

La High Line

Nul ne s'attendait à ce que le slogan "Keep it simple, keep it slow, keep it quiet, keep it wild" s'applique à un projet d'aménagement new-yorkais. C'est pourtant ce principe qui a sous-tendu la conception du projet de réhabilitation d'une voie ferrée aérienne désaffectée, la High Line : il s'agit de transformer une ruine abandonnée de l'époque industrielle en un équipement public spécifique, bien connu des Parisiens. **Meera Subramanian**, journaliste, nous fait découvrir cette future promenade plantée.

Au milieu des années 1990, des développeurs projetaient de détruire cette ligne – dont le nom original était West Side Elevated Freight Line – quand deux artistes du quartier de Chelsea, Joshua David et Robert Hammond, ont formé le groupe "Friends of the High Line" et lancé une campagne pour la sauver en la transformant en parc public. En sept ans seulement, leur petite idée "et si ?", inspirée de la Promenade plantée de Paris, s'est transformée en un véritable projet urbain à grande échelle. En novembre 2005, une fois effectué le transfert de propriété entre la société privée CSX Railway et la Ville par le biais d'une procédure nommée Railbanking, le dernier obstacle était levé. Pour la réalisation de ce projet, d'un coût total estimé à 170 millions de dollars, 130 millions sont déjà dégagés : ils consistent en une combinaison de financements de la municipalité, de l'État et de la Fédération, complétés par des donations privées, dont 5 millions en provenance de Fondation de la famille Diller-von Furstenberg. Une impressionnante cérémonie officielle a eu lieu début avril, et des visiteurs du monde entier devraient pouvoir déambuler parmi les arbres et les fleurs au-dessus des rues de Manhattan en 2008.

Des West Side Cowboys...

Délaissée depuis plus de vingt ans, la High Line serpente au cœur de Chelsea, dans la partie ouest de Manhattan, entre les 10^e et 11^e Avenues, du sud de la West 34^e Street à Gansvoort Street. Cette solide structure d'acier et de béton de 2,3 km ornée de motifs Art déco était autrefois l'un des principaux axes de transport de marchandises de Lower Manhattan. Après six premières années au sol, la ligne a fini par être élevée dans les airs en 1934 pour mettre un terme aux risques mortels causés par la circulation dans les mêmes rues de citadins et de wagons de marchandises. Avant que la High Line ne soit édiflée, les accidents étaient si fréquents sur la 10^e Avenue que les locaux l'avaient surnommée l'Avenue de la Mort. Même la présence des West Side Cowboys, des cavaliers agitant des drapeaux rouges pour faire dégager les piétons et

les voitures à chevaux lors du passage des trains de marchandises, n'a pas permis d'éviter des centaines de morts à la fin du XIX^e et au début du XX^e siècle.

La structure qui en a résulté, surdimensionnée en prévision d'une expansion continue du chemin de fer, représentait un exploit magistral en matière d'ingénierie : elle traversait en droite ligne certains bâtiments telle l'ancienne usine des cookies Nabisco et se glissait entre les immeubles d'habitation. Mais, avec l'apparition et le développement rapide du transport par camion et par voie aérienne après la Seconde Guerre mondiale, la demande en termes de services portuaires et ferroviaires s'est effondrée. En 1963, à peine trente ans après sa construction, des parties de la High Line étaient déjà détruites, mais elle n'a été définitivement mise hors service qu'en 1980, après que le dernier chargement de dindes eut été livré dans un ultime grincement d'auto-train.

La nature a peu à peu repris ses droits sur cette masse abandonnée qui s'est fondue silencieusement dans la structure de la ville, passant inaperçue 9 m au-dessus du sol. Des semences perdues dérivant dans l'air de Manhattan ont finalement trouvé repos dans ce lieu vierge d'empreintes de pas et de pneus, qui échappait à l'incessant astiquage des rues. Des fleurs aussi sauvages qu'urbaines s'y sont installées et ont germé. La nature a conquis le terrain avec sa verdure et ses couleurs vives : iris, muscaris, oreilles-d'ours, ailantes. Elle a été aidée par les voisins. L'un a fait glisser de sa fenêtre une passerelle et accroché des lampes de Noël à un jeune pin, un autre a planté des bulbes de jonquille en un massif éclatant de jaune chaque avril, jardiniers guérilleros du Gotham. C'est dans son abandon sauvage que résident la beauté et l'inspiration de la High Line.

... aux produits de luxe

Les équipes chargées du projet, Field Operations pour le paysage et Diller Scofidio + Renfro pour l'architecture, s'efforcent de préserver ce caractère sauvage dans la conception de l'espace vert. Fondé sur le concept d'"agri-lecture",

une combinaison de lieux de rencontre et de verdure, ce parc de 2,7 ha offrira à ses visiteurs des promenades sur des planches de béton qui se fondront dans l'ambiance des plantes natives. Lisa Switzin, associée principale de Field Operations, insiste sur le désir de l'équipe d'atteindre l'appareil impossible : ralentir les New-Yorkais. "Pour nous, il était important de ralentir les choses par des transitions prolongées, dit-elle, que ce soit entre le dur et le doux, entre le bois et la prairie, entre la rue et l'au-dessus. Dans notre concept, nous faisons intentionnellement durer ces moments." De longs escaliers mèneront à des lieux de rencontre ouverts mais aussi à de petits recoins et à des points de vue panoramiques sur l'Hudson et sur Manhattan. Joshua David, co-fondateur de Friends of the High Line, précise que le design "conservera ce qui rend si magique actuellement le fait d'être sur la High Line et célébrera l'idée de la nature éclatant de vie sur une structure industrielle". Faire de la High Line un lieu bien-aimé et bien fréquenté est totalement constitutif de sa sécurité. Cette sécurité sera également assurée par un personnel nombreux, des patrouilles, et par les habitants des bâtiments adjacents qui "garderont un œil sur le parc". Avec la rénovation de la High Line, l'intérêt pour ce que ces changements vont provoquer dans le secteur s'est répandu en écho dans New York, une ville toujours en mouvement. Les mêmes développeurs qui voulaient initialement la destruction de cette ligne font désormais le siège du site, convoitant ce qui est devenu un premier choix en matière de biens immobiliers. Quelque 27 projets d'aménagement sont actuellement planifiés autour de la High Line, aiguillonnés par le succès de la campagne en faveur du parc ; beaucoup d'entre eux consistent en immeubles de 20 à 30 étages dans un secteur où la plupart des constructions ne dépassent pas 5 ou 6 niveaux. Bon nombre de personnes se demandent si le vieux Chelsea survivra. Pendant un demi-siècle, il a été une enclave d'immigrants qui s'est lentement transformée en une scène de l'art se glorifiant à présent d'environ

200 galeries. Alors que des bâtiments résidentiels chics ne cessent d'apparaître (avec des appartements à deux chambres dans une construction récente qui se vendent plus de 1 million de dollars chacun), que restera-t-il de l'ancien West Side, maintenant que le terme est remplacé par le clinquant ? Dans le quartier du Meatpacking, à l'extrémité sud de la High Line, Anthony "Heavy" Francis est employé chez Amity Wholesale Meats, une des 12 usines à viande qui subsistent là où l'on en comptait 60 à l'origine. Ces lieux ont été reconvertis en boutiques et en clubs élitistes, et les emplois qui assuraient leur revenu à des personnes comme Francis se sont déplacés dans des secteurs éloignés hors de la ville. "Ils essaient de nous pousser dehors, dit-il, furieux de l'augmentation du coût de la vie à New York en même temps que de la disparition des emplois. Le photographe new-yorkais Joel Sternfeld, qui a saisi des clichés de la High Line au fil des saisons depuis 2000, admet qu'il a lui aussi éprouvé des sentiments très mitigés, bien que ce soit pour des raisons différentes : "Il y a très peu de lieux authentiques, et la High Line telle qu'en elle-même en était un. C'était une vraie ruine. Elle va devenir un espace vert très calme, mais elle ne sera plus ce qu'elle était, merveilleuse."

Mais, globalement, la High Line est un des rares projets new-yorkais très fortement soutenus, dans une ville qui a été divisée au sujet de toutes les récentes propositions de stade et d'aménagement du Waterfront. "Il y a seulement six ans, la sauver semblait un rêve irréalisable, constate Robert Hammond, cofondateur de Friends of the High Line, maintenant c'est une réalité." D'abord chaîne de biens matériels, ensuite épave abandonnée de métal et de béton, la High Line est bien en passe de devenir une bande d'espace vert louvoyant à travers West Manhattan, une sinieuse anomalie suspendue : simple et lente, tranquille et sauvage. |

Meera Subramanian

Traduction : Annie Zimmermann



La High Line en 1934.



Le projet : accès Gansvoort Street et détail des espaces verts (images de Field Operations et Diller Scofidio + Renfro).



© Courtesy: The City of New York (© 2008)