Urbanités
#4 - Novembre 2014 - Repenser la ville portuaire

La recomposition du *waterfront* new-yorkais, entre patrimoine, gentrification et mobilisation sociale

Pierre Gras



La première phase d'aménagement du Brooklyn Bridge Park a été ouverte au public en 2010 (Gras, 2011)

Première place portuaire mondiale jusqu'à la fin des années 1950, New York a connu par la suite une forte rétractation de ses activités maritimes et marchandes accompagnant son déclin industriel : entre 1953 et 1992, New York a ainsi perdu quelque 700 000 emplois industriels. Les espaces portuaires historiques, situés pour la plupart à Manhattan et à Brooklyn, ont été délocalisés dans le New Jersey et les vastes sites laissés vacants le long des rives de ses deux fleuves (l'Hudson et l'East River) se sont heurtés à de réelles difficultés de reconversion, dues à la fois à la pollution de leur sous-sol et au déficit d'attractivité de la ville dans les années 1970-80.

Pourtant, à partir des années 1990, plusieurs des anciennes zones industrialo-portuaires de Manhattan ont été réhabilitées et reconverties en lofts, ateliers d'artistes, agences d'architecture ou galeries d'art, entraînant nombre de changements de population, d'usage et d'image. Cette évolution concerne désormais les sites industriels situés directement sur les fronts d'eau au-delà de Manhattan, à Brooklyn, Queens et Staten Island. Parfois délabré, souvent original, le patrimoine que constituent les immenses entrepôts et les « châteaux d'industrie » a attiré l'attention des autorités publiques. Le projet *Vision 2020* établi par la Ville de New York pendant le long mandat de Michael Bloomberg en témoigne (NYC, 2011), bien que les conséquences de l'ouragan Sandy, qui a noyé les rivages de la ville à l'automne 2012, aient un peu refroidi les ardeurs des investisseurs (Gras, 2013).

Ville et port : une histoire étroitement liée

L'histoire de la ville et celle du port du New York sont indubitablement liées. Le rôle du port a en effet été central dans le développement de la première grande métropole non-européenne, contribuant à stimuler sa démographie grâce à une immigration considérable, principalement d'origine européenne, entre le milieu du XIX^{e} siècle et les années 1920. Il lui a permis également d'asseoir son influence sur toute l'économie américaine. S'il n'est plus aussi essentiel au rayonnement international de New York aujourd'hui, les espaces particuliers et remarquablement situés qu'il a généré contribuent actuellement à l'extension du « cœur métropolitain » de New York bien au-delà de son périmètre d'origine, suscitant de fortes mutations à la fois urbaines, sociales et culturelles. Les nouveaux territoires de *waterfront* constituent ainsi l'un des ferments de cette nouvelle étape de la recomposition new-yorkaise.

« Ville debout, sous le signe des temps nouveaux », selon la formule de Le Corbusier, New York offre au visiteur un paysage exceptionnel : « La première vision de ports aussi mythiques que New York (...) détermine la légende, écrit à ce propos Olivier Frébourg (2002). Après, les marins habitués de la ligne peuvent se blaser de cette arrivée. Mais les premières révélations marquent à jamais l'inconscient et contribuent à façonner le mythe ». À l'origine du développement économique de la ville, le port a bénéficié de ce site naturel qui le protégeait alors des tempêtes. Avec 750 kilomètres de rivages, le site de New York est en effet doté de l'un des plus vastes littoraux urbains du monde, à l'image de Venise, Hong Kong ou Singapour. En 1819, l'ouverture du canal reliant l'Hudson au lac Érié lui a conféré un avantage décisif par rapport à ses principaux rivaux, Boston ou Philadelphie, qui s'est renforcé tout au long du XIX^{e} siècle. Il lui a permis de bénéficier d'une capacité d'exportation considérable tout en attirant une main d'œuvre nombreuse et bon marché, notamment dans l'industrie textile, au rythme de l'arrivée de migrants d'Europe centrale et orientale.



Le pont et le quartier industriel de Brooklyn dans les années 1890 (anonyme)
(http://thethingsienjoy.blogspot.fr/2012/06/ports-in-late-1890s.html)

Jusqu'en 1830-40, New York reste toutefois une *walking city*, très proche de son port, où les déplacements ne sont pas très longs, confinés qu'ils sont à la pointe sud de Manhattan. Mais entre le milieu et la fin du XIX^{e} siècle, la conquête d'un plus vaste territoire se traduit par la traversée des deux

fleuves et la constitution d'une métropole de taille mondiale, s'accompagnant d'un développement industriel et démographique considérable, que permet l'accumulation des hommes et des capitaux dans cette partie limitée du territoire américain. Les activités prestigieuses étant placées au centre de l'île de Manhattan, des mouvements se dessinent vers les quais et les industries qui viennent doubler la ligne des ports. Dans la « ville basse » (South Manhattan et Lower East Side), les résidences bourgeoises de St John's Park sont bientôt abandonnées aux immigrés et ces quartiers se transforment en vaste zone d'entrepôts, d'usines et de *slums* (taudis). De l'autre côté des deux cours d'eau, à Brooklyn et sur Staten Island, se regroupent les activités plus bruyantes ou à basse intensité : chantiers navals, stockage de matériaux, embarcadères… L'histoire relativement unitaire de New York depuis le XVII^{e} siècle se fractionne en de multiples récits. En 1900, l'agglomération new-yorkaise est la plus peuplée des États-Unis, mais aussi le plus grand centre industriel et financier du pays. Pendant l'entre-deux guerres, le port de New York concentre le tiers du tonnage total des navires entrés dans les eaux territoriales américaines, attirant plus de la moitié des importations et la quasi-totalité des exportations de la côte Est des États-Unis. Le trafic new-yorkais évolue à l'image du commerce américain, passant d'une logique coloniale à celle d'un port développant des relations avec le monde entier. New York constitue ainsi le terminus majeur des paquebots qui accostent aux États-Unis, concentrant près des deux tiers du trafic passagers entrant aux États-Unis (Demangeon, 1931).



Vue de Manhattan depuis le Fulton Street Dock (Abbott, 1935 © Museum of the City of New York)

Un déclin dramatique (1930-1970)

Mais au début des années 1930, le « krach » de Wall Street et des activités spéculatives crève brutalement la « bulle » dorée dans laquelle vit la ville depuis un demi-siècle. « L'Amérique s'abîme dans la dépression et New York la parvenue se retrouve en guenilles », raconte l'écrivain Jérôme Charyn (1994). Le tiers des industries manufacturières de New York périclite et près de la moitié de la main d'œuvre de la ville est au chômage. Le photographe Walker Evans immortalise la vision tragique d'une ville morte, où les tentes des sans-abri occupent les espaces laissés libres entre des gratte-ciel dramatiquement vides. Toutefois, l'entrée en guerre des États-Unis au cours de la Seconde Guerre mondiale assure aux industries new-yorkaises un regain de faveur et le port connaît alors son apogée. En 1950, New York frôle les huit millions d'habitants et son port est à nouveau le plus puissant au monde.

Mais une nouvelle crise, due en partie à la concurrence internationale, frappe la ville de plein fouet à partir des années 1960. Elle engendre nombre de friches industrielles, notamment dans les arrondissements du Bronx et de Queens. Le chantier naval de Navy Yard ferme ses portes en 1966. Le transit des marchandises, qui fait l'objet d'une conteneurisation croissante (Gras, 2010), se déplace vers le terminal de Newark, dans le New Jersey. Il ne reste plus de l'ancien grand port central que des activités résiduelles à Brooklyn, dans le secteur de Red Hook, et au Howland Hook Marine Terminal de Staten Island. Au milieu des années 1970, la désindustrialisation, les problèmes de sécurité urbaine et un certain déclin démographique poussent la ville au bord de la faillite. Elle est finalement sauvée par l'État fédéral républicain qui autorise le Trésor à injecter 2,3 milliards de dollars par an dans le budget local pendant trois ans, mais impose à la ville des conditions drastiques.

Aujourd'hui, dans le concert des « villes globales », la position de New York, dont l'aire urbaine compte près de vingt-deux millions d'habitants (huit millions pour la Ville de New York), ne se conteste plus. Elle comporte une dimension portuaire nécessaire dès lors que l'on ne vit pas dans un monde virtuel, facilitant la circulation permanente de biens et de marchandises. New York, capitale financière mondiale, tient toujours le premier rôle portuaire sur la côte Est des États-Unis. Le port traite encore, en 2010, quelque 142 millions de tonnes de marchandises (5,2 millions de conteneurs). Ce qui n'a rien de paradoxal, puisqu'une étude a montré qu'un tiers des activités de services menées aux États-Unis, notamment les plus dynamiques, est lié au secteur industriel, particulièrement à l'exportation (Cohen & Zysman, 1987).

Un patrimoine exceptionnel mais souvent déclassé

Les traces de cette conquête industrielle de près de deux siècles sont encore visibles dans les différents *boroughs* new-yorkais, même s'il faut parfois bien les chercher. L'industrialisation de New York a suscité un prodigieux effort de construction. Il s'agit des infrastructures et des moyens de transport que symbolisent parfaitement le Brooklyn Bridge (1883), sur l'East River, chef-d'œuvre des ingénieurs Roebling père et fils, mais aussi les ponts à charpentes métalliques et à traverses entrecroisées qui ont porté la route et le chemin de fer par-dessus les cours d'eau. Les multiples fabriques, entrepôts et magasins liés au stockage et à la transformation des matières premières, dont témoigne encore l'ancienne raffinerie Domino Sugar, à Brooklyn, constituent l'héritage de l'époque des « châteaux d'industrie » construits en brique ou en béton pour les plus récents. Certains sont aujourd'hui dans un triste état. Ils occupent néanmoins une place à part dans l'imaginaire américain. Les entrepôts, les silos, les bâtiments industriels ont été pour les architectes, dont le célèbre Albert Kahn, l'occasion de dessiner des solutions à la fois fonctionnelles et porteuses d'une nouvelle esthétique. Ils fascinent également Le Corbusier. Le travail du service de l'Inventaire américain et les commandes adressées à la fin des années 1930 à plusieurs photographes professionnels comme Joseph Elliott, Jet Lowe, Sandy Noyes et Gerald Weinstein ont contribué à faire reconnaître l'intérêt de ce patrimoine industriel souvent déclassé (Bergeron & Maiullari-Pontois, 2000).



Les friches industrielles se sont multipliées le long de l'East River depuis les années 1980 (Gras, 2011)

Au cours des années 1990, dans la plupart des pays développés, le recyclage des anciens ports urbains et la construction d'un nouveau rapport de la ville au front d'eau vont de pair avec la constitution de métropoles touristiques et la mondialisation du patrimoine urbain. Un nouvel imaginaire lié au fleuve se diffuse, marqué par de grandes opérations de conversion des friches industrialo-portuaires en pôles d'attraction ludiques (Djament-Tran, 2012). Aux États-Unis, San Francisco, Baltimore et Boston donnent le ton à travers des opérations « pionnières ». Pour des raisons liées à la fois à son statut particulier de « ville-monde » et à la crise financière qu'elle subit, New York est restée d'abord à l'écart, avant d'engager les premières opérations de reconversion, essentiellement à Manhattan.

Depuis le début du XXI^{e} siècle, ce patrimoine suscite l'intérêt des investisseurs, à l'image du projet Domino Sugar. Cette ancienne raffinerie sucrière domine le *waterfront* de Williamsburg. Construite en 1856 par la famille de Havemeyer, elle a été la première et la plus originale de plusieurs dizaines d'usines ayant contribué à l'émergence du complexe industriel et portuaire new-yorkais. À la fin de la guerre de Sécession (1865), elle était même devenue la plus grande raffinerie de sucre dans le monde, employant jusqu'à 4 000 ouvriers et traitant 3 millions de livres de sucre par jour, c'est-à-dire plus de la moitié du sucre consommé dans l'ensemble du pays. Après un incendie en 1882, l'usine a été entièrement reconstruite, avec les deux grands bâtiments de brique et leur cheminée reconnaissable qui se dressent encore aujourd'hui dans le ciel new-yorkais. Le logo « Domino Sugar » a été ajouté les années 1950, transformant ce complexe de 90 000 mètres carrés en un véritable point de repère. Les projets de transformation du site font débat depuis plusieurs années. Le conseil municipal à majorité démocrate a fini par approuver, au printemps 2010, un « plan de redéveloppement » de plusieurs dizaines de millions de dollars pour l'ensemble du site, transformant l'essentiel du complexe industriel en condominiums et en espaces verts, la partie centrale – classée « patrimoine remarquable » en 2007 – devant être reconvertie en bureaux. Déjà, le quartier environnant a pris ses marques en accueillant des activités « connexes » (salles de cinéma, bars et restaurants...).



La partie centrale de l'ancienne usine Domino Sugar, dans le secteur de Williamsburg (Gras, 2011)

Toutefois, le grand handicap de ce type de patrimoine est l'état de pollution dans lequel l'industrie lourde a laissé les lieux après fermeture. Parmi les États de la côte Nord-Est, le New Jersey a édicté, dès 1986, une législation contraignante : tout propriétaire d'un site industriel devait assurer sa dépollution avant cessation définitive d'activité ou transaction. Mais au lieu de favoriser le recyclage des vieilles usines par des repreneurs, cette législation a bloqué de fait le marché immobilier et provoqué l'effondrement de la valeur des terrains dans les anciennes zones industrielles, car les propriétaires se sont dit incapables d'assumer le coût du déblaiement des usines et du nettoyage des sols. L'État de New York s'est bien gardé d'adopter une législation aussi draconienne.

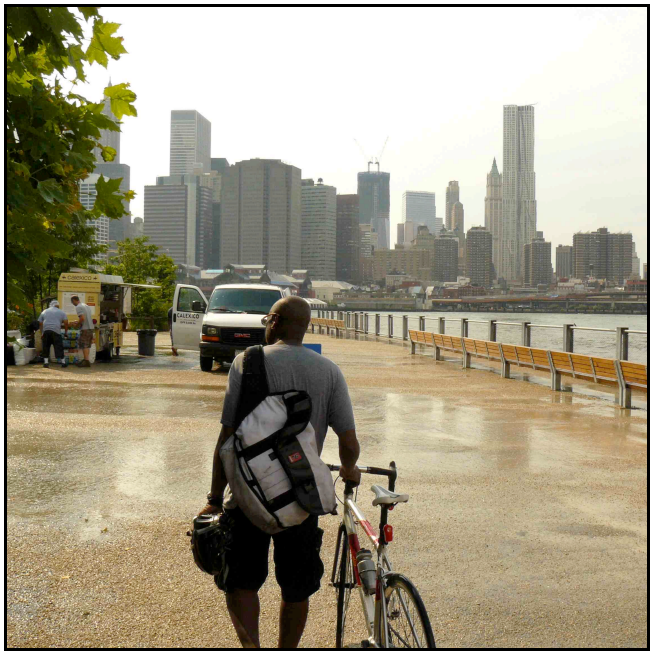
Une alternative « douce » ?

Pour sa part, la ville de New York s'est lancée, depuis une dizaine d'années, dans la production de nouveaux espaces urbains, tant à Manhattan qu'à Brooklyn, ou même dans Queens. Le manque de rationalité spatiale et le caractère composite de beaucoup d'anciens sites industriels, dûs à des additions successives de bâtiments et à des extensions, est un inconvénient mineur si l'on envisage d'attirer à nouveau des sociétés de petite taille : « *The new jobs are in small business* »[1], commentent les entrepreneurs, évoquant le cas de New Haven où l'on a pu convertir les anciennes usines de fusils Winchester en « hôtel industriel » pour une centaine de PME dès la fin des années 1980. Mais cela s'avère plus compliqué si l'on veut assurer une transformation complète du site dans une certaine cohérence architecturale et urbaine. Le tissu urbain new-yorkais, contrairement à ce que suggèrent la fameuse grille de Manhattan et l'apparente cohérence de sa façade moderniste, est en effet hétérogène, mêlant activités, logements, entrepôts, commerces, dépôts de matériaux : un véritable patchwork qui se donne à voir plus précisément lorsque l'on franchit l'East River par exemple. « On est bien confronté à une histoire, écrit à son propos le géographe et urbaniste Marcel Roncayolo, mais dans le désordre » (2002). Cet apparent « désordre » n'a pas laissé indifférentes les autorités qui, après s'être attaquées très fermement à la criminalité sous le mandat de Rudolf Giuliani (1994-2001), ont entrepris de réorganiser le

[1] Les nouveaux emplois sont créés dans les petites entreprises.

développement urbain, en particulier celui des différents littoraux, dans une perspective clairement postindustrielle.

L'alternative d'une transformation « douce » des *waterfronts* industriels et portuaires n'est guère plus aisée aux États-Unis qu'ailleurs. Leur succès ne repose pas sur des interventions massives du pouvoir fédéral, sauf exception, ni même des États. Il germe à partir d'une multiplicité d'initiatives individuelles ou associatives et de partenariats public-privé, dans une tradition tout à fait américaine. Avec patience et acharnement, les acteurs de terrain mobilisent l'opinion, collectent de l'argent et des soutiens, recherchent des partenaires privés et parviennent à persuader pouvoirs politiques et administrations de ne pas confier exclusivement leur devenir à la promotion privée. Lorsque la conservation n'est pas possible ou souhaitable – ou la pression politique interne trop forte – la mobilisation des *local communities* aboutit, comme pour le Brooklyn Bridge Park à la « sanctuarisation » d'un espace désormais dédié au public, au moins en partie, face à la *skyline* de Manhattan.



Face à la *skyline* de Manhattan, l'entrée du Brooklyn Bridge Park (Gras, 2011)

D'autres initiatives locales, comme la ferme communautaire de Red Hook, établie à la fin des années 2000 sur des terrains appartenant aux anciens chantiers navals et à proximité de logements ouvriers, montrent également une voie moins brutale et mieux perçue par la population existante que les errements de la spéculation foncière. Cependant, à Williamsburg et plus encore à Brooklyn Heights, les classes moyennes supérieures et un public que l'on qualifierait volontiers en Europe de « bobo » se disputent ces nouveaux espaces en voie de réhabilitation, dont les prix grimpent rapidement. Les nouveaux « jardins partagés » sur les toits des immeubles ou des entrepôts, ou encore la floraison des marchés bio offrent au regard et à l'habitant une étonnante fraîcheur... qui n'est pas qu'à vocation climatique.

Un « New Deal » pour le *waterfront* new-yorkais

Toutefois, au tournant des années 2000, dans la foulée de l'élection de Michael Bloomberg au poste de maire (2002-2013), l'heure est plutôt aux grands projets privés. En mars 2011, après un important travail préparatoire, le maire et la présidente du *City Council*, Christine Quinn, présentent un document de 200 pages intitulé *Vision 2020 - New York Comprehensive Waterfront Plan*. Tout en soutenant l'expansion de l'industrie maritime, mais en la repoussant définitivement à Newark, dans l'État voisin du New Jersey, *Vision 2020* ouvre la voie à un aménagement accru du front d'eau en faveur de nouveaux usages comme la construction de logements, la réhabilitation des docks au bénéfice du commerce et de l'immobilier de bureaux, mais aussi de la création d'espaces publics et de parcs. Pour la première fois depuis Roosevelt et

le *New Deal*, la ville est irriguée par un « réseau de projets » faisant appel à de forts investissements privés[2]. *Vision 2020* comporte des spécifications précises pour les espaces situés au contact de l'eau, mais entend instaurer aussi de nouvelles pratiques urbaines. Ainsi la création de « grands équipements culturels » à proximité de tels sites vise-t-elle à inciter les classes aisées à se réapproprier les rivages.

En présentant publiquement ce projet, le maire sortant décline fièrement ses réalisations antérieures : « Nous avons construit de nouveaux parcs en front d'eau dans chacun des cinq *boroughs* de la ville et nettoyé notre littoral après des années de déclin et d'abandon. Et nous avons créé des emplois tout au long du front d'eau depuis le littoral Nord de Staten Island jusqu'aux extrémités du Bronx. » (NYC, *Vision 2020*, 2011). Et il poursuit, en détaillant les objectifs de *Vision 2020* : « Le plan guide New York City Waterfront s'appuie sur ces réalisations et représente la nouvelle étape dans cet effort essentiel. (…) À travers *Vision 2020*, nous allons améliorer encore la qualité des eaux et nous assurer que chaque habitant ait accès à un espace ludique tellement vital pour la qualité de la vie de nos concitoyens. » Il conclut : « Ces projets constituent l'une des plus spectaculaires transformations de *waterfront* de toute l'histoire américaine. Nous allons continuer de nous en servir comme d'un moteur de la croissance économique de l'Amérique et d'investir dans des initiatives qui aideront les New-yorkais à verdir leurs quartiers et construire une ville plus soutenable au plan économique ». Pour le maire, l'espace aquatique, au sens large, est désormais considéré comme le « sixième *borough* » de New York[3].



Les cinq *boroughs* historiques de New York, réunis en 1898 (carte : DR)

Les programmes d'action envisagés portent sur l'élargissement de l'accès public à l'eau, l'animation du front d'eau, l'encouragement à la création d'emplois, l'amélioration de la qualité des eaux, la renaturation du littoral, la valorisation d'une « trame bleue » (*Blue Network*) dans toute la ville, l'amélioration de la gouvernance urbaine et enfin la montée en puissance de la « résilience climatique ». Ces objectifs sont ensuite déclinés quartier par quartier. Un agenda établit en outre une liste de « projets prioritaires », soutenus et développés par un nombre important d'agences et de partenaires semi-publics, comme la New York City Economic Development Corporation, très proche des investisseurs et du patronat new-yorkais, les départements municipaux Parks & Recreation et Environnemental Protection, et bien entendu le puissant Department of City Planning. Deux projets récents sont emblématiques de cette volonté : la transformation de la High Line, une promenade de 2,5 kilomètres au cœur du West Side de Manhattan, aménagée sur une ancienne voie de chemin de fer surélevée qui servait au transport de marchandises dans le district industriel de Meatpacking, et la réalisation du Brooklyn Bridge Park au pied du pont de Brooklyn, tous deux livrés sous le mandat Bloomberg avec une forte contribution du secteur privé.

[2] L'administration Clinton a toutefois mis en place, en 1994, un dispositif d'incitation à l'investissement via des allègements fiscaux qui a profité à certains quartiers défavorisés (Harlem et Williamsburg, notamment), mais contribué aussi à la gentrification accélérée de ces secteurs : les *Empowerment Zones*.
[3] Par référence à l'histoire de New York et de ses cinq *boroughs* (Manhattan, Brooklyn, le Bronx, Queens et Staten Island), réunis en une seule entité administrative et politique en 1898.

Entre le printemps et l'automne 2010, la municipalité avait pu mesurer tout l'intérêt que portent les New-yorkais à cette partie de son action, à l'occasion d'une série de rencontres et d'ateliers organisés dans les cinq *boroughs*, auxquels participèrent directement un millier d'habitants et de représentants des *communities*. Ceux-ci formulèrent plusieurs centaines de recommandations et de remarques sur le projet *Vision 2020*. C'est le début d'une nouvelle mobilisation qui, à la fin du troisième mandat de Michael Bloomberg, s'organise sur ces thèmes et contribue au succès démocrate et à l'élection très nette d'un maire « radical » (au sens américain), Bill de Blasio, ancien médiateur de la ville de New York[4]. Car si *Vision 2020* préconise une extension de la politique de reconquête urbaine du front d'eau et se veut destiné « à répondre aux défis du changement climatique et de la hausse du niveau des océans », on peut dire que les New-yorkais vont bientôt prendre ces objectifs au pied de la lettre. À mesure que les quartiers ouvriers s'embourgeoisent au rythme de cette « reconquête », les organisations communautaires prennent conscience des enjeux et de leur poids, tant démographique qu'électoral, la communauté hispanique jouant de plus en plus un rôle-clé à côté des organisations africaines-américaines, traditionnellement actives.

Une critique radicale des projets



Le canal Gowanus, objet d'une future reconquête urbaine ? (Gras, 2011)

Jusqu'alors, seuls les milieux activistes portaient ces thèmes et défendaient en particulier un libre accès au *waterfront* privatisé par de multiples activités, industrielles ou non. Quelques dizaines de militants, pionniers ou inconscients, pratiquaient le canoë-kayak sur l'East River ou le canal Gowanus, pourtant reconnu en 2010 comme l'un des pires sites pollués du territoire américain, comme un geste de défi face aux abus de la période industrielle ou à la relative passivité des pouvoirs publics. Progressivement, ces mouvements ont été relayés par des groupes réclamant un accès à l'eau plus démocratique, des reconversions moins sélectives à destination des classes défavorisées et, à la clé, des emplois – qu'ils soient « verts » ou non, pourvu qu'ils existent – permettant à la population pauvre de bénéficier également de la nouvelle croissance et de l'attractivité retrouvée de la ville. L'appauvrissement d'une partie des quartiers les moins bien « situés » sur l'échelle de cette reconquête a servi de moteur à ces revendications. Et cette logique a bientôt débouché sur le terrain politique.

Tout au long de sa campagne victorieuse, comme le rappelle Cynthia Ghorra-Gobin (2014), le nouveau maire Bill de Blasio n'a cessé d'affirmer qu'il mènerait une politique « en rupture » avec celle du maire

[4] Avec un résultat exceptionnel de 73 % des suffrages exprimés, contre 24 % pour le candidat républicain Joe Lhota.

précédent qui, au cours des douze années de son mandat, s'était donné pour ambition « d'attirer les riches, les classes créatives et les touristes en proposant une offre d'aménités urbaines, ce qui a contribué au processus de gentrification non seulement de *Downtown* et *Midtown*, mais aussi à Harlem et à Brooklyn »[5]. Bill de Blasio a utilisé la métaphore du « récit des deux villes » pour évoquer les contrastes sociaux (le cinquième des New-yorkais peut être considéré comme pauvre selon les critères du Bureau local de recensement). On peut donc imaginer qu'une nette inflexion sera donnée au cours des prochaines années à cette politique volontariste et univoque d'aménagement du littoral new-yorkais. Elle devra tenir compte de cette capacité de mobilisation des communautés locales « dans un contexte fortement marqué par la rivalité intermétropolitaine et par des programmes centrés sur une politique d'attractivité territoriale » (Ghorra-Gobin, 2014). Mais il reste à savoir sous quelle forme et au bénéfice de quels projets précis cette inflexion stratégique sera menée et si, comme cela en prenait le chemin, la patrimonialisation du *waterfront* industriel et portuaire y jouera un rôle accru.

Quelles perspectives pour l'action municipale ?

Plusieurs facteurs – exogènes pour certains – pourraient contrarier cette volonté de « rupture » et d'aménagement « démocratique » du littoral.

En premier lieu, la dimension climatique du problème. L'ouragan Sandy, qui a balayé la côte Nord-Est des États-Unis en octobre 2012, a été qualifié de « tempête du siècle » par les observateurs qui estiment qu'au cours des vingt années à venir, de tels événements pourraient se reproduire avec une ampleur inégalée. Cette catastrophe – dont le coût humain et matériel a été extrêmement élevé (100 morts, dont 40 à New York, et 50 milliards de dollars de dégâts) – a mis l'accent sur les fragilités des infrastructures des métropoles littorales (métro, tunnels, centrales électriques, équipements portuaires) qui ont été sévèrement touchées. Elles ont incité les autorités locales à mieux anticiper et à prévenir ce type d'aléa climatique pour rendre New York moins vulnérable, ce qui devrait se traduire par des coûts importants pour la collectivité. En matière de développement durable, New York n'est pourtant pas en reste depuis dix ans, même si l'utilisation massive de la climatisation et la congestion permanente des transports urbains continuent de poser problème dans une ville ayant pour objectif de réduire de 30 % ses émissions de gaz à effet de serre avant 2030. La plus grande prudence devrait donc être de mise concernant de futurs aménagements mettant en jeu ce patrimoine littoral attractif mais fragile.

D'autre part, l'environnement économique global pèse lourdement sur un tel projet. Aux États-Unis, il est impératif que capitaux, promoteurs et clients soient au rendez-vous, ce qui comporte de fortes contraintes de rentabilité pour chaque projet. L'attitude des autorités chargées du « redéveloppement » est pour sa part ambivalente. Car la volonté d'établir une image toujours plus prestigieuse, en particulier à travers la réalisation de nouveaux *waterfronts* à l'architecture soignée, ou d'améliorer la qualité de la vie grâce à la nature et aux espaces publics – ce que les mauvaises langues appellent « l'effet capuccino »... –, entre inévitablement en conflit avec la sauvegarde de la mémoire industrielle et du patrimoine portuaire, et parfois avec l'attachement de la population à son quartier, dont celle-ci est appelée en grande partie à faire le deuil lorsque la reconversion se fait trop pressante.

Enfin, la demande sociale se fait plus forte en matière d'emploi et de sécurité urbaine, les inégalités spatiales et sociales entre les quartiers étant croissantes dans ces domaines, avec la part de risque qu'elles font peser sur tout projet politique de recomposition urbaine. New York nous étonne toujours par sa capacité de réinvention. De ce point de vue, le projet social de la municipalité de Blasio ne pourra s'apparenter à un simple « gauchissement » du projet modernisateur de Michael Bloomberg. Il devra réellement impliquer de plus larges secteurs de la population new-yorkaise et afficher des résultats tangibles à court terme, notamment en matière de transports publics ou de gestion des nouveaux espaces publics liés à ces aménagements[6]. Au bénéfice, peut-on l'espérer, d'un nouveau visage d'une métropole capable de réconcilier les New-yorkais avec leur port et avec l'ensemble du littoral fluvial et maritime.

[5] Le nombre annuel de touristes visitant New York est ainsi passé de 35 millions en 2001 à 52 millions en 2013.

[6] Bill de Blasio a notamment annoncé qu'il remettrait en cause le principe de fabrication ou de gestion des parcs et des grands espaces verts par des associations subventionnées ou directement par le secteur privé, systématisé sous le mandat Bloomberg.

Pierre GRAS

Historien et consultant spécialisé dans le monde urbain, collaborateur des revues *Urbanisme* et *Diagonal*, Pierre Gras a publié deux ouvrages consacrés aux villes portuaires – *Ports et déports ; de l'imaginaire des villes portuaires* (L'Harmattan) et *Le Temps des ports* (Tallandier) – et tout récemment, à propos du patrimoine industriel et portuaire new-yorkais, *New York Factories* (Blurb). Il est maître-assistant associé à l'École nationale supérieure d'architecture de Lyon, chercheur au laboratoire Laure et chargé de cours à l'Institut d'urbanisme de Lyon.
Contact : grasp@wanadoo.fr

BIBLIOGRAPHIE

Bergeron L. & Maiullari-Pontois M.T., 2000, *Le patrimoine industriel des États-Unis*, Paris, Hoëbeke, 288 p.

Cardia C., 1987, *Ils ont construit New York : histoire de la métropole au XIX^e siècle*, Chêne-Bourg, Georg éd., 256 p.

Chaline C. & Rodrigues-Malta R., 1994, *Ces ports qui créèrent des villes*, Paris, L'Harmattan, 300 p.

Charyn J., 1994, *New York ; chronique d'une ville sauvage*, Paris, Gallimard Découverte, 176 p.

Cohen S. & Zysman J., 1987, *Manufacturing Matters; The Myth of the Post-Industrial Economy*, New York, Basic Books, 297 p.

Condit C., 1981, *The port of New York: A history of the rails and terminal system from the Grand Central Electrification to the present*, Chicago, Chicago University Press, 2 vol.

Demangeon A., 1931, « Le port de New York », in *Annales de Géographie* n°224, vol. 40, 205-208.

Djament-Tran G., 2012, ''*The heritage waterfront landscape of globalization. The case of Paris metropole city on the Seine*'', *Portusplus* - www.portusonline.org.

Frébourg O., 2002, *Ports mythiques*, Paris, Éditions du Chêne - Géo, 216 p.

Ghorra-Gobin C., 2014, « Y a-t-il une affiliation entre *Occupy City Hall* et *Occupy Wall Street* ? », *Tous urbains* n°5, 12-13

Gras P., 2014, *New York Factories*, San Francisco, Blurb Publishing, 96 p.

Gras P., 2010, *Le temps des ports ; déclin et renaissance des villes portuaires (1940-2010)*, Paris, Tallandier, 300 p.

Gras P., 2013, « New York : quand Sandy balaie (aussi) les certitudes », *Portus* n°25, 06/13 - www.portusonline.org

Gras P., 2011, « Reconstruire New York : une thérapie de choc et de charme », *Urbanisme* n°380, 21-22.

Le Goix R., 2009, *New York*, coll. Atlas Mégapoles, Paris, éd. Autrement, 82 p.

Marshall R., 2001, *Waterfronts in Post-industrial Cities*, New York, Spon Press, 207 p.

Masboungi A. & Cohen J.-L. (dir.), 2014, *New York, réguler pour innover. Les années Bloomberg*, Marseille, Parenthèses, 224 p.

Roncayolo M., 2002, *Lectures de ville ; formes et temps,* Marseille, Parenthèses, 394 p.

Sassen S., 1996, *Les villes globales ; New York, Londres, Tokyo*, Paris, Descartes et Cie, 530 p.

Vermeersch L., 1998, *La ville américaine et ses paysages portuaires : entre fonction et symbole*, Paris, L'Harmattan, 206 p.

Weil F., 2000, *Histoire de New York*, Paris, Fayard, 378 p.

New York Vision 2020 - New York Comprehensive Waterfront Plan, 2011, NYC Planning - Department of City Planning, City of New York, 192 p.