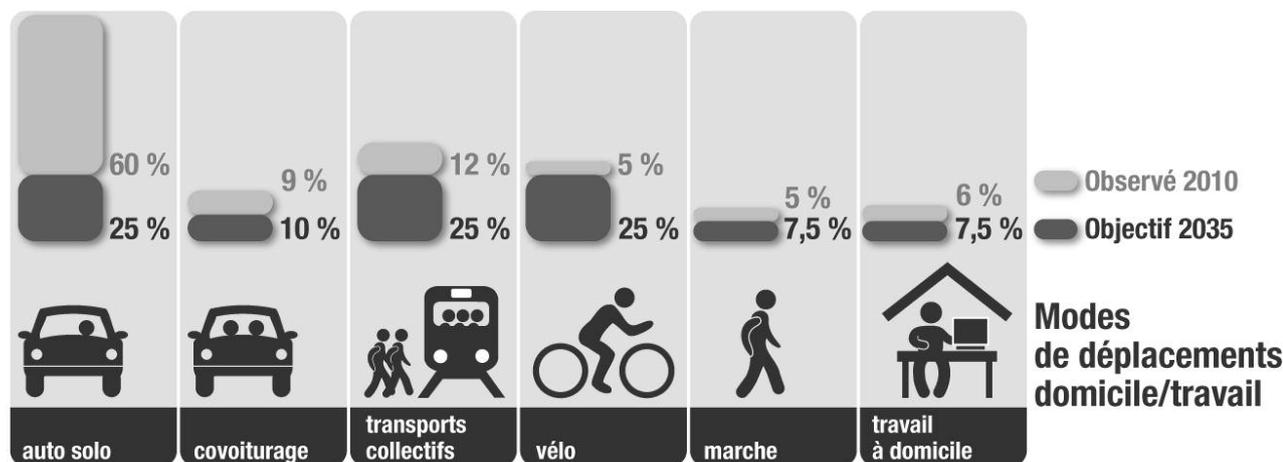
la forte croissance du périurbain repose encore beaucoup sur l'automobile ; les deux traversées autoroutières (I-5 et I-205) et la rocade du centre-ville (I-405) sont saturées ; les axes autoroutiers constituent aujourd'hui encore de très fortes coupures dans la ville.

**Portland Plan 2035 :**

**l'objectif de 70 % de mobilité alternative**

Le plan stratégique de développement durable de Portland à l'horizon 2035, *The Portland Plan* approuvé en avril 2012, met l'accent sur la construction d'un modèle économique plus écologique, basé sur l'éducation, la santé et l'équité sociale. Sur le plan de la mobilité, l'objectif est de passer de moins de 60 % de mobilité automobile domicile-travail à 70 % de mobilité alternative et de travail à domicile à l'horizon 2035. L'augmentation la plus forte porte sur l'usage du vélo.

**Objectifs de parts modales à Portland à l'horizon 2035**



Sources : Portland Plan 2035, April 2012 © IAU idF



L'autoroute I-5 créée une forte barrière entre les quartiers Est de Portland et la rivière. Elle pénalise leur développement social et économique.  
© P. Lacroix IAU idF

L'un des indicateurs essentiels de la diminution de la dépendance à la voiture est la réduction des véhicules-kilomètres par jour et par habitant : l'objectif du Portland Plan est de passer de 27,8 miles par habitant et par jour en 2010 à 11 miles/habitant/jour en 2035, ce qui est très ambitieux.

**Le projet Central City 2035 et l'aménagement de l'autoroute I-5**

L'un des objectifs de la ville de Portland est de renforcer la capacité du centre-ville à accueillir une part significative de la forte croissance urbaine et économique de la région métropolitaine : + 400 000 ménages et

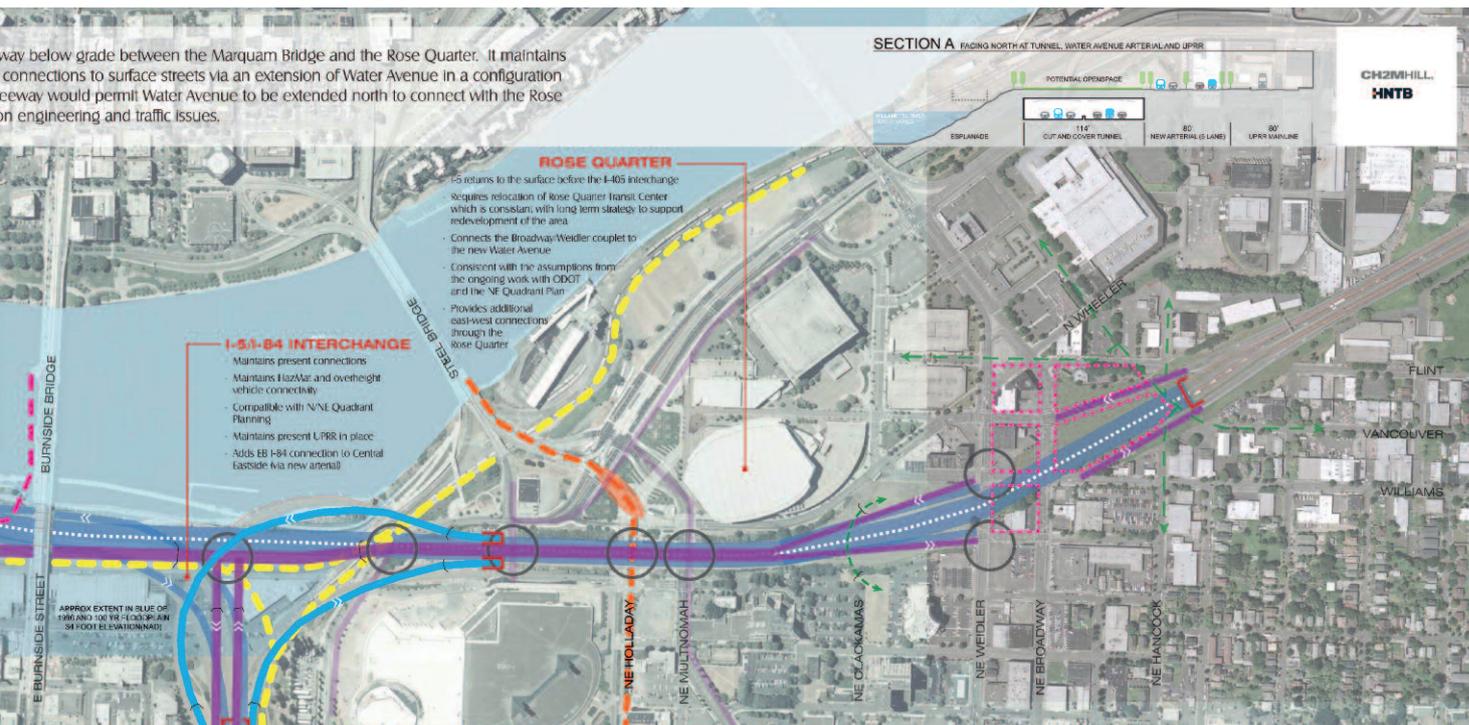


+ 540 000 emplois envisagés à l'horizon 2035. Le projet *Central City 2035* actuellement en cours d'élaboration jusqu'en 2015 développe une vision ambitieuse basée en particulier sur la régénération de la rive Est de la rivière Willamette, dont le développement est fortement pénalisé par la présence de l'autoroute I-5 surélevée. Cette voie, très fréquentée par les poids-lourds, joue un rôle essentiel dans l'économie régionale.

Après trente ans de débats et l'issue d'une étude réalisée en 2005 envisageant différentes options (tunnel, couverture, suppression), les autorités de l'État fédéral et de l'État

d'Oregon et de la Ville proposent en 2012 l'examen d'une option d'enfouissement partiel de la voie sous la forme d'une tranchée couverte (*East Bank I-5 Freeway Tunnel Alternative*). Cette solution permettrait de libérer des potentialités urbaines et paysagères importantes, mais son coût de plusieurs milliards de \$US rend sa réalisation très lointaine dans le contexte économique actuel. Sans compter que le projet risque d'entrer en contradiction avec les objectifs du Plan climat (*Portland's Climat Action Plan*). D'autres options, comme la suppression de l'I-5 et le report du trafic sur deux autoroutes parallèles (I-405 et I-205) pourraient s'avérer plus réalistes.

... Hypothèse d'enfouissement partiel de l'autoroute I-5 en rive Est de la Willamette dans le cadre d'une étude de la Ville de Portland (2012).  
 ... La complexité technique et le coût d'un tel projet seraient sans commune mesure avec le scénario d'une transformation en boulevard.  
 ... © CH2M Hill-HNTB



### **L'enjeu de la reconstruction des ouvrages autoroutiers**

Actuellement, le projet en cours qui focalise l'attention des décideurs (États d'Oregon et de Washington surtout) est la reconstruction du pont sur la Columbia au nord de la ville sur l'autoroute I-5, considéré comme le point noir régional en termes de congestion, d'insécurité routière et d'impacts économiques négatifs.

Estimé à près de 3,5 milliards de dollars, le projet en cours de réalisation consiste à remplacer le pont levant par un pont autoroutier suspendu fonctionnant 24/24, à augmenter la capacité de l'axe pour accueillir le doublement prévu du trafic poids lourds à l'horizon 2030, à créer une nouvelle ligne de tramway vers la ville de Vancouver dans l'État de Washington (banlieue de Portland)

et à améliorer les liaisons cyclables.

Un péage modulable en fonction de l'horaire de passage est envisagé.

Ce projet soutenu par l'État fédéral s'inscrit néanmoins dans la perspective d'une poursuite des tendances actuelles d'augmentation continue du trafic routier, sans chercher à les infléchir.

Il est critiqué par plusieurs experts au regard du risque d'augmentation de la congestion sur d'autres tronçons du réseau autoroutier et, plus généralement, sur la disproportion entre le coût du projet et ses avantages collectifs.

Il pose la question des priorités d'investissements et de maintenance à long terme d'un réseau autoroutier très développé, débat qui peut trouver un écho en France et particulièrement en Île-de-France.

*Le projet de Columbia River Crossing est très controversé*  
© Columbia River Crossing - ODOT



Portland et la rivière Willamette. À gauche, le Tom McCall Waterfront Park qui s'est substitué à la voie rapide Harbor Drive ; à droite, l'autoroute transaméricaine I-5 qui occupe la rive opposée. Au premier plan, le double viaduc du Marquam Bridge et l'opération Riverside.  
© City of Portland



## Sources

- Entretien avec Carl Abott, Professor of Urban Studies and Planning Community Development, Portland State University, Portland (3 mai 2011).
- Entretien avec Arnold Cogan, Principal, Cogan Owens Cogan, Former Director of Oregon Department of Land Conservation and Development, Portland (2 mai 2011).
- Entretien avec Lynn Weigand, Director, Initiative for Bicycle and Pedestrian Innovation, Center for Transportation Studies, Portland State University, Portland (4 mai 2011).
- Entretien et visites avec Robert Yakas, Architect and Urban Designer, Robert Yakas Design, Portland (30 avril & 3 mai 2011).
- Entretien avec Thomas Brennan, Principal Nelson Nygaard, Portland (4 mai 2011).
- Visites de site, avril-mai 2011.
- Abott (Carl), Portland: Planning, Politics & Growth in a Twentieth-Century City, Portland State University, Portland, 1983.
- A Brief History of Urban Renewal in Portland, Portland Development Commission, 2005.
- Case Studies in Highway Removal: Harbor Drive, Portland, in: Seattle Urban Mobility Plan, Nelson Nygaard, Seattle, January 2008.
- Cortright (Joe), Portland's Green Dividend, CEOs for Cities, July 2007.
- Geller (Roger), What Does the Oregon Household Activity Survey Tell Us about the Path Ahead for Active transportation in the City of Portland? White Paper, Portland, March 2013
- I-5/I-405 Freeway Loop Study, Freeway Loop Advisory Group, Oregon Department of Transport, City of Portland Development Commission, 2005.
- Jenner (Michael A.), The Origin of Portland's (Oregon) Waterfront Park: A paradigm Shift in Urban Planning (1967-1978), Portland State University, Portland, 2004.
- Moses (Robert) dir., Portland Improvement. New York City, November 1943.
- 1972 Downtown Plan, Portland City Council, 1972
- Portland Plan, City of Portland, April 2012.
- Portland Bicycle Plan for 2030, Portland Bureau of Transportation, 2010.
- Urban Renewal Area for the Downtown Waterfront, Portland Development Commission, March 1974.
- Waterfront Park Masterplan, City of Portland, 2003.

## Notes de bas de page

- (1) Entretien avec Carl Abott. Portland State University (2011). Cf. aussi The Preservation Institute (2007) Cortright (Joe), Portland's Green Dividend (2007), Portland, un écosystème universitaire et urbain vertueux, Perrin (Laurent) & Soulard (Odile), Note rapide IAU idF (à paraître).
- (2) Jenner (Michael A.), The Origin of Portland's (Oregon) Waterfront Park: A paradigm Shift in Urban Planning (1967-1978), Portland State University, Portland, 2004.
- (3) Jenner (M.), The Origin of Portland, op. cit.
- (4) Jenner (M.), op. cit.
- (5) Cf. Entretien avec Arnold Cogan (Cogan Owens Cogan), mai 2011.
- (6) Jenner (M.), op. cit.
- (7) City of Portland, Bureau of Transportation, Traffic Counts 2009-2010.
- (8) Harbor Drive, Portland, in: Seattle Urban Mobility Plan, Nelson Nygaard, 2008.
- (9) Vancouver (Washington) est une ville de 160 000 habitants. Ne pas confondre avec Vancouver, BC (Canada).
- (10) Making the Land Use, Transportation, Air Quality Connection, Calthorpe Associates (cf. [www.calthorpe.com](http://www.calthorpe.com)).
- (11) Annual Mobility Report 2011, Texas A&M Transportation Institute, 2012.
- (12) Geller (Roger), What Does the Oregon Household Activity Survey Tell Us about the Path Ahead for Active transportation in the City of Portland? White Paper, Portland, March 2013.
- (13) Cortright (Joe), Portland's Green Dividend, CEOs for Cities, July 2007.



*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 978-2-7371-1888-3