

L'urbanité de l'héritage industriel

La reconversion du viaduc de la High Line à New York

Zeila Tesoriere et Renzo Lecardane



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/insitu/11835>

DOI : [10.4000/insitu.11835](https://doi.org/10.4000/insitu.11835)

ISSN : 1630-7305

Éditeur

Ministère de la Culture

Référence électronique

Zeila Tesoriere et Renzo Lecardane, « L'urbanité de l'héritage industriel », *In Situ* [En ligne], 26 | 2015, mis en ligne le 07 juillet 2015, consulté le 25 mars 2020. URL : <http://journals.openedition.org/insitu/11835> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/insitu.11835>

Ce document a été généré automatiquement le 25 mars 2020.



In Situ Revues des patrimoines est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

L'urbanité de l'héritage industriel

La reconversion du viaduc de la High Line à New York

Zeila Tesoriere et Renzo Lecardane

- 1 Au cœur des dynamiques urbaines depuis quelques décennies, la reconversion des espaces fluvio-portuaires de nombreuses villes occidentales est liée aujourd'hui à la désindustrialisation de sites convoités car ils comptent parmi les rares espaces disponibles près des centres-villes. Après un premier cycle marqué par l'obsolescence des activités d'origine et l'abandon, ces lieux urbains sont devenus les enjeux d'une reconversion marquée depuis une quinzaine d'années par le regain d'intérêt accordé à la conservation et à la transformation des vestiges encore existants plutôt qu'à leur démolition¹.
- 2 Le modèle de reconversion dominant des espaces industriélo-portuaires est apparu en Amérique du Nord dans les opérations du tournant des années 1960, lorsque Boston, Baltimore, puis San Francisco ont réaménagé leurs anciens ports en nouveaux *waterfronts* grâce à des plans directeurs d'envergure, bénéficiant d'une coordination entre les différents acteurs gérée au niveau central. L'objectif étant la résorption des friches, la reconversion s'est effectuée principalement au profit d'usages récréatifs et commerciaux, dégageant par là une référence – celle des *festival market place* – diffusée ensuite à l'échelle mondiale au gré de prises de conscience et d'adaptations à des systèmes locaux.
- 3 Dans le cadre des scénarios contemporains, les perspectives qui déterminent ces opérations de réaménagement urbain se sont progressivement modifiées, ne se résumant plus à la redynamisation des secteurs économiques ou à la génération d'une croissance démographique. Alors que plus du 50 % de la population mondiale vit désormais dans des villes dont les espaces urbains sont de plus en plus saturés, ce début de XXI^e siècle nous dit déjà que l'architecture sera plus souvent une affaire de *reconversion, transformation, adaptation* que de *construction*. Dans une situation globale de plus en plus incertaine, sur fond de mutations écologiques indispensables, la reconversion de l'héritage industriel se replace en fait au sein d'une réflexion qui dépasse le caractère qu'elle avait il y a une vingtaine d'années. Le thème de la préservation de la valeur originelle des parties urbaines ou des bâtiments concernés

s'impose, mais cela s'accompagne constamment d'un questionnement sur le futur des villes, à travers la notion de durabilité et la recherche d'une synergie des collectivités territoriales et des acteurs politiques engagés dans les programmes.

- 4 Sujet central de l'actuelle conceptualisation sur la ville, le discours sur l'avenir des métropoles marque également l'horizon du futur développement de New York, qui met au point les stratégies adoptées pour soutenir sa renaissance après les attentats du 11 septembre 2001. Coordinée par le *PlaNYC*, « un agenda ambitieux qui coordonne tous les défis pour construire une New York plus verte et plus grande »², une multitude d'interventions sont lancées en 2002, puis reprises en 2007, se focalisant surtout sur Manhattan. Bien que le contexte qui a suivi les attentats offrait l'opportunité d'un rééquilibrage spatial des opérations au profit des quatre autres *boroughs*³, le rôle symbolique de Manhattan, emblème de la puissance économique et de la supériorité culturelle de New York, en a fait l'objet d'un programme qui, notamment par le plan de réaménagement de ses quais, s'annonce comme son plus grand projet de développement d'espace public depuis Robert Moses⁴.
- 5 La médiatisation de cette extraordinaire entreprise est véhiculée par des projets très spécifiques, choisis dans le cadre bien plus articulé des opérations. Parmi ceux-ci, l'*High Line Elevated Park* est sans doute le plus récurrent (**fig. 1**). La reconversion de l'ancien viaduc aérien de la *High Line*, qui traverse le Meatpacking District dans le Lower Manhattan, soustrait à un décret de démolition émis pendant le dernier mandat du maire Rudolph Giuliani et transformé en parc urbain surélevé après 30 ans d'abandon, est à considérer comme une marque de la régénération de la rive ouest de Manhattan. La spécificité de l'opération invite à réfléchir autour de l'évolution des thèmes liés à la reconversion des vestiges industriels, sur fond du binôme héritage industriel - futur des villes, et conduit à cerner le vestige industriel comme outil d'un processus multiscalair de dynamique urbaine.

Figure 1



Photographie aérienne de la *High Line*, première section, depuis Little West 12th street vers l'accès de Gansevoort street.

© Iwan Baan, 2009.

La force de la forme : mémoire et futur

- 6 L'ouverture du premier secteur du *High Line Elevated Park*, qui a eu lieu le 9 juin 2009, a eu un impact indéniable sur les médias. Pendant les deux années qui ont suivi, le nombre de revues d'architecture et d'urbanisme qui y ont consacré des articles, en diffusant aussi bien les photos que les images du projet, est impressionnant. La presse non spécialisée fait désormais systématiquement référence aux images du nouveau parc de la *High Line* lorsqu'elle traite de New York, alors que sur Internet se multiplient les blogs dédiés au sujet et que s'accumulent les collections de photos du parc postées par les touristes et les habitants qui le vivent au quotidien. Même le dossier du *PlaNYC* élaboré par la municipalité présente le chapitre concernant les opérations de parcs et d'espaces publics lancées dans la métropole entière avec des images de la *High Line*.
- 7 Pourtant, il ne s'agit pas du projet le plus audacieux parmi ceux actuellement en chantier à New York. Comparée, par exemple, au futur parc de Fresh Skill, 890 hectares qui tripleront la dimension de Central Park par la reconversion de ce qui fut jusqu'à 2001 la plus grande décharge urbaine de la planète, la voie surélevée de 2,33 km de longueur transformée en parc piétonnier semble un projet bien moins important. Le nouveau parc aérien prend néanmoins une dimension symbolique qui a trait non seulement au thème de la renaissance (où la valeur métaphorique de la démolition de l'ancienne infrastructure en friche, conjurée pour qu'elle se métamorphose en superbe parc urbain, y est pour beaucoup), mais qui repose également sur une évolution du regard concernant la mémoire des délaissés urbains, et qui annonce un changement de paradigme.

- 8 Afin de saisir la *High Line* comme objet d'une reconversion qui a réactivé la croissance d'une partie importante du Meatpacking District, une première réflexion d'ordre généalogique sera utile. Par cette approche, nous souhaitons montrer comment de telles manifestations du développement de la métropole contemporaine s'inscrivent dans la modification de formes préexistantes, dont les caractères originaires de flexibilité participent à la réussite de l'opération.
- 9 L'actuel parc de la *High Line* est constitué de l'aménagement de l'ancien viaduc en trois parties successives⁵, s'étendant de Gansevoort Street à l'ancien terminus de Rail Yard, entre le fleuve Hudson et le quartier de Chelsea, jusqu'à Hell's Kitchen (**fig. 2**). Il s'agit de la réutilisation de la ligne ferroviaire urbaine surélevée à deux voies, en activité de 1934 à 1980 pour desservir les entrepôts du Meatpacking district, où avait lieu la transformation des aliments.

Figure 2



Plan de la *High Line*, se déployant de Gansevoort Street jusqu'aux *Rail yards*, la troisième section longeant l'Hudson, encore en projet, se terminant à la hauteur de West 34th street.

Document accessible sur le site : www.thehighline.org.

- 10 Or, les conditions de fabrication de l'infrastructure dans la ville n'ont jamais été de nature purement technique. Elles reflètent toujours – explicitement ou implicitement – une idée d'espace urbain, renvoyant à son tour à la dimension historique et socioculturelle des collectivités qui les produisent. La *High Line*, qui, à l'époque de sa construction, ne se voulait que simple outil de support à l'industrie alimentaire, derrière son usage apparemment indifférent à toute valeur esthétique, dévoile un dessin d'une qualité extraordinaire, exprimé à travers des formes architecturales évocatrices de la conception de la ville du futur au début du *xx^e* siècle.

- 11 L'origine de la complexité morphologique de la *High Line* est dans sa fonction. En 1847, afin d'acheminer les marchandises et les fournitures vers les usines alimentaires situées dans cette partie de l'île, la Ville de New York autorisa la construction d'une voie ferrée au sol dans le West Side de Manhattan : la *West Side Line*. Se raccordant à un chemin de fer du milieu du XIX^e siècle, elle permettait aux trains de l'Amtrack⁶ d'atteindre le nord du pays via les villes d'Albany, Chicago, Toronto et Montréal. Toutefois, les 105 carrefours qu'elle comportait entre les avenues et les rails devinrent bientôt la cause principale des accidents routiers à New York. La question de la sécurité routière dans le Meatpacking district se posa dès lors de manière incontournable et ouvrit la voie à un long débat qui se termina par la proposition de séparer les flux de circulation en les superposant sur plusieurs niveaux.
- 12 De nombreuses villes du nord des États-Unis ont eu recours à cette disposition au tournant du XX^e siècle. En 1909, le plan de Daniel Hudson Burnham pour Chicago prévoyait déjà des rues à étages sur Michigan Avenue, et bien avant la transformation de cette dernière en *Magnificent Mile*, la *World's Colombian Exposition* de 1893 avait entraîné la construction de voies ferrées surélevées dans le *Loop*, toujours à Chicago⁷.
- 13 À partir de 1923, Harvey Wiley Corbett coordonna l'élaboration du plan régional de New York. Censé dicter les lignes de développement de la métropole jusqu'en 1965, le premier *Regional Plan of New York and its environment* fut présenté en 1929. Dans ce cadre, plusieurs architectes furent appelés à concevoir le futur des quartiers de la ville. Corbett, qui se consacrait à la question de l'encombrement des voies de communication, avait publié une hypothèse spécifique pour la *West Side Line*, projetant un réseau vertical et multimodal : la voie ferrée aurait été enterrée, les automobiles auraient circulé au sol, les piétons sur des parcours surélevés⁸. Des années plus tard, en 1934, la municipalité, l'État de New York et la société privée de chemin de fer *New York Central Railroad* approuvèrent le *West Side Improvement Project*⁹, plan qui remplaçait la *West Side Line* par une voie ferrée surélevée : la *High Line*.
- 14 La structure en acier s'élevait depuis l'intersection avec la *30th Street yards* à une hauteur moyenne de 4,5 m jusqu'au terminus, la *St. John's Park Freight Station*, bâtie en 1868 et convertie à cet effet en 1931. Afin d'éliminer toute entrave à la circulation au sol, le parcours de la *High Line* n'était pas parallèle à la trame viaire, mais traversait les îlots, laissant rouler le train à l'intérieur des entrepôts pour charger et décharger les produits en surélévation.
- 15 Ce corps hybride, fusion suggestive d'infrastructure et d'édifices, est parmi les figures les plus durables de l'ère moderne. D'ailleurs, les effets de cette unité de dessein entre réseau et architecture sont bien lisibles, car les bâtiments traversés par l'ancienne *High Line* exprimaient, par leur esthétique, des conditions clairement dictées par les rails. Ainsi, le rez-de-chaussée de certains bâtiments se hissait sur de longs poteaux enjambant le viaduc (c'est le cas du *Manhattan Refrigerating Company building* et du *New Morgan Parcel Post building*), ou, par contre, s'installait au sol, tel un contrefort absorbant les vibrations liées au passage des trains, qui survenait à un niveau supérieur de l'immeuble dont les dimensions et le rythme des ouvertures étaient également déterminés par l'infrastructure (voir le *National Biscuit Company building - Nabisco - aujourd'hui devenu Chelsea Market building* ; voir aussi le *Bell Telephone laboratoire building*, aujourd'hui *Westbeth center for the arts building*) (fig. 3).

Figure 3



Photographie du *National Biscuit Company building* – Nabisco – traversé par la *High Line*, 1934. Le bâtiment accueille aujourd'hui le *Chelsea Market building*.

Document accessible sur le site : www.thehighline.org.

- 16 Dès ses origines, le xx^e siècle nous a appris que la conception de la ville de l'avenir est une question d'infrastructures. Les villes d'Antonio Sant'Elia ou d'Eugène Hénard¹⁰, pour n'en rester qu'aux plus connues, montrent un foisonnement de trains et voitures qui courent le long de voies superposées et reliées aux bâtiments par des ponts aériens, tandis que le ciel est sillonné par des dirigeables et des « avions abeilles ». Parmi les questions centrales qui se recoupent dans ces projets, il y a d'abord l'idée que le progrès consiste dans l'accélération, et que la séparation des flux le rendrait encore plus performant. À cet effet, l'imbrication du réseau et du bâti est donc cruciale, comme l'énonce clairement Eugène Hénard dans son intervention à la « Town Planning Conference » de Londres en 1910¹¹. Implicitement, par ailleurs, ces scènes suggèrent un deuxième thème, selon lequel la capacité des infrastructures de générer la ville résoudrait – voire annulerait – toute question relative au langage, à l'expressivité de l'architecture, par l'exhibition des éléments de mécanisation, jusqu'à en obtenir un territoire entièrement fabriqué par l'ingénierie ou l'industrie¹². Or, tant qu'on reste dans le domaine de la projection, on peut bien songer à une ville entièrement issue d'une même logique, régie partout par la même approche : des tracés concentriques, des parcours hiérarchisés, la fusion systématique du bâti avec l'infrastructure. Par contre, la mise à jour de la ville existante selon ces préceptes ne peut se produire que partiellement. Néanmoins, quelques années plus tard, lorsque l'architecture européenne dut moderniser ses villes, aucune référence ne fut faite aux projets futuristes, qu'elle avait pourtant théorisés, de séparer résolument toute liaison directe entre le réseau routier et les édifices, jusqu'à en faire un des dogmes du mouvement moderne. Favorisant le transfert nécessaire pour transposer les visions des

années 1910-1920 dans la réalité, ce fut plutôt l'Amérique qui les construisit par fragments – la *High Line* en est un – dévoilant à l'Europe la concrétisation d'une utopie qu'elle poursuivait depuis des siècles¹³.

- 17 L'ancien viaduc, ce vestige de « l'infra-tecture » industrielle du début du xx^e siècle, cette mégastructure involontaire de la première ère industrielle¹⁴, est donc à appréhender comme un morceau d'une ville idéale engendrée par l'union de l'industrie et des réseaux. Dans une ville comme New York, « debout, absolument droite¹⁵ », dont la forme est donnée par la densité du bâti selon un modèle qui ouvrira la voie à la « culture de la congestion »¹⁶, ce ruban étroit et sinueux qui se frayait un chemin à travers 22 blocs, est un objet urbain qui introduit des matériaux, des modes de construction et des points de vue sur un contexte tout à fait unique dans tout Manhattan. Cette morphologie d'origine fait partie des atouts majeurs de l'efficacité (de la réussite ?) de sa reconversion.

Reconquérir les quais : du *Riverside Park* à l'*Hudson Riverpark*

- 18 Au milieu des années 1930, la construction de la *High Line* se révéla bientôt un long chantier : les 21 km du tracé originel ont demandé de longues années de travaux et des moyens financiers importants, en partie assurés par des fonds publics¹⁷. En même temps, la suppression de l'ancienne *West Side Line* dégagea presque 130 000 m² au sol, qui furent ajoutés au *Riverside Park*. Celui-ci, situé le long du fleuve Hudson, conçu par Frederick Law Olmsted¹⁸ (et toujours en chantier depuis 1857), s'est donc trouvé bordé et traversé – en partie – par la nouvelle infrastructure industrielle. Ce même parc, au bout de 150 ans, déjà prolongé par Robert Moses dans les années 1930, devient le jalon qui va permettre de reconquérir tous les quais de l'Hudson, grâce à l'aménagement du nouveau *Hudson Riverpark*. La continuité de ces rubans verts sera assurée par la *Manhattan Waterfront Greenway*, nouvelle piste piétonne et cyclable réutilisant les chemins existants, qui traverse cet imposant système de parcs fluviaux. Pour questionner les enjeux de la reconversion de la *High Line*, ainsi que ceux de sa rapide affirmation en tant que référence, il est nécessaire de la considérer dans le cadre de ces énormes projets qui recomposent le front ouest de Manhattan à travers le prisme d'une stratégie appuyée sur un important renversement de tendance.
- 19 À partir des années 1950, le déclin des activités portuaires le long de l'Hudson a accompagné la progressive cessation des activités dans le Meatpacking district, quartier situé plus à l'intérieur. Le dernier train a voyagé sur l'ancienne *High Line* en 1980, puis une trentaine d'années d'abandon ont suivi. Au cours de ces années, des nouveaux modèles sont apparus dans le réaménagement des *riverfronts*, reflétant à leur tour le rôle majeur joué par l'écologie dans la nouvelle conception de l'avenir des métropoles.
- 20 En fait, l'idée de reconquérir les berges de Manhattan par une série ininterrompue de parcs, esplanades, *greenways*, pistes cyclables, chemins piétonniers, n'est possible qu'à condition de renoncer à l'idée – prévalente il y a 30 ans – qu'elles se transforment en axes autoroutiers, accueillant un usage de type monovalent et fonctionnant à l'échelle de l'ensemble de la métropole pour intégrer une plus grande pluralité d'objectifs et d'échelles, à partir de celles du quartier. En même temps, une telle proposition tient

compte des plus récentes dynamiques de revitalisation urbaine, qui montrent que le développement de réseaux à circulation lente est un moyen efficace pour encourager la reprise économique de zones de la ville à l'abandon. La reconversion de la *High Line* se situe au carrefour de ces nouvelles conditions, sur fond de la grande tradition de la culture socio-politique de la ville, qui a des traits tout à fait spécifiques.

- 21 À New York, l'activité de planification stratégique, coordonnée au niveau municipal comme on la pratique dans le cadre européen n'est traditionnellement pas l'usage en matière de transformation de la ville. L'action urbaine s'effectue dans un cadre fragmenté, mais avec un très fort niveau de structuration entre les trois acteurs principaux : les pouvoirs publics, les collectivités locales et les institutions représentant des intérêts spécifiques. À l'instar des approches multisectorielles gérées principalement par les acteurs publics qui fondent les processus de régénération urbaine en Europe, New York a élaboré la mise en œuvre d'une pluralité d'opérations, intégrées et harmonisées grâce à l'action d'acteurs publics et privés, souvent regroupés en associations citoyennes, qui ont traditionnellement l'objectif – et la capacité – d'influencer les élus¹⁹. La culture politique de la ville s'est structurée au cours des années sur ce paradigme, qu'il est important d'évoquer dans le cas de la *High Line*.
- 22 De ce fait, la reconversion du viaduc trouve son origine en 1999, lors de la constitution de l'association « *Friends of the High Line*²⁰ » par des résidents, professionnels, politiciens qui veulent faire annuler le décret de démolition émis par l'administration du maire R. Giuliani, et réclament la reconversion de la voie désaffectée. En 2000, l'association commande séparément aux architectes Casey Jones et Keller Easterling une étude de faisabilité pour la reconversion de la ligne. Les documents retenus par le *Design trust for public space*²¹ se sont enrichis dans les années suivantes pour former le dossier *Reclaiming the High line*²², soumis à l'administration Bloomberg²³ en 2002. Afin de poser les conditions des futurs travaux, ce document analyse en détail tous les aspects du viaduc : son histoire, ses conditions structurelles et technologiques, la méthode de restauration à poursuivre, les nouveaux usages à envisager, les effets économiques de la reconversion sur l'ancien quartier industriel. Ce document fixe la reconversion en parc piétonnier, tout en excluant d'autres usages qui auraient endommagé ou trahi la structure d'origine. Il indique également que la reconversion comportera seulement le démontage partiel des petits commerces occupant le dessous de la structure pour garder le caractère de proximité des activités du quartier, et prône la plantation d'espèces végétales proches de celles qui ont spontanément envahi la friche pendant les années d'abandon, afin de limiter les coûts d'entretien et d'irrigation.
- 23 Les énormes avantages connexes à la reconversion de ce vestige industriel n'ont pas échappé à l'administration Bloomberg, qui, au lendemain des attentats du 11 septembre, avait créé un nouveau poste dans l'appareil municipal : le *Deputy Mayor for Economic Development and Rebuilding*. Le rôle de maire adjoint au développement économique et à la reconstruction, coordinateur de plusieurs départements municipaux, fut confié à Daniel Doctoroff, ancien P.-D. G. de l'entreprise *Bloomberg LP*. Il est important de saisir, par cet aspect, l'enchevêtrement des dimensions politique et financière, qui marque toute l'architecture de la gouvernance urbaine de New York, et qui introduit les grandes structures de représentation du monde économique, dont les plus puissantes sont les entreprises du bâtiment et de la promotion immobilière, dans le cadre de la reconversion de la *High Line*. L'attention portée par l'administration Bloomberg à ce projet a été immédiate. La reconversion de la voie aérienne a été

conçue dans ses potentialités multiples. Elle serait liée à la récupération des rives, en redessinant son rôle d'objet urbain médiateur entre Chelsea et le bord du fleuve, mais surtout elle relancerait l'ancien secteur industriel du *Meatpacking district* dans une reprise économique attendue depuis des années, notamment en ce qui concerne la valeur économique des sols. Parée des nouvelles vertus du développement durable, la démarche accomplirait la prouesse d'associer la sauvegarde de l'infrastructure abandonnée et de ses valeurs mémorielles, tant à la dimension symbolique de la régénération qu'à celle, plus prosaïque, des intérêts économiques.

Le projet de reconversion : esthétisation de l'abandon

- 24 Ayant acquis le soutien de la mairie, l'association lança un concours d'idées en 2003, sollicitant un grand nombre de réponses, dont une sélection a conduit en 2004 à une deuxième phase réservée à 52 équipes invitées, qui s'est terminée par le choix de quatre projets finalistes²⁴. À partir de 2005, la reconversion de la *High Line* figure au n° 18 des opérations du *Selected planning and economics initiatives* de l'administration Bloomberg pour la ville de New York²⁵. Une fois démolie la partie du viaduc le reliant au chemin de fer du XIX^e siècle, le trait à reconvertir consistait dans une portion de moins de trois km du tracé originel, divisée à son tour en trois volets. L'attente nécessaire à la mobilisation des moyens financiers pour l'achat du viaduc et au lancement de la reconversion n'est pas la seule raison de cette partition. De ce fait, dans un premier temps, le deuxième secteur a été exclu des opérations car situé dans le Midtown West, le quartier censé accueillir les Jeux olympiques de 2012, ce qui aurait engendré une rentabilité économique bien plus forte, à laquelle la ville aurait sans doute sacrifié cette partie du trajet. Toutefois, après l'échec de la candidature de New York aux Olympiades, et Manhattan ayant renoncé à la construction du nouveau *Jets stadium*, la deuxième tranche de la *High Line* a pu être convertie, et ce secteur du parc a été livré en juin 2011 (fig. 4).

Figure 4



The High Line Elevated Parkway, coupe transversale montrant la superposition du nouveau trajet piéton à l'ancienne voie ferrée, soulignant la volonté d'en préserver la végétation spontanée sur certaines portions du parc.

© JAMES CORNER AND FIELD OPERATION / DILLER AND SCOFIDIO + RENFRO.

- 25 S'interroger sur les bonnes pratiques qui ont permis à cette opération d'être menée à bien avec tant d'efficacité implique aussi une réflexion au niveau du bâtiment, centrée sur la dimension architecturale de la reconversion et sur les questions qu'elle soulève par rapport à la construction d'origine.
- 26 Le projet lauréat du concours est l'œuvre de l'équipe formée par *James Corner & Field Operation* avec *Diller & Scofidio + Renfro*. Parmi les finalistes, c'est le projet qui limite le plus les démolitions, pour remplacer l'existant par la végétation, tout en laissant clairement affichées la structure d'origine, des parties importantes des rails et même des portions de la végétation spontanée qui a poussé sur la voie à l'abandon. Le rôle de la végétation et son dessin sont cruciaux dans la reconversion. Piet Oudolf, le botaniste et paysagiste associé à l'équipe, revient ici sur le thème du *jardin naturel*, qui lui est cher. Les arbustes, les herbes, les fleurs, les – rares – arbres dessinent sur la *High Line* une trame verte qui suit le rythme des saisons, dont le feuillage léger, aux effets de transparence, rappelle la végétation sauvage qui avait envahi le viaduc lorsqu'il était à l'abandon (fig. 5).

Figure 5



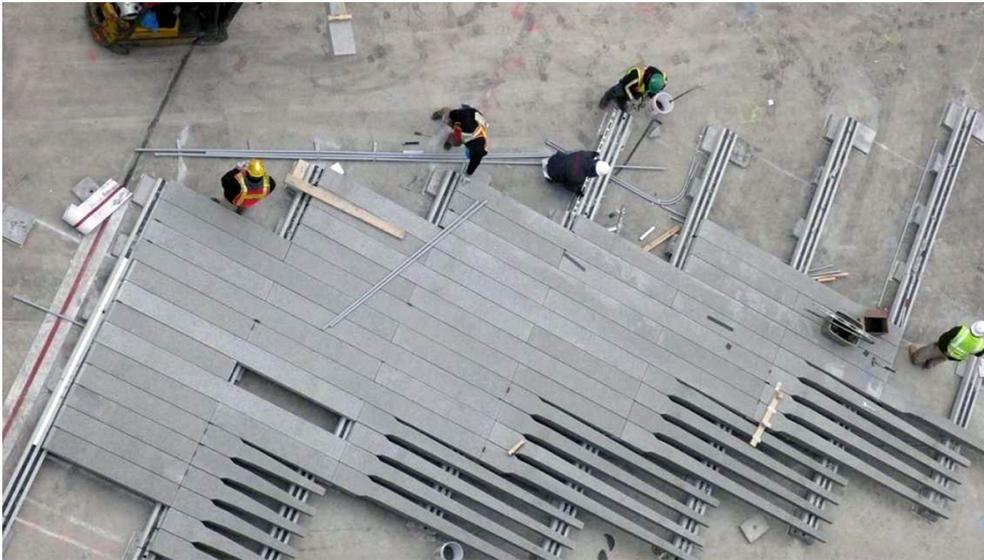
La pose des plantes et des arbustes constituant la partie végétale du parc sur la première section de la *High Line*, 2009.

Document accessible sur le site : www.thehighline.org.

- 27 La transformation de l'ancienne infrastructure en parc posait le problème de sa largeur limitée (inférieure à 12 mètres). Afin d'éviter l'aménagement d'un axe central piétonnier bordé par les plantations, le projet se base sur la fusion du parcours et de la végétation dans un seul système, oscillant d'un bout à l'autre du viaduc. Ceci permet au parc de multiplier les points de vue désaxés sur l'environnement, amplifiant un des caractères de la construction d'origine. Cette fusion se concrétise dans la conception détaillée du revêtement de sol : de longues traverses préfabriquées en béton lissé, espacées par des joints ouverts qui laissent pousser les herbes à travers, montées à sec

et disposées côte à côte, pavent le parc entier (**fig. 6**). Ce dallage tisse un plancher, reposant sur la terre qui remplit l'épaisseur d'origine de la dalle, qui est poreux et se laisse traverser par l'eau, irriguant ainsi les différentes couches. L'aménagement d'endroits spécifiques le long du parc se fait grâce à la variation de ce système-base, qui se modifie lorsque la *High Line* traverse les bâtiments, franchit la trame viaire, ou suit la courbe de l'Hudson. Les dalles en béton se soulèvent, accueillant les éléments d'éclairage, se métamorphosent en bancs, disparaissent pour laisser la place à un théâtre en plein air, se délabrent pour céder le pas aux anciens rails, où glissent des chaises longues à roulettes, face à la rivière.

Figure 6



Montage des traverses préfabriquées en béton lissé composant le sol du nouveau parc.

Document accessible sur le site : www.thehighline.org.

- 28 L'accès au parc est simple : des rampes d'escalier, parfois des ascenseurs, ont été disposés le long du parcours pour rejoindre la voie surélevée (**fig. 7**). Seule greffe architecturale contemporaine sur l'ancienne infrastructure, les escaliers et les cages d'ascenseur métalliques de Diller & Scofidio sont conçues dans un esprit de négation de la valeur représentative que, pourtant, ils auraient pu avoir²⁶. Ce trait s'ajoute à la diminution des bâtiments traversés par le parc : plusieurs entrepôts sont désormais fermés, d'autres ont changé d'affectation et ne peuvent plus se laisser traverser par la voie. Ensemble, ces deux conditions opèrent un affaiblissement de la nature originelle hybride de la *High Line* : l'image iconique de l'infrastructure fusionnant en un même ouvrage avec le bâti s'estompe, alors que le nouveau parc aérien se dote d'autres attributs.

Figure 7



Photographie de la *High Line*, près de l'accès sur Gansevoort Street, enjambée par l'hôtel Standard, 2010.

Document accessible sur le site : <http://www.standardhotels.com/high-line/gallery/exterior>.

- 29 Le projet de reconversion ne cherche pas à éliminer les traces des années d'abandon. Elles se devinent, transfigurées par le langage architectural qui les détourne et les purifie. L'instabilité du dessin de la végétation, l'absence de théâtralité dans l'architecture du parc, la restauration minutieuse de la structure industrielle d'origine, opèrent une esthétisation de l'abandon, une transcription des signes que la désaffectation avait laissés, comme si toute la reconversion était réversible. À vrai dire, il ne s'agit pas que d'une intention architecturale face aux signes du temps, car la reconversion a bénéficié d'aides financières obtenues par le *Rail Banking*²⁷. Aux États-Unis, cette procédure est prévue par des lois fédérales depuis 1983 afin d'encourager la valorisation et la récupération des infrastructures désaffectées du début du xx^e siècle, plutôt que de les démolir. Elle consiste dans l'engagement, pris par les acteurs concernés (les propriétaires, les pouvoirs publics, les institutions privées) à convertir – de façon réversible – les rails en lignes de circulation lente de toute sorte, en échange d'aides fiscales importantes et autres opportunités facilitant l'opération.

Changement de paradigme

- 30 S'inspirant des démarches mises en œuvre pour reconverter la *High Line*, s'appuyant notamment sur le dossier *Reclaiming the High Line* et espérant avoir accès au *Rail Banking*, de nombreuses associations locales se sont constituées dans d'autres villes américaines pour exiger la conversion en parcs surélevés de leurs viaducs ferroviaires désaffectés. À Chicago, la conversion du *Bloomington Trail* est désormais prise en charge par la municipalité ; à Philadelphie, celle du *Reading Viaduct* est réclamée par l'association *The Reading Viaduct Project*, qui œuvre pour obtenir le soutien des acteurs publics. En Europe, en 2003, la Ville de Rotterdam a commencé les travaux de réaménagement de sa zone centrale par la conversion de l'ancien viaduc *Hofpleinlijn*, posée comme l'élément initial et régulateur du projet. Ces exemples montrent la diffusion rapide d'un modèle lié à des pratiques urbaines qui fédèrent des questions cruciales pour la conception de la ville contemporaine. De ce fait, la référence la plus

pertinente de la *High Line*, qui est bien sûr la *Promenade plantée* réalisée à Paris en 1987, n'a pas été reprise pendant plus de vingt ans. Au cours de cet intervalle, des changements sont intervenus, faisant reconnaître la reconversion de l'héritage industriel comme un puissant levier dans les programmes de régénération urbaine, et la plaçant au carrefour d'une multiplicité d'acteurs et de forces qui participent aux opérations, puis profitent longtemps de ses importantes retombées.

- 31 La nouvelle affectation de l'ancien viaduc new-yorkais y introduit une nouvelle activité : se promener. Tout en traversant – littéralement – la ville, cela permet une hauteur de vue, un détachement qui n'ont pas d'équivalents à Manhattan. Le tracé sinueux, on l'a dit, dévoile des points de vue libres et changeants, qui ne sont pas dictés par la trame du bâti, et en même temps produit un regard quasi pittoresque, guidé par l'irrégularité et la diversité. La *High Line* accorde à l'homme qui se balade dans Manhattan les catégories esthétiques de la perméabilité du bâti, jusqu'il y a trente ans réservée aux trains, et celle de la lenteur comme principe pour saisir la ville. Revient ici la thématique du changement de paradigme qui accompagne toute l'histoire de la *High Line*. Image matérielle d'une ville du futur vouée à un progrès frénétique, ce nouveau parc incarne aujourd'hui la culture urbaine de la lenteur, axée sur un changement de temporalités.
- 32 Néanmoins, il est également question d'échelle, car le visiteur perché sur la voie plantée est surplombé par un paysage urbain qui s'est vu modifié, amplifié même, en lui rappelant que l'augmentation de la valeur foncière est l'objectif le plus recherché par la plupart des acteurs engagés dans les opérations.
- 33 La construction du *Standard Hotel* par le magnat André Balazs, qui enjambe le parc, a accompagné la première tranche de travaux. Depuis se multiplient les chantiers des tours de Steven Holl, Shigeru Ban, Franck Gehry, Jean Nouvel et autres *archistars*.
- 34 L'exemple de la *High Line*, dans le cadre du redéveloppement de la friche industrialoportuaire de l'est de Manhattan, montre précisément que des valorisations spécifiques sont possibles aujourd'hui, liées à l'identité des territoires et au regard que l'on porte sur les architectures délaissées qui en font la mémoire. Cependant, la mise en place de réponses transversales aux problèmes rencontrés par la collectivité dans ses relations à ce vestige industriel à l'abandon se confronte à la *gentrification* induite par la reconversion et au déséquilibre urbain et social qui, inévitablement, l'accompagne.

NOTES

1. - Cet article fait référence aux recherches conduites par les auteurs au sein du DARCH-Dipartimento di Architettura, (université de Palerme, Italie) et du LIAT (Laboratoire Infrastructure, Architecture et Territoire – ENSA Paris Malaquais) sur les phénomènes de régénération urbaine à travers les notions d'obsolescence et de reconversion. Voir : TESORIERE, Zeila. « Recuperare l'infrastruttura. L'*High Line* di New York, 1929-2009 ». *Agathon*, 2010-2, p. 17-22 ; « L'*High Line Elevated Parkway* : metamorfosi di un'infrastruttura in riconversione ». *Trasporti e Cultura*, n. 35. Cannareggio : L. Facchinelli Editore, 2013 ; « Dopo l'obsolescenza. Progetti

per trasformare i viadotti ferroviari ». Dans PALAZZOTTO, E. (dir.) *Esperienze nel Restauro del moderno*. Bologna : Franco Angeli, 2013, p. 79-86.

2. - Voir lien vers : <<http://www.nyc.gov/html/planyc2030/html/home/home.shtml>>, dernière consultation 10 septembre 2011.

3. - Bronx, Brooklyn, Queens, Staten Island.

4. - 1888-1981, personnalité parmi les plus controversées et influentes de la rénovation urbaine de New York entre 1930 et 1960, qu'il a orientée en faveur des *parkways*, des réseaux d'autoroutes urbaines, ponts, parcs et équipements sportifs.

5. - La première partie a ouvert le 9 juin 2009, la deuxième le 8 juin 2011, la troisième le 21 septembre 2014.

6. - L'*Amtrak* (nom donné par la fusion de *America* et *Track*) est l'une des principales compagnies ferroviaires des États-Unis. Sa raison sociale est *National Railroad Passenger Corporation*.

7. - Pour une image de ces voies, voir : ROUILLARD, Dominique. « Un hybride métropolitain à Tokyo ». Dans ROUILLARD, Dominique, PRELORENZO, Claude (dir.). *La métropole des infrastructures*. Paris : Picard, 2009, p. 170.

8. - Dessinées par Hugh Ferriss, *delineator* très convoité dans ces années, ces images seront parmi celles à l'origine du célèbre ouvrage de Ferriss. *The Metropolis of tomorrow*. New York : Ives Washburn, 1929.

9. - Voir NEW YORK CENTRAL. *West side improvement, initial stage dedicated 28 june 1934*. (sans édition, non paginé).

10. - Antonio Sant'Elia (1888-1966), architecte italien du mouvement futuriste ; Eugène Hénard (1849-1923), architecte et urbaniste français.

11. - Voir HÉNARD, Eugène. « The cities of the future ». Intervention à la *Town Planning Conference*, Royal Institute of British Architects, London, 10-15 octobre 1910. Dans TOWN PLANNING CONFERENCE. *Transactions*. Londres : Royal Institute of British Architects, 1911, p. 345-367. À l'occasion de cette conférence, Hénard montre les rues superposées comme enjeu pour la ville du futur, à partir de ce présupposé : « *All the evil arises from the old traditional idea that "the bottom of the road must be on a level with the ground in its original condition." But there is nothing to justify such an erroneous view. As a matter of fact, if we were to establish as a first principle the idea that "the pavement and carriage-way must be artificially constructed at a sufficient height to allow thereunder a space capable of containing all the installations needed for the service of the road," the difficulties I have just pointed out would disappear altogether. This, of course, implies an additional floor underground for the neighbouring houses, inasmuch as the ground floor would thus be raised to the level of the street.* ».

12. - Voir GIEDION, Sigfried. *Mechanization takes command, a contribution to anonymous history*. New York : Oxford University Press, 1948.

13. - Parmi les plus anciens projets urbains proposant des rues superposées, voir le plan de Milan conçu par Leonard de Vinci et commandé par Ludovic Sforza à la fin du xv^e siècle. Ce quartier, avec ses rues multimodales, fut ensuite la principale référence pour le quartier *Adelphi*, construit à Londres par les frères Adams entre 1768 et 1772, aujourd'hui démoli.

14. - On fait ici allusion à deux ouvrages de BANHAM, Peter Reyner. *Theory and Design in the First Machine Age*. Cambridge : MIT Press, 1960, et *Megastructure. Urban futures of the recent past*. New York : Harper and Row, 1976 (voir notamment le deuxième chapitre).

15. - « Figurez-vous qu'elle était debout leur ville, absolument droite. New York c'est une ville debout. On en a déjà vu nous des villes bien sûr, et des belles encore, et des ports et des fameuses même. Mais chez nous, elles sont couchées les villes, au bord de la mer ou sur les fleuves, elles s'allongent sur le paysage, elles attendent le voyageur, tandis que celle-là, l'Américaine, elle ne se pâmait pas, non, elle se tenait bien raide, là, pas baisante du tout, raide à faire peur. » CÉLINE, Louis-Ferdinand. *Voyage au bout de la nuit*. Paris : éditions Denoël & Steele, 1932.

16. - La densité de Manhattan fait souvent figure d'objet critique pour l'analyse de la congestion urbaine contemporaine. Voir au moins : KOOLHAAS, Rem, *New York délire : Un manifeste rétroactif pour Manhattan* (1978). Marseille : Parenthèses, 2002.
17. - montant des travaux s'élevait à l'époque à 150 millions de dollars, équivalant à plus de 2 milliards de dollars d'aujourd'hui. Voir DESIGN TRUST FOR PUBLIC SPACE; THE FRIENDS OF THE HIGH LINE. *Reclaiming the high line*, 2002, p.20. (sans édition). Voir le site : <http://www.solaripedia.com/files/1048.pdf>, dernière consultation 30 juin 2015.
18. - 1822-1903, architecte paysagiste, auteur de Central Park.
19. - Voir ANGOTTI, Tom. *New York for Sale. Community Planning Confronts Global Real Estate*. Cambridge : The MIT Press, 2008.
20. - Voir le site :< <http://www.thehighline.org>>. Dernière consultation 10 septembre 2011.
21. - Le *Design Trust for Public Space* est une institution fondée en 1995 pour agir en tant que médiateur entre les différents acteurs publics et privés concernés par l'aménagement de l'espace public à New York. Voir le site : <<http://www.designtrust.org>>. Dernière consultation 10 septembre 2011.
22. - Voir n. 17.
23. - Michael Rubens Bloomberg (né en 1942), maire républicain de New York de 2002 à 2013.
24. - Tous les projets présentés au concours sont visibles sur le site de l'association *Friends of the High Line*, voir n. 20.
25. - BLOOMBERG ADMINISTRATION. *Major Economic Development Initiatives*. City of New York : 2006. Voir le site : <<http://www.nycedc.com/NewsPublications/Brochures/Documents/InitiativesBrochure1.pdf>> dernière consultation 10 septembre 2011.
26. - À ce sujet, voir les rampes ovoïdales proposées par l'équipe de Zaha Hadid.
27. - Voir le site :< <http://www.railstotrails.org/index.html> >. Dernière consultation 10 septembre 2011.

RÉSUMÉS

Au cœur des dynamiques urbaines depuis quelques décennies, la reconversion des espaces fluvio-portuaires de nombreuses villes occidentales se lie aujourd'hui à la désindustrialisation de sites souvent près des centres-villes. Cette condition contemporaine replace la reconversion de l'héritage industriel au sein d'une réflexion qui dépasse le cadre de la préservation de la valeur originelle des bâtiments, pour questionner le futur des villes à travers la notion de durabilité. La reconversion new-yorkaise de l'ancien viaduc de la *High Line*, transformé en parc urbain surélevé après trente ans d'abandon, est à considérer dans le cadre plus large de la réalisation de l'*Hudson Riverpark*, imposante opération de requalification des berges de Manhattan liée elle aussi au *Riverside Park*, plus ancien. Vestige de la première révolution industrielle, hybride suggestif à la morphologie flexible fusionnant infrastructure et édifices, la *High Line* a fait l'objet d'une reconversion qui a réactivé la croissance d'une partie importante du *Meatpacking district*. Au carrefour entre l'engagement des collectivités locales, de la municipalité et des holdings foncières, la reconversion de la *High Line*, dans le sillage de la régénération de la rive est de Manhattan, s'éloigne du modèle dominant de *waterfront* que les États-Unis eux-mêmes avaient promu à partir des années 1960. À travers ce prisme, on découvre les rapports de force politiques, économiques et sociaux qui s'y expriment, (l'événement de M. Bloomberg, le *rail banking*,

l'association « *Friends of the High Line* »), instaurant une nouvelle démarche qui fait référence. De Chicago à Philadelphie, en passant par Rotterdam, les villes qui envisagent la réhabilitation de vastes secteurs urbains par la reconversion de leurs viaducs s'inspirant de la *High Line* sont de plus en plus nombreuses. La portée de cette opération nous amène à envisager la désindustrialisation comme un processus capable d'engendrer la mutation du territoire urbain grâce à une approche multiscalair et transversale dans sa démarche.

At the heart of urban dynamics over the past few decades, the reconversion of riverside and port spaces in cities of the western world is associated with the deindustrialisation of these sites, often situated near historic city centres. This contemporary situation puts industrial heritage conversion at the centre of thinking which goes beyond the mere conservation of the original value of the buildings to question the future of cities, in relation to the notion of sustainability. In New York, after thirty years of neglect, the old railway viaduct known as the High Line has been transformed into an elevated, linear urban parkway. The project can be compared with the Hudson Riverpark, an impressive operation of requalification of the Manhattan riverside, also associated with the older Riverside Park. The High Line is a vestige of the first Industrial Revolution, a hybrid creation suggestive of a flexible morphology mingling infrastructure and building. Its reconversion has succeeded in reactivating growth in an important part of the meatpacking district. The operation brings together local authorities, the New York city administration and landowning companies. In the wake of the regeneration of the east bank of the Manhattan, its reconversion does not follow the dominant model of waterfront regeneration, pioneered in the United States since the 1960s. Through its prism, different political, economic and social relationships can be identified (arrival of Michael Bloomberg as mayor, railway banking, the 'Friends of the High Line' association), creating a new approach which has already become a reference. From Chicago to Philadelphia, and not forgetting Rotterdam, many cities now envisage the rehabilitation of vast urban sectors in the same way, by converting their railway viaducts in the manner of the High Line. The importance of this operation allows us to consider deindustrialisation as a process capable of engendering a change in the urban territory through an approach at different scales and crossing over existing borders.

INDEX

Keywords : New York, High Line, railway viaduct, deindustrialisation, reconversion, industrial heritage, railway heritage, urban dynamics, urban regeneration, waterfront developments, Michael Bloomberg (Mayor of New York), recycling infrastructures, field operations

Mots-clés : High Line, New York, viaduc ferroviaire, désindustrialisation, recyclage d'infrastructures, patrimoine industriel, patrimoine ferroviaire, dynamiques urbaines, développement du "waterfront", Michael Bloomberg (maire de New York), opérations de terrain

AUTEURS

ZEILA TESORIERE

architecte, docteur, professeur de composition architecturale et urbaine, École polytechnique, université de Palerme, département d'architecture ; Laboratoire Infrastructure, Architecture, Territoire - LIAT - ENSA Paris-Malaquais zeilatesoriere@unipa.it

RENZO LECARDANE

architecte, PhD, professeur de projet architectural et urbain, École Polytechnique, université de
Palerme, département d'architecture ; associé au Laboratoire Infrastructure, Architecture,
Territoire - LIAT - ENSA Paris-Malaquais renzo.lecardane@unipa.it