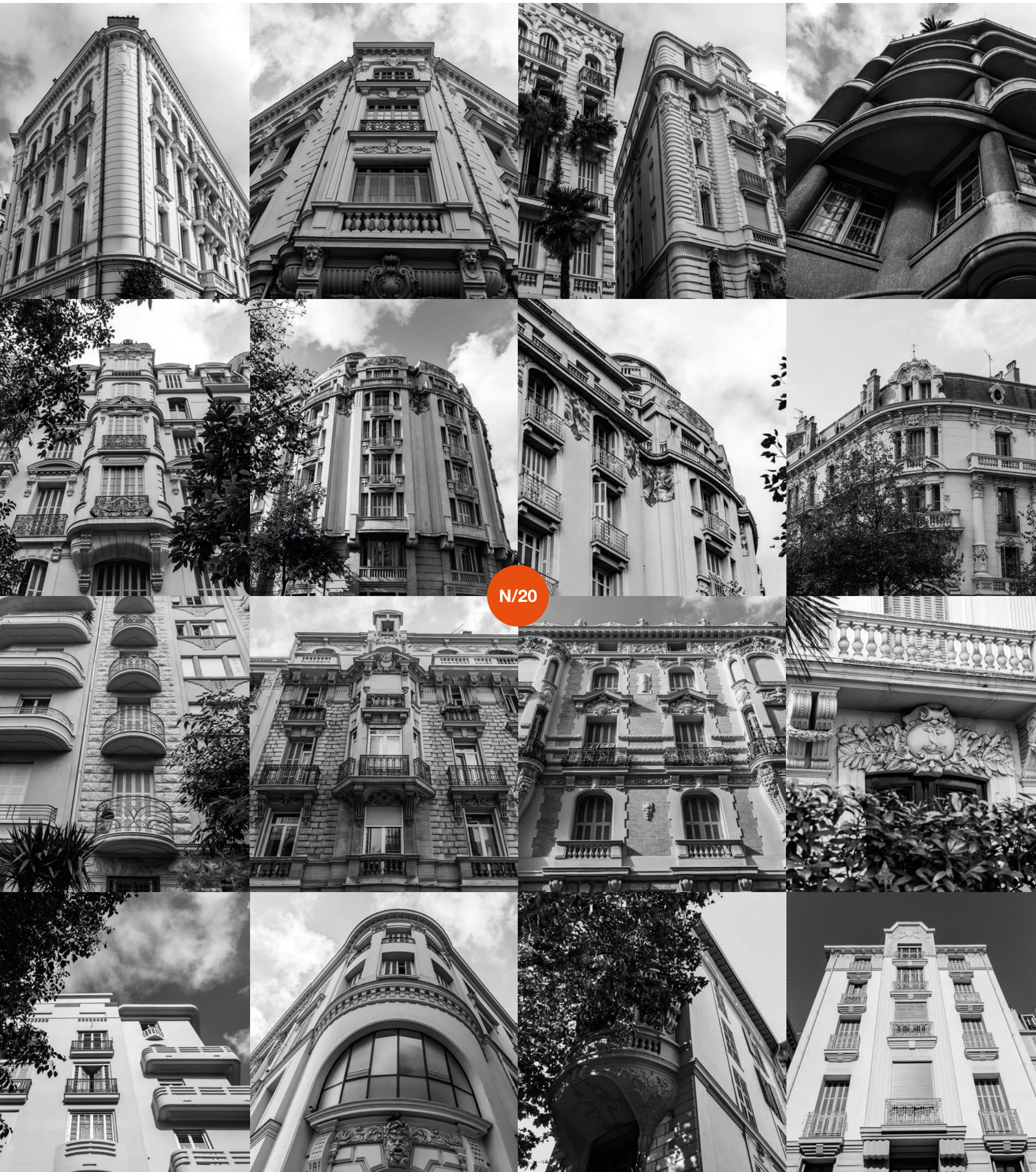
DE MONACO À SAINT TROPEZ

PERSPECTIVE

L'ACTE DE BÂTIR

URBANISME / ARCHITECTURE / ENVIRONNEMENT / ART ET BATIMENT



N/20

NEW YORK

LA HIGH LINE POUR RÉGÉNÉRER ET RECONQUÉRIR LE WEST SIDE DE MANHATTAN.

Toujours à la recherche d'opérations de régénération urbaine innovante, Pierre-Jean ABRAINI a traversé l'Atlantique pour nous offrir sa vision de la reconquête de ses cinq boroughs qu'a entrepris la ville de New York. En effet cette ville est en train de se réinventer et de se raffiner avec un seul objectif: la qualité de vie. Il nous présente dans le borough de Manhattan la reconversion de la High Line.

Sur la 23ème, connu sous le nom de HL23, c'est le premier morceau d'architecture le long de ce parc aérien. Conçu par l'architecte de Los Angeles Neil Denari, c'est un bâtiment rare en ce sens qu'il devient plus large à son sommet (de près de quarante pour cent) .Cette réalisation est le résultat des strictes lois de zonage de New York, lui permettant ainsi de se "pencher" sur son "voisin".

Le bâtiment IAC, siège de la Société de Barry Diller, achevé en 2007 a été conçu par Frank Gehry, est aussi appelé "the sail building". Le plus grand bâtiment à droite est le" Nouvel Chelsea", un condominium conçu par Jean Nouvel. Avec ses fenêtres multicolores, il créé un contraste remarquable avec le siège IAC. Ces deux bâtiments changent en permanence d'apparences en fonction de la lumière et du temps.

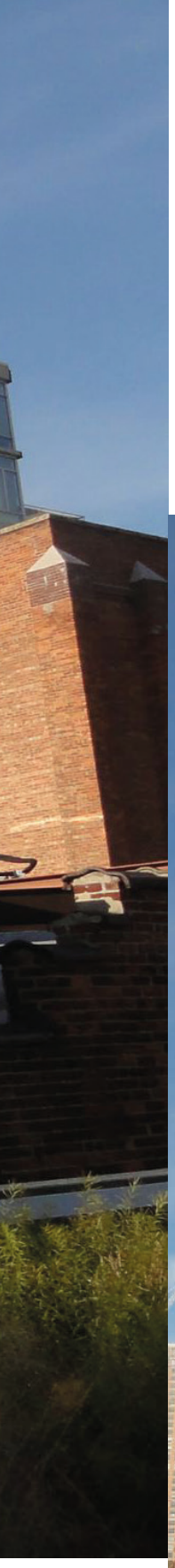
C'est le fruit de l'industrialisation qui a fabriqué toute l'histoire de cette High Line.
En effet, au début du 19ème siècle, toutes les marchandises arrivant par bateau sur les rivages ouest de Manhattan, étaient distribuées par une voie ferrée implantée sur la 10ème avenue.
La croissance de la ville et de sa population ont rapidement créé des conflits de déplacement. Piétons, chevaux, carrioles, automobiles, camions tentent de se partager la rue avec les trains qui circulent au beau milieu de la chaussée comme le ferait un banal tramway contemporain.
La voie ferrée devient un réel danger pour la population et le nombre trop important d'accidents mortels sont tels que la voie fut surnommée "Death Avenue".
Les trains furent alors précédés de gardes à cheval pour garantir la sécurité des piétons.

Mais comment déplacer cette voie stratégique pour réduire les risques.
C'est au milieu des années 30 que l'on surélèvera la voie pour libérer la rue de ses trains de marchandises.
Elle fonctionnera ainsi un demi-siècle durant, jusqu'à ce que des systèmes de distribution plus efficaces ne soient créés, c'est-à-dire jusqu'en 1980.
Dans les années 90, ce quartier d'abattoirs et de boucheries est abandonné mais réinvesti par les artistes et architectes qui y développent leurs ateliers dans un environnement complètement décomposé.
En 1979 c'est l'architecte américain Steven Holl qui propose de réaménager les voies suspendues désaffectées en jardin et les immeubles délaissés en lofts et logements sociaux pour les sans-abri.

Quelques propriétaires convaincus que leurs terrains pouvaient prendre de la valeur obtiennent la démolition de cet ouvrage.

Mais en 1999, un groupe se constitue pour s'opposer à cette démolition et proposer une transformation en parc. Il s'agit de 2 riverains de la zone, Joshua David et Robert Hammond qui fondent une association: "Friends of the High Line" La lutte n'était pas terminée.
Le Maire GIULIANI, à la fin de son mandat, signe la démolition mais c'est le nouveau maire Michael BLOOMBERG qui s'y oppose et engage une politique favorable à la reconversion de cette infrastructure. En 2004 un financement de la ville est attribué à l'association pour œuvrer dans la reconversion de ce site.

Plan vitré panoramique de l'amphithéâtre urbain.



Audace des architectes et du règlement de district.

A la 10 eme Avenue un amphithéâtre avec vue urbaine sur l'avenue: le spectacle c'est la rue.

Elle est ainsi devenue le symbole de cette reconversion urbaine. Son ouverture en 2009 marquera le début de la transformation et de la reconquête du Lower West Side de Manhattan.
C'est en s'inspirant des écosystèmes qui s'étaient développés spontanément depuis une vingtaine d'années que les architectes ont saisi cette opportunité en composant un astucieux "medley" d'ambiances industrielles urbaines et de végétation sauvage.
La conservation, à la fois des rails des voies ferrées ainsi que la mémoire de la végétation sauvage, sont le principe de base du travail de l'équipe de maîtrise d'œuvre. C'est le sentiment d'un espace à la fois abandonné et totalement réactivé où agriculture et architecture fusionnent pour nous transporter dans des paysages détachés du classicisme esthétique de Manhattan.

Ainsi, cette friche qui s'étire sur une vingtaine de blocs, s'est vu attribuer un règlement très spécifique (districts spécial) permettant le transport des droits à bâtir existant sur les terrains situés en dessous de la High Line vers de proches terrains, permettant ainsi une densification sur les espaces bordant cette voie, tout en régulant les nouvelles constructions pour qu'elles permettent de dégager les espaces, aérer les paysages et permettre à cet espace unique de profiter au mieux de la lumière au travers des bâtiments.
La High Line est ainsi devenue non seulement une superbe promenade plantée, visitée chaque année par 2 millions de personnes mais bel et bien la colonne vertébrale et le régulateur du renouveau d'un quartier.
C'est une véritable succession de bâtiments plus imaginatifs les uns que les autres que l'on rencontre le long de ces 2,5 km de jardins suspendus.
Le "Standard Hotel", adresse ultrachic, enjambe la High Line et donne à ses occupants le bénéfice d'une vue imprenable sur de magnifiques couchers de soleil.
On trouve ainsi le long de cet ouvrage, des réalisations de Franc Gehry, Jean Nouvel, Neil M. Denari, Norman Foster, Renzo Piano.

Les voies ferrées traitées et assainies ont été conservées et c'est à travers une végétation assez exubérante que l'on peut observer l'acier, le bois et le béton.
L'aménagement de cet ouvrage conçu par les cabinets d'architecture et de designers paysagistes Fields Operations et Diller Scofidio + Renfro est à la fois d'une grande sobriété et d'une rare élégance. La totalité de la réalisation semble découler naturellement de cette imbrication industrielle urbaine.
Deck en bois, mobilier urbain, point de vue en porte-à-faux sur rue, amphithéâtre contemplatif urbain, jardin écologique participent à ce "corridor piéton urbain" totalement imbriqué dans un tissu existant, mais générant une autre trame urbaine à sa taille, à la taille de l'homme comme un générateur d'activité, faisant entrer les proches territoires en vibrations positives favorables à un épanouissement sociétal.
C'est à ma connaissance une réalisation unique dans sa métamorphose propre mais surtout dans celle de tout un district qui était voué à une reconversion classique et qui est devenu un réel exemple de réappropriation, de requalification et de resocialisation.

Pierre-Jean ABRAINI
Architecte Urbaniste