

Sommaire

Préface					
Stratégies métropolitaines par Jean-Marc Michel	8	L'espace public : concertation et négociation par Wendy Feuer	72	Valoriser les rivages, l'association de la Metropolitan Waterfront Alliance en première ligne par Roland Lewis	136
Introduction		Les rivages, nouveau système de parcs de New York par Adrian Benepe	76	Recherches et projet pour un rivage résilient par Guy Nordenson, Catherine Seavitt et Adam Yarinsky	140
Better, bigger and greener New York par Ariella Masboungi	10	Le <i>Manuel de paysage à hautes performances</i> du Department of Parks and Recreation	90	La recherche de projet, entre universités et musées par Jean-Louis Cohen	148
La métropole new-yorkaise : persistances historiques et changement politique par Jean-Louis Cohen	18	Des infrastructures vertes pour la qualité de la vie en ville par Caswell F. Holloway	92	TERRITOIRES EN PROJETS	
Les maires de New York et leur administration	22	La politique du logement par Jean-Louis Cohen	96	Manhattan	
New York et sa région en chiffres	25	QUI FAIT QUOI ET COMMENT ?		Les mutations de Downtown et de Battery Park	155
Dix plans pour aménager New York	26	L'urbanisme par la règle par Cecilia Kushner	102	Deux projets à Manhattan, entre luxe et logements sociaux par Christian de Portzamparc	158
Les années Bloomberg : regards critiques	32	Un district spécial pour la High Line	108	La High Line : promenade et régénération urbaine par Elizabeth Diller	162
Pauvreté et inégalité	33	Le district spécial de la 125th Street à Harlem	114	La High Line, moteur de la reconquête de l'Ouest	172
Le damier et sa transfiguration par Diana Agrest	34	Administrateurs, acteurs et associations par Rick Bell	116	La reconstruction de Ground Zero par Jean-Louis Cohen	174
UNE STRATÉGIE URBAINE À GRANDE ÉCHELLE		Un architecte parisien joue avec le règlement new-yorkais par Christian de Portzamparc	120	West Side Renaissance, une autoroute transformée en boulevard urbain par Paul Lecroart	178
Une vision pour l'avenir		Le rôle des juristes dans le montage des opérations par Michael T. Sillerman	126	Brooklyn	
Le programme PlaNYC 2030 : objectifs et méthodes par Adrian Benepe	41	Le mouvement associatif et le développement durable dans le Bronx par Majora Carter	128	Brooklyn et ses rivages	181
New York dans la région métropolitaine par Thomas K. Wright	50	Les associations et les fondations laboratoires des politiques urbaines par Barbara Chénot Camus	134	Coney Island : le parc d'attractions et le quartier retrouvent vie	184
Une vision déclinée par thèmes				Les immeubles sociaux de Common Ground	188
Aménager New York par Amanda Burden	59			De la décharge aux logements accessibles : l'ensemble de Spring Creek	190
Mobilité et espaces publics par Janette Sadik-Khan	64			De l'infrastructure au paysage accessible : l'usine et la promenade de Newtown Creek	192
				Le Bronx	
				La régénération urbaine dans le Bronx	195
				Le Hunts Point Riverside Park et le South Bronx Greenway	198
				La reconstruction du South Bronx	200
				Entre Manhattan et Queens : Roosevelt Island et son futur campus	202
				Sheridan Highway/Sheridan Boulevard par Paul Lecroart	204
				Queens	
				Les étendues de Queens	207
				Le parc de Queens Way, levier de revitalisation économique?	210
				La découverte d'une île oubliée : Governors Island et son nouveau paysage	212
				Fresh Kills : de la décharge au parc ou comment organiser un grand territoire	214
				ANNEXES	
				Petit lexique des termes de l'administration et de l'urbanisme à New York	218
				Bibliographie	220

Traductions et textes courts par Jean-Louis Cohen.

New York



Les cinq boroughs de New York et l'est du New Jersey en 2010. Principaux réseaux routiers et ferroviaires, aéroports et espaces verts d'importance métropolitaine.

Stratégies métropolitaines

New York, dans son échelle métropolitaine, présente une complexité, une richesse et une inventivité propres. Elle offre des énergies, des innovations, des questionnements renouvelés, utiles sur tous les continents aux acteurs de la ville. Merci à ceux qui révèlent des méthodes et références nouvelles et en facilitent la capitalisation.

Jean-Marc Michel,
directeur général
de l'Aménagement,
du Logement
et de la Nature.

Dans cette ville-monde, les acteurs à l'œuvre surprennent par leur engagement, leur militantisme et leur capacité à négocier avec un territoire. La « leçon » de Central Park se diffuse à l'échelle métropolitaine montrant comment parcs et nature peuvent valoriser l'urbain dans ses usages, dans son économie, dans son potentiel à bien faire habiter la ville. Le rapport à l'eau a guidé l'action et nous découvrons en effet que le sixième *borough* de New York est l'eau qui cerne la ville de toute part et lui offre un nouvel horizon. Quant à la menace que représente l'eau, celle-ci est considérée comme un levier de projet comme le démontrent les travaux des chercheurs et les expériences menées par les praticiens sur le terrain. Ici, la planification est plus stratégique que spatiale et relève d'une charte pour agir ; elle est aussi particulièrement sensible à la manière d'utiliser le vivant dans la ville.

Parmi nombre de leçons à tirer de cette riche expérience du bilan des derniers mandats politiques, trois se dégagent clairement.

La première est donnée par la force de l'autorité publique qui a su se fixer des objectifs et les rendre lisibles. Les équipes municipales, qui se sont succédé avec leurs programmes et leurs ambitions spécifiques, ont toujours maintenu le cap dans la durée. À la suite d'élus qui ont cherché à renouveler la ville par la sécurité et la propreté,

Michael Bloomberg a pris les rênes au lendemain du 11 septembre 2001, et s'est donné comme objectif une régénération urbaine dans une perspective durable, bénéficiant des transformations réalisées par ses prédécesseurs.

La deuxième leçon est celle que l'on peut tirer d'une communauté locale active, qui sait mobiliser l'initiative privée et qui n'a peur ni du dialogue ni de la négociation. L'architecte Christian de Portzamparc nous le dit avec finesse et vécu. La participation va jusqu'à faire évoluer tour à tour la norme ou la règle pour générer des œuvres de concepteur ou pour impliquer l'initiative privée dans l'action publique.

Enfin, la dernière leçon est celle qu'inspire la richesse de la construction du projet urbain à partir d'une envie de ville durable, qu'il s'agisse de la large place faite à la protection de l'environnement ou à la présence de la nature en ville sur l'espace public et sur les toits des immeubles. Cette ville, comme un insecte énorme qui a besoin de faire ses mues de temps en temps, redonne une place au vivant tout en se reconstruisant sur elle-même.

Enfin, l'expérience qu'il nous est donné de lire ici, dès la découverte ou l'analyse d'un quartier, est celle de la complexité. Une complexité qui se mesure, se maîtrise et qui, dans le cas de New York, se construit dans l'interaction entre engagement public, initiative privée, expertise professionnelle, dialogue et concertation. C'est autour de ce faire-ensemble que se régénère New York, ouvrant une voie pour l'urbanisme de demain. La nouvelle municipalité aux commandes depuis janvier 2014 fera sans nul doute, comme ses prédécesseurs, avancer la cause de la ville durable dans tous les sens du terme. ●

Better, bigger and greener New York

New York entreprend sans cesse sa modernisation. Chaque mandat électif y contribue et le bilan des années Bloomberg (maire de 2002 à 2013) intéresse au plus haut point les acteurs de l'urbanisme européens tant le renouvellement de la ville lié à cette période est éloquent. Au-delà de l'engouement pour la High Line, promenade aérienne, au-delà du succès de la *walkable city*, des édifices innovants et de la reconquête des rives, le renouveau de la planification interpelle par l'originalité pertinente de la démarche. En effet, PlaNYC 2030, agenda d'ensemble pour conduire New York vers un horizon durable, innove en déclinant une charte thématique et un programme d'actions. Cela devrait faire école pour un renouveau de la planification urbaine élaborée sous forme de charte au lieu de plans, une doctrine au lieu de prévisions, cela en période d'incertitudes croissantes. Au final, à travers ce programme, c'est la culture new-yorkaise très spécifique de la négociation et de la régulation flexible qui est repérée comme un potentiel prometteur pour l'urbanisme de demain.

Parmi les leçons que l'expérience new-yorkaise dispense, citons-en quelques-unes :

1. L'engagement politique est un préalable à l'action urbaine

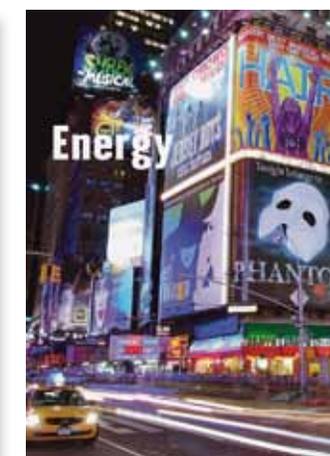
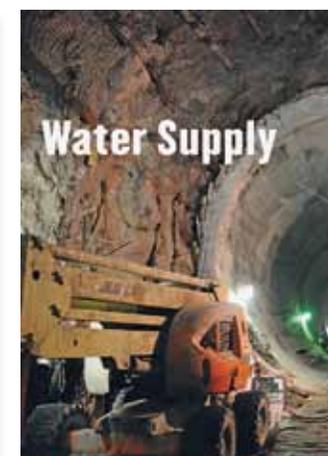
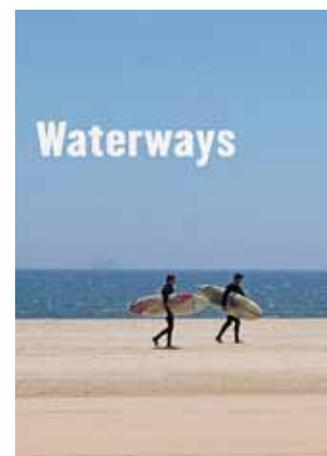
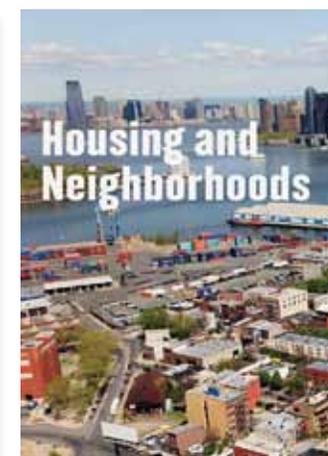
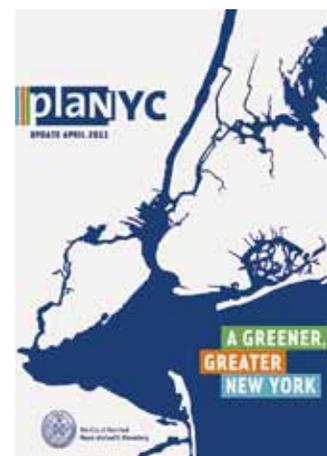
Les maires new-yorkais successifs ont préparé une situation favorable à un engagement puissant pour construire une métropole durable. Faisant suite à Rudolph Giuliani, qui a assuré la sécurité et la propreté de la ville, en dépit d'effets sociaux parfois dommageables, Michael Bloomberg a pu s'engager dans une action urbaine de grande ampleur dans un projet durable à moyen terme, 2030. Le nouveau mandat de Bill de Blasio ouvre sans doute une voie vers plus d'égalité sociale et d'éducation pour tous. Nulle situation urbaine créative et efficace ne peut exister sans un engagement puissant d'édiles qui prennent des risques, se projettent dans l'avenir et trouvent les moyens de construire des territoires durables, en allant plus loin que les politiques nationales.

2. Faire la ville durable, c'est la penser et la construire à grande échelle

L'urbanisme a changé d'échelle pour accompagner les phénomènes urbains des « métropoles » — au sens donné par le chercheur François Ascher¹. Changer d'échelle s'impose par le comportement nomade des habitants, qui vivent quelque part et travaillent ailleurs, se récréent dans d'autres lieux et vivent dans d'amples territoires ; par le jeu des acteurs

Ariella Masboungi,
inspectrice générale
du Développement durable,
conceptrice des
ateliers « Projet urbain ».

¹ Voir François Ascher, *Métropolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob, 1995 et *Organiser la ville hypermoderne* : François Ascher, Grand Prix de l'urbanisme 2009, Marseille, Parenthèses / Direction générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature, 2009.



PlaNYC, et ses principaux registres.

Agenda pour New York en 2020, PlaNYC réinvente la planification du grand territoire qui couvre les cinq boroughs en composant une charte par thèmes — habitation et quartiers résidentiels, parcs et espaces publics, voies d'eau, approvisionnement en eau, énergie, changement climatique... —, le tout s'articulant à un programme d'actions prioritaires et à l'étude des moyens pour passer à l'acte. Pages extraites de *PlaNYC Report 2011*.

économiques et par les enjeux de lutte contre le réchauffement climatique, la montée des eaux, la pollution, etc.

PlaNYC appréhende ainsi à grande échelle les différentes thématiques durables, de l'habitat équitable aux transports et à la gestion des eaux, en passant par la reconquête des rivages, l'énergie, la vie sociale et l'alimentation. Cette stratégie métropolitaine évoque des thèmes souvent absents en urbanisme, tels l'inondabilité, les déchets, l'alimentation en eau, la logistique, mais aussi des sujets renouvelés tels les transports, l'habitat, l'espace public, en croisant les démarches afin qu'elles s'épaulent au lieu de s'opposer.

Apparue avec force dans les revendications des banlieues déshéritées, la notion de « justice environnementale » conditionne l'équilibre économique de New York. Si cette justice n'a pas été aussi loin que souhaité et souhaitable durant la dernière décennie, elle est reconnue comme un enjeu essentiel de la démarche durable telle qu'elle devrait se développer dans les villes du monde. Et si l'approche *bottom up* et l'investissement des communautés sont relayés par la puissance publique, il y a loin de la coupe aux lèvres et le chemin reste à poursuivre pour plus d'équité sociale et territoriale.



3. Dessiner des scénarios pour la métropole

Pour aborder l'échelle métropolitaine, Paris a conduit une consultation internationale et New York une approche thématique. Le but est le même, penser la métropole comme un projet, lui dessiner un avenir, agir en faveur de la qualité des espaces, de l'équité territoriale et sociale, et de la dynamique économique. Nouvelles approches, nouveaux métiers, complexité accrue, ces laboratoires *in vivo* imposent de penser le temps long et d'agir sur le temps court et moyen en cohérence avec une vision stratégique. Ainsi les actions déjà visibles à New York témoignent-elles souvent de la vision proposée. New York a toutefois un immense atout par rapport à Paris, le maire étant celui des 8 millions d'habitants même si l'échelle de New York est encore plus vaste que celle de la ville. La future métropole francilienne ouvre, quant à elle, de nouvelles perspectives pour construire la gouvernance nécessaire à l'action à grande échelle.

4. Projets urbains, projets résilients

La menace est le sujet et non le problème. Les projets urbains s'en ressentent, leur complexité aussi, car s'ajoutent à leurs enjeux ceux de la durabilité, des déchets, de la logistique, de l'agriculture, etc. Cette complexité est à résoudre avec synthèse et élégance. Par exemple un toit vert a plusieurs fonctions : rafraîchir l'air, lutter contre la pollution, offrir de nouveaux usages et une meilleure gestion des eaux, etc. New York démontre que l'opportunité peut faire le projet, à l'image de l'immense parc de 880 ha réalisé sur l'ancienne plus grande décharge d'ordures du monde, à Fresh Kills, Staten Island (James Corner / Field Operations, paysagistes). La résilience est de mise.

Le Lincoln Center fait l'objet d'un programme de rénovation.

De nouveaux espaces extérieurs ont été conçus par Diller Scofidio + Renfro, dont les interventions sur les bâtiments existants sont particulièrement subtiles.



Le succès de la High Line a polarisé l'attention de la ville et du monde.

Le projet de Diller Scofidio + Renfro et James Corner/Fields Operations a remis en jeu tout un quartier de Manhattan et transformé l'image de New York; il a aussi démontré l'efficacité de la règle au service du projet par transferts de constructibilité.

5. Initier et agir ensemble

Le rôle des acteurs privés est plus prégnant aux États-Unis qu'en France. Les communautés et associations prennent les devants, revendiquent et proposent, agissent, puis gèrent les espaces produits, avec l'aide de fondations et parfois des pouvoirs publics. La High Line en est un magnifique exemple de même que le Hunt's Park dans le Bronx, créé notamment grâce à l'action de Majora Carter, issue elle-même du Bronx. Est-ce la contrepartie d'un moins grand investissement des pouvoirs publics dans les quartiers difficiles ? Sans doute, mais l'apport de la société civile est significatif pour enrichir l'imaginaire, ancrer les projets dans le réel et les modes de vie. Agir en faveur de la ville durable ne pourra se faire autrement. Apprendre de ceux qui savent, de ceux qui peuvent agir, pour donner des directions fortes que les pouvoirs publics sont susceptibles de relayer, par le financement, l'incitation, la règle et le partenariat, est à l'ordre du jour.

6. L'urbanisme par la règle et l'incitation

Agir dans une ville attractive permet plus aisément d'obtenir les résultats escomptés grâce à l'offre d'une constructibilité accrue en contrepartie des enjeux recherchés. Ainsi à New York, les quartiers se transforment-ils grâce à un réajustement du zoning et à des incitations spécifiques. La direction de l'urbanisme définit, pour ce faire, une politique musclée visant la qualité urbaine par une combinaison particulière d'objectifs, de règles écrites et de négociations, en faveur d'une reconfiguration urbaine visant la reconquête du littoral, celle des rez-de-chaussée urbains et, par-dessus tout, celle de l'espace public.

Depuis 2002, plus de 110 nouveaux zonings locaux sur 10 000 îlots ont été établis. Ils permettent de conduire des politiques aussi diverses que le transfert des coefficients d'occupation des sols (Cos) au droit de High Line, la création et la survie de quartiers artistiques le long de la 125th Street à Harlem ou autour de la 42th Street, la plantation d'arbres d'alignement ou la création de boutiques de marchands de fruits et légumes pour apporter aux habitants défavorisés une alimentation plus saine, des cafés trottoirs, des espaces publics renouvelés, etc. La qualité architecturale des projets est également encouragée par un bonus de Cos ou de hauteur.

Si cette démarche a été d'une efficacité étonnante à Manhattan, voire à Brooklyn, elle semble l'avoir moins été dans les autres *boroughs* où l'investissement public est à jouer pour déclencher l'arrivée du privé, comme c'est la règle en France et en Europe.

7. Le rôle du design

Dessiner, c'est penser. La recherche par le design permet d'enrichir le diagnostic plus puissant grâce à sa représentation formelle. Cette forme de recherche, qu'illustre le programme «Rising Currents» — réflexion sur les ouragans et la montée des eaux —, propose des scénarios qui, à travers des expositions et des livres parviennent à toucher le grand public. La recherche nourrit par ailleurs les politiques publiques par sa capacité à se projeter au-delà du raisonnable pour traiter avec talent et énergie les menaces de l'avenir.

Le design, c'est aussi l'intérêt pour le quotidien, le confort de l'espace public, amélioré par la qualité du mobilier urbain et des matériaux, ou par la présence du végétal. Les réalisations en témoignent qui configurent l'espace public en promenades et salons urbains où séjourner fait intimement partie de l'expérience urbaine.

8. Mobilité durable rime avec ville confortable et attractive

Limiter la circulation automobile et améliorer les transports en commun ont fait partie d'une politique d'ensemble articulée à PlaNYC 2030, qu'il s'agisse de développer des modes de déplacements doux et de mutualisation des déplacements (pistes cyclables, bus rapides sur couloirs réservés, covoiturage et autopartage) ou de réaliser des projets lourds d'infrastructures (pour la première fois depuis des décennies, des travaux ont été entrepris pour étendre le réseau du métro), même si un grand nombre d'entre eux n'ont pas abouti, en raison d'oppositions diverses ou par manque de moyens. La Regional Plan Association, organisme privé, défend une vision d'ensemble de la mobilité. Son programme «Access to the Region's Core», à l'horizon 2050, vise notamment à améliorer les accès ferroviaires de l'île, sans succès pour l'instant. Mais l'association a été écoutée sur l'évolution de la conception des gares et des centres multimodaux, avec une série de projets réalisés ou en cours.

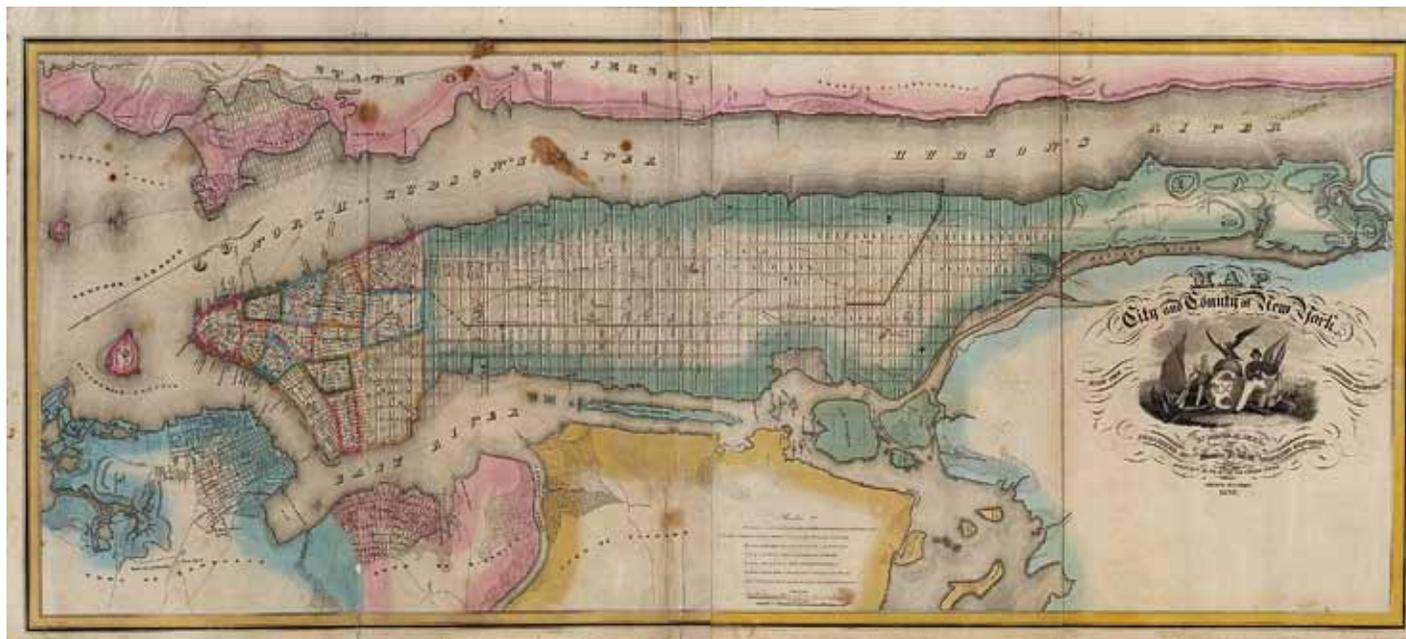
Si la situation générale est loin d'être résolue, nombre d'infrastructures existantes ont subi des transformations — rues, places, espaces publics — dans une vision durable. Gagner à moindre frais des espaces piétons sur la voirie ou planter 1 million d'arbres répond à plusieurs objectifs à la fois, puisque des trottoirs bien dessinés réduisent l'artificialisation des sols et que l'eau qui s'écoule dans les canalisations augmente la longévité des arbres, lesquels réduisent les îlots de chaleur et surtout fabriquent une ville où l'on marche et séjourne dans l'espace public.



Les piétons se réapproprient la ville.

Au croisement de Broadway et de la Fifth Avenue, face à Madison Square, un espace public généreux, isolé de la circulation, marque le seuil du Flatiron District et offre une respiration bienvenue.

En conclusion, faire la ville est un long chemin, qui impose de monter sur la marche préparée par ses prédécesseurs, même si le chemin évolue ou se redéfinit, sans l'amnésie qui règne en matière urbaine, oubliant les apports des équipes précédentes qui ont imaginé ou géré l'espace urbain. Cela nécessite un état d'éveil et de curiosité infinie pour anticiper ce que l'avenir dessine, par ses modes de vie, ses innovations et ses nouveaux défis. New York, «better, bigger and greener», continuera sans doute à se réinventer et à demeurer une référence pour les villes du monde, si toutefois elle parvient à entraîner dans sa dynamique tous les New-Yorkais, pour aller vers la ville inclusive et solidaire souhaitée plus que jamais en ce début de siècle. ●



Le damier du plan des Commissaires de 1811.

Cette version gravée en 1832 du plan de New York, alors limité à Manhattan, fait apparaître le système des îlots réguliers de Simeon deWit. La décision de créer Central Park sera prise vingt ans plus tard.

L'essor des réseaux a accompagné la croissance du Grand New York.

La nouvelle entité métropolitaine s'est notamment développée grâce aux multiples franchissements créés à travers l'East River, dont rend compte cette vue d'artiste publiée par le *Scientific American* en 1908.

La métropole new-yorkaise : persistances historiques et changement politique

Familière et exotique, telle est New York, «ville debout», selon les termes de Louis-Ferdinand Céline. Familière, tant la densité des représentations réalistes ou mythiques qui circulent depuis des décennies a façonné sa perception à distance, produisant lors de la première visite de ses hôtes une étrange impression de déjà-vu. Exotique, elle l'est par bien des aspects de la vie quotidienne de ses quartiers, pour peu que l'on sorte de Manhattan, et surtout par l'originalité de ses procédures concrètes de transformation. New York n'a cessé d'être frappé par des cataclysmes cycliques, comme l'incendie qui la détruisit en 1776, pendant la guerre d'Indépendance, le krach de 1929, les émeutes de Newark en 1967, la crise budgétaire de 1975 ou encore les attentats de 2001. Mais la ville a toujours su rebondir, grâce aux politiques publiques, à l'énergie du secteur privé et, surtout, à la créativité de ses citoyens.

Un urbanisme pragmatique

Un des mythes les plus persistants consiste à considérer New York et les autres métropoles américaines comme étant aménagées selon un *laissez-faire* intégral, lequel autoriserait le jeu de la compétition capitaliste à se déchaîner sans entrave. Pourtant, la chronique de la ville a été jalonnée depuis l'Indépendance par des actes forts de planification, ayant établi une réglementation rigoureuse dans ses principes, mais constamment redéfinie et adaptée dans le quotidien de la gestion urbaine. Une tension permanente entre la posture visionnaire et la pratique gestionnaire

Jean-Louis Cohen, architecte et historien des villes. Professeur à l'Institute of Fine Arts de New York University, il a dirigé de 1998 à 2003 le projet de Cité de l'architecture et du patrimoine à Paris. Auteur de nombreuses expositions et de plus de trente ouvrages, il s'est penché sur l'histoire de l'urbanisme new-yorkais, inscrit dans une perspective comparative.

semble caractériser l'urbanisme new-yorkais. La hardiesse des actes fondateurs n'est plus à démontrer. Cependant, de 1811 à nos jours, aucun des grands plans ou documents d'aménagement new-yorkais ne peut être saisi seulement sous la forme littérale de son énoncé initial, et ils n'ont pris leur sens véritable qu'au travers des procédures complexes de leur ajustement à l'économie urbaine. L'urbanisme états-unien semble pratiquer le pragmatisme du philosophe John Dewey, qui met en avant le primat de l'expérience sans négliger pour autant les plans, dont le statut est très variable.

L'ensemble des politiques entreprises à partir de 2002 par la municipalité de Michael Bloomberg ne peut être compris qu'à la condition de les inscrire à la fois dans la conjoncture qui leur est propre — celle d'une ville frappée au cœur en 2001, dont la croissance a été relancée dans le cadre d'une économie post-industrielle —, et dans la longue durée des politiques urbaines menées à l'échelle de la ville et de la région urbaine. Loin d'être refoulés dans une mémoire oubliée, les épisodes antérieurs du développement de New York restent présents dans la discussion des politiques des débuts du XXI^e siècle.

De la grille à la région

Le plan des Commissaires de 1811 demeure un modèle de prévision urbaine à long terme, avec le damier de 12 avenues et 155 rues qu'il projette sur les territoires encore ruraux de Manhattan. Mais la mise en œuvre de ce schéma n'a rien eu de dogmatique, car il fut soumis à des ajustements incessants, des plus subtils aux plus radicaux. Ainsi Central Park ne figurait pas dans le tracé initial. Autre transformation, la création d'avenues nord-sud est venue recouper les îlots à l'est de l'axe constitué par la Fifth Avenue, comme c'est le cas de Madison Avenue. En parallèle avec l'édification progressive des îlots du plan de 1811, les localités voisines se sont développées de façon autonome, avant même d'être intégrées dans le périmètre municipal. C'est le cas de Brooklyn, associé à New York dans une relation symbiotique. Un seuil décisif fut franchi en 1898 lors de la création du Greater New York, résultant du rattachement à Manhattan de Brooklyn, de Queens, du Bronx et de Staten Island, qui

Artiella Masboungi et Jean-Louis Cohe / ISBN 978-2-86364-235-1



Une gestion et des mesures innovantes

Un des exemples les plus frappants d'innovation est la décision prise en 2005 par le Department of City Planning de modifier le zoning de 175 îlots d'entrepôts vides et délabrés situés au bord de l'eau dans les quartiers de Greenpoint et Williamsburg à Brooklyn. En échange d'une augmentation des droits à bâtir pour les privés, la Ville a pu obtenir la construction de logements, dont 35 % « accessibles », et la création de 20 ha de parcs publics, dont une esplanade de 3,6 km de long sur l'East River. Le plan pour Greenpoint et Williamsburg innove aussi par des incitations encourageant les promoteurs privés à rétrocéder aux Parks and Recreation les espaces qu'ils ont créés sur les rivages. Celle-ci recrute les équipes d'entretien que les promoteurs paient. Le plan prévoit de nouveaux parcs, dont un de 11 ha sur la crique de Bushwick, et l'extension du Transmitter Park créé à l'emplacement d'une ancienne antenne de radio.

Le Brooklyn Bridge Park remplace des emprises d'entrepôts et de quais abandonnés par une plage, des jetées pour les pêcheurs, des canaux et bassins d'aviron et des zones humides. Conçu par l'agence Michael Van Valkenburgh and Associates, il sera pour le Brooklyn du XXI^e siècle ce que Prospect Park avait été pour celui du XIX^e siècle. Dès sa

Sous le Manhattan Bridge, le Main Street Park donne accès à l'eau.

Prolongeant le Brooklyn Bridge Park le long de l'East River, ce parc aère le quartier de Dumbo, où les entrepôts ont été transformés en ateliers d'artistes et boutiques à la mode.



Les jetées sont transformées en terrains de jeux.
Au sud du Brooklyn Bridge Park, les grandes étendues horizontales des jetées ont fourni une base idéale pour créer un chapelet d'ensembles sportifs.

www.editionsparentheses.com

Le rôle des juristes dans le montage des opérations

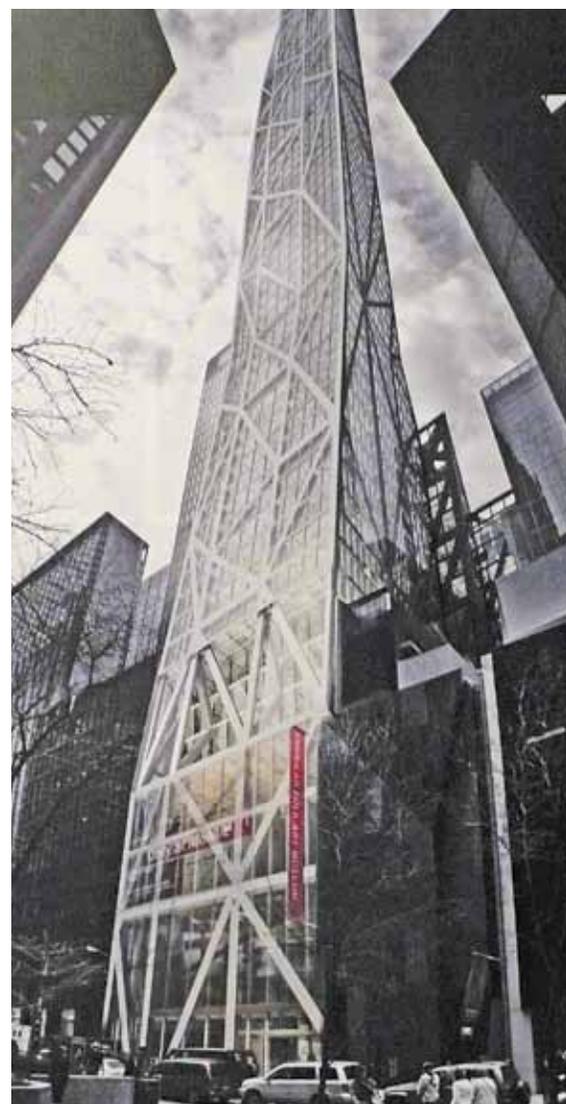
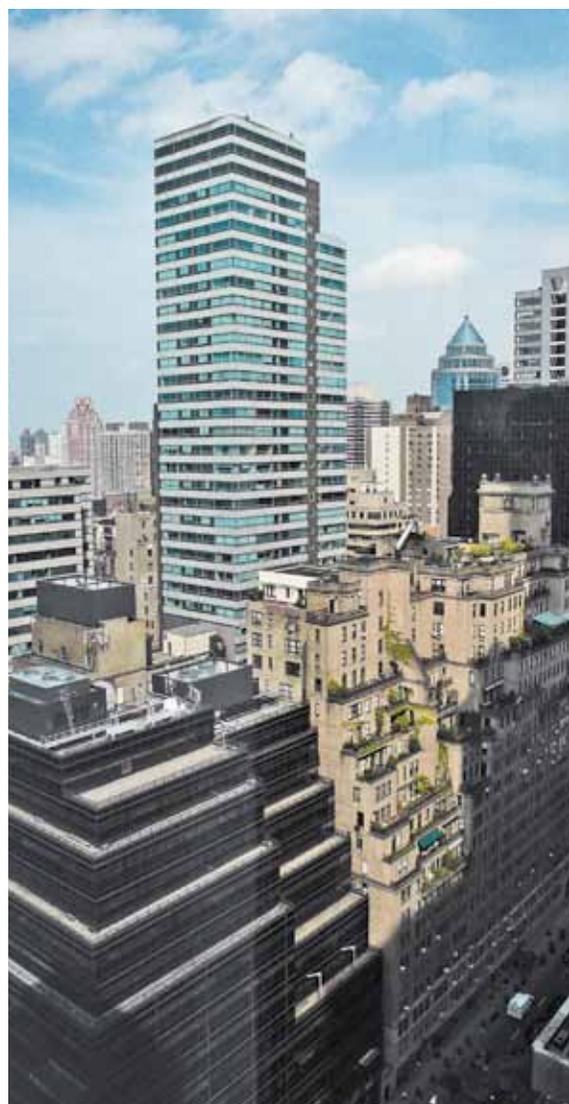
Michael T. Sillerman est un juriste spécialisé dans le droit de la construction. Après une carrière dans l'administration municipale, il est devenu associé du cabinet d'avocat Kramer Levin Naftalis & Frankel, dont il dirige le département immobilier, intervenant sur toutes les questions liées à la pratique de l'urbanisme.

L'action des juristes privés spécialistes de l'usage des sols est une composante déterminante de l'urbanisme new-yorkais. Le droit constitutionnel américain limite le rôle des pouvoirs publics au nom du concept de *regulatory taking* (prise de contrôle régulée), qui impose une juste compensation pour chaque limite posée à l'exercice du droit de propriété. À New York, le règlement de zoning de 1916, en 1961, est constitué de centaines de pages qui nécessitent un effort constant d'interprétation. En effet, dans sa rédaction initiale, les trois types d'usages fondamentaux qu'étaient l'habitation, le commerce et l'industrie étaient exclusifs les uns les autres. Depuis, les modifications successives ont permis la création de zones de mixité fonctionnelle et d'îlots où la continuité des alignements était assurée. La création de secteurs d'aménagement sur des emprises sous-utilisées et l'octroi de suppléments de coefficient d'occupation des sols en échange de l'inclusion de logements accessibles ou en récompense de choix architecturaux innovants est devenu pratique courante. La pratique de l'aménagement à New York a ceci de spécifique qu'en vertu du principe des droits acquis (« as-of-right development ») aucun permis de construire n'est nécessaire si un projet respecte les règles du zoning. Exception faite de la Uniform Land Use Procedure (ULURP) qui porte en général sur des emprises plus vastes et qui nécessitent un parcours de combattants devant différentes instances (cf. *supra*, p. 103). Il est ainsi possible de regrouper des parcelles ou de transférer d'un terrain à un autre des droits aériens inutilisés sans demander d'autorisation, même dans le cas de projets considérables : la tour Trump est ainsi passée de 40 000 à 70 000 m² sans aucune procédure.

Un cas d'école est celui du projet de Jean Nouvel sur la 53th Street, dont la hauteur initialement proposée était de 380 m, alors que le règlement ne permettait qu'une hauteur de 86 m. La méthode a consisté à étendre le terrain d'assiette pour englober le MoMA (Museum of Modern Art) existant, l'église Saint-Thomas, l'American Folk Art Museum et la Museum Tower, et d'ajouter à la superficie de 21 000 m² légalement possible 23 000 m² supplémentaires. Dans ce cas, il a fallu organiser le transfert des droits aériens

non utilisés par le University Club, situé de l'autre côté de la 54th Street, par l'église Saint-Thomas et par l'American Folk Art Museum. La négociation a aussi porté sur l'affectation d'une partie des recettes à l'entretien des monuments historiques que sont les deux premiers. Le projet a été attaqué par les riverains et la City Planning Commission a fini par réduire de 60 m la hauteur autorisée, mais en acceptant toutes les autres modifications au zoning local. Ainsi, chaque stade dans l'élaboration et la conduite d'un projet complexe

nécessite-t-il l'intervention de juristes consultants. Ceux-ci proposent, dans un premier temps, l'interprétation la plus rentable du règlement existant puis, dans un second, élaborent des stratégies pour en exploiter toutes les prescriptions. Le cas échéant, ils imaginent des solutions dépassant les limites des parcelles et conseillent les aménageurs, les maîtres d'ouvrage et les concepteurs à tous les niveaux de la procédure, ajustant les dessins et les calculs, et négociant avec leurs confrères de l'administration avant et pendant le passage devant les instances de la Ville. Plus qu'un consultant, le juriste devient ainsi un partenaire à part entière de l'équipe de conception, d'autant que l'architecte n'a jamais accès directement à l'administration et ne peut s'adresser à elle que par le truchement de son avocat, afin de préserver l'indépendance des parties en jeu. ●

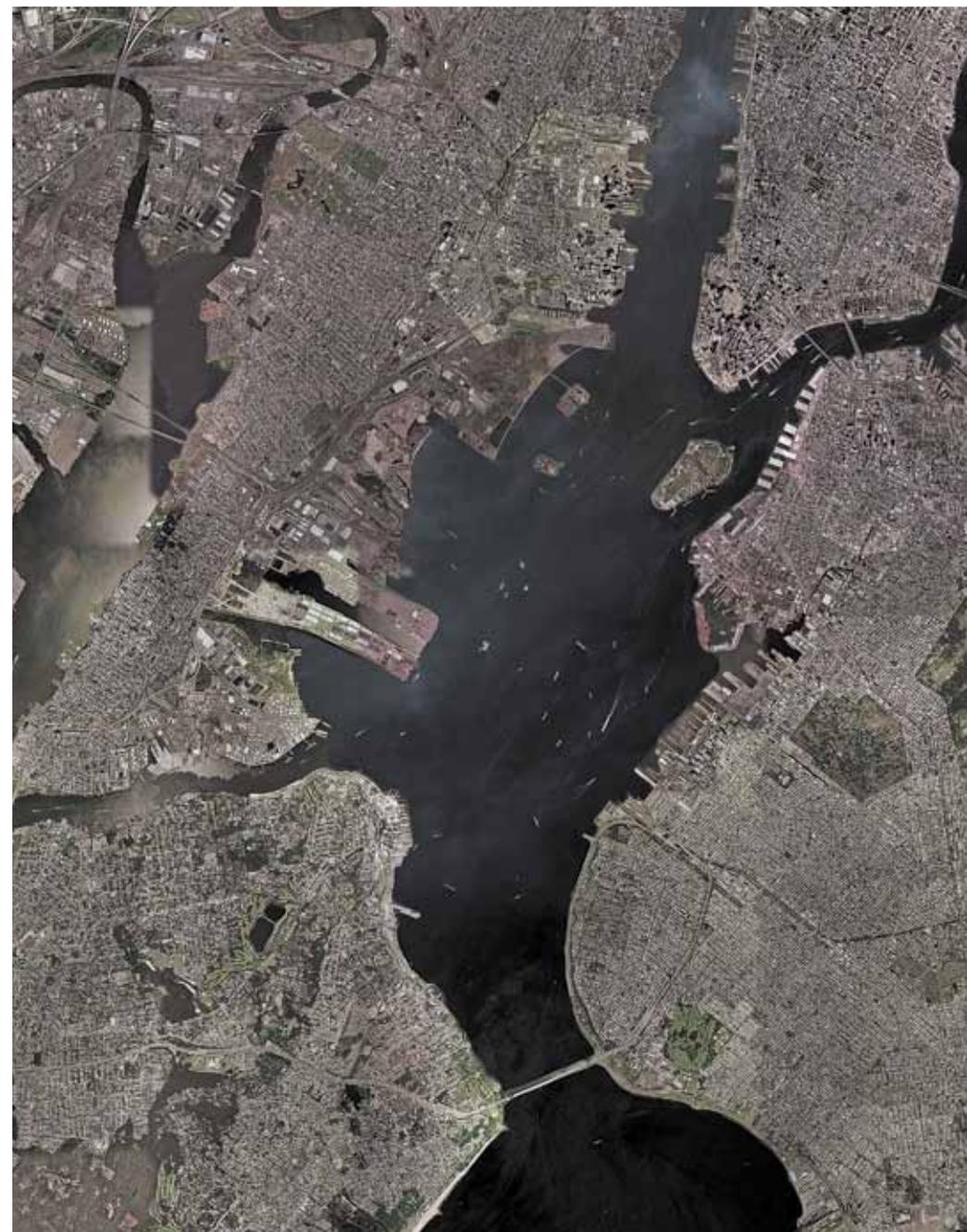


La tour dessinée par Jean Nouvel dépassera les 300 mètres de hauteur. Rendue possible par l'achat des droits aériens du University Club et de l'église St Thomas, l'édifice projeté au 53 West 53rd Street et contenant hôtels, logements, bureaux et des galeries du MoMA a dû abandonner 60 mètres dans la confrontation avec les riverains.

Page de gauche :

Tours et gradins à Midtown.

Vus, ici, depuis la Magic Room de la tour LVMH, les gradins prescrits par le règlement de 1916 et les tours prismatiques de celui de 1961 dialoguent pour former le paysage urbain de Midtown.



Page de gauche :
La pointe de Manhattan est une zone vulnérable. En cas de forte tempête, une grande partie des terrains sont menacés d'inondation (en haut). Une solution possible est de repenser ces terrains pour leur permettre d'accueillir sans dommage les eaux montantes et leur reflux.

Ci-dessus :
La baie de New York, espace partagé. Cette vue satellite de 2009 rend compte des interactions entre les infrastructures portuaires encore présentes à Brooklyn et celles, beaucoup plus puissantes et modernes, implantées depuis des décennies sur la côte du New Jersey.



La reconstruction du quartier a été en partie retardée par la complexité des infrastructures de transport qui traversent son sous-sol. La nouvelle gare du PATH (Port Authority Trans-Hudson) conduisant dans le New Jersey, dessinée par Calatrava avec une couverture en forme d'ailes d'oiseau, a vu son volume fortement réduit, et sera achevée en 2015. Le dernier élément du programme est un centre culturel conçu par Frank Gehry, dont le programme et le maître d'ouvrage ne cessent de changer, et ne pourra pas être ouvert avant 2017. L'achèvement complet des travaux est attendu pour 2036, plus d'un tiers de siècle après la destruction des tours. Le financement de ces opérations est une véritable mosaïque, rassemblant autour des États de New York et du New Jersey et de la Ville de New York les compagnies de transport — MTA et PATH —, les promoteurs privés et les fondations.

Avant sa dissolution en 2011, la Lower Manhattan Development Corporation avait aussi engagé une série d'études urbaines sur les quartiers situés au sud de Canal Street, reprises par la suite par le Department of City Planning de la ville, et qui peuvent être considérées comme des retombées indirectes de la reconstruction. À noter parmi celles-ci l'étude de Weiss/Manfredi sur les abords du pont de Brooklyn, celle de Smith-Miller + Hawkinson sur les espaces publics, qui a abouti à la création de la Louise Nevelson Plaza, inaugurée en 2010, et celle de Robert A. M. Stern pour la revitalisation de Fulton Street. L'attention aux espaces publics devrait permettre l'apparition d'une vie urbaine singulièrement absente des lieux avant 2001. ●

Le World Trade Center retrouve son rôle de repère.

Le One World Center a d'autant plus facilement retrouvé la fonction visuelle des deux tours disparues qu'il en dépasse largement la hauteur. Boussole inversée, il indique sans faillir à grande distance le sud de Manhattan.





West Side Renaissance une autoroute transformée en boulevard urbain

En 2001, la Ville de New York achève la transformation en avenue de la West Side Highway¹, une autoroute surélevée longeant l'Hudson sur 8 km, depuis la 57th Street jusqu'à la pointe de Manhattan.

L'une des premières autoroutes construites aux États-Unis vers 1930, la *West Side* s'insérait dans un anneau de voies rapides faisant le tour de l'île de Manhattan, un peu à la manière du périphérique parisien. Imaginée par Robert Moses, le tout-puissant aménageur de New York au XX^e siècle, la voie était à l'avant-garde d'un nouvel âge urbain : celui de l'essor des classes moyennes qui s'installent dans les nouveaux *suburbs*.

La West Side Highway doit à l'époque se connecter avec deux traversées autoroutières de Manhattan. Dénoncés par Jane Jacobs, ces projets brutalistes seront finalement abandonnés au début des années soixante. Reste la *West Side* qui coupe la ville de son fleuve et dévalorise les quartiers de Tribeca, West Village et Chelsea avec un trafic de 110 000 voitures et camions par jour. En 1973, le viaduc s'écroule faute d'entretien et la voie est fermée à la circulation. Les ingénieurs de la Ville observent alors une chose étrange : une partie du trafic s'évapore comme par enchantement !

Trente années de projets, de débats et de travaux plus tard, l'avenue qui la remplace est un espace public plutôt attractif qui offre des vues sur le fleuve et l'accès au magnifique Hudson River Park. Le trafic a été réduit d'un tiers, la mobilité piétonne et cyclable a explosé. Promoteurs et architectes se bousculent pour construire dans des secteurs autrefois abandonnés. Le projet West Side montre comment une grande avenue urbaine peut contribuer à la fois à transformer un *waterfront*, améliorer la mobilité et revitaliser les quartiers riverains tout en continuant à assurer le fonctionnement de la métropole. ●

Paul Lecroart, urbaniste, Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France (IAURIF).

Les quais aux cyclistes.

De la Battery à la 42nd Street, les quais de l'Hudson sont devenus accessibles aux piétons et aux cyclistes, qui peuvent remonter plus au nord jusqu'à Riverside Park.

¹ Cf. Paul Lecroart, « New York, West Side Highway. La ville après l'autoroute : études de cas. », IAU-idf, août 2013.



Oublier le West Side Elevated Highway.

Construite entre 1929 et 1951, et fermée au trafic en 1973, la voie surélevée avait été conquise par les joggers, les patineurs et les cyclistes, avant que d'être détruite en 1989.



Une voie partagée.

Plantée et désormais constituée de chaussées spécialisées et séparées, la limite ouest de Manhattan reste un axe routier important de la métropole, mais accueille aussi d'autres types de mobilités.