

Un modèle urbain réinventé

par Jean-Louis Cohen

À la fin du xx^e siècle, New York pouvait, à plus d'un titre, être considérée comme une métropole du passé, où l'innovation était tarie et où l'architecture commerciale régnait sans partage. L'innovation, qui fut l'une des industries de la ville, qu'elle se soit déployée dans le champ des techniques avec la navigation à vapeur de Fulton, les ascenseurs d'Otis ou l'éclairage électrique d'Edison, ou dans le champ de l'urbanisme avec la grille de 1811, Central Park et le règlement de *zoning* de 1916, semblait oubliée. L'hégémonie des entreprises marchandes, la médiocrité de la commande publique, et l'absence de vision planificatrice se conjuguèrent pour donner de New York l'image même du conservatisme, du cynisme et de l'ennui, alors que l'excitation semblait plutôt provenir de villes neuves, en apparence moins corsetées par les règlements, comme Los Angeles, Houston, voire Atlanta. Vingt ans après son magistral *New York délire*, Rem Koolhaas consacra d'ailleurs un temps son attention à cette dernière, se réjouissant de voir se déployer dans la métropole géorgienne un urbanisme sans *zoning*, et affirmait à qui voulait l'entendre que New York était une ville finie.

Dans ce contexte, la catastrophe du 11 septembre 2001 fit figure de coup de grâce. New York était punie là où elle avait péché. Les gratte-ciel y avaient poussé comme dans une futaie depuis la fin du xix^e siècle et faisaient figure de synecdoque signifiant la ville «debout», selon la jolie expression de Céline – reprise par Le Corbusier sans qu'il en donne la source. Ils étaient devenus la cible d'une attaque qui visait, au-delà de New York, l'Amérique tout entière. Ainsi s'accomplissait le fantasme de la destruction par les airs qu'avait le premier formulé H.G. Wells dans *La Guerre des mondes*, avant qu'il ne fasse l'objet d'un saisissant photomontage d'Alexandre Rodtchenko en 1930. «Ville-narcisse», pour reprendre la belle image d'Hubert Damisch, tant elle s'est contemplée dans les représentations d'elle-même, à commencer par celle de son *skyline*, New York fut atteinte non seulement au physique, mais aussi au moral, par les frappes d'Al-Qaeda. Une sorte de délire de persécution remplaça un temps l'autosatisfaction qui dominait auparavant.

Cette dépression momentanée aurait pu provoquer un sursaut radical et permettre, une fois le choc surmonté, de trouver sur le site du World Trade Center l'assiette pour un renouvellement conceptuel de l'architecture verticale. En dépit de l'intense fermentation d'idées qui suivit la destruction des tours jumelles, et qui saisit architectes, urbanistes, sociologues et militants associatifs pendant plus de deux ans, la reconstruction de ce qu'il est convenu d'appeler «Ground Zero» n'est qu'une collection de déceptions. Le projet concocté par Daniel Libeskind, qui avait triomphé de celui de l'équipe pilotée par Rafael Viñoly, a été émasculé dans le cours de sa mise en chantier, mais il est vrai qu'il comprenait nombre d'éléments plus graphiques qu'architecturaux, faciles à éliminer au nom du «réalisme».

La *Liberty Tower* qui devait en couronner la spirale ascendante fut réduite étape par étape à un obélisque vitré qui fait regretter les prismes de Minoru Yamasaki, dont la façade et la structure étaient fort ingénieuses. Quant au centre de transport de Santiago Calatrava, il ne recevra que des liaisons marginales par rapport aux dessertes principales de Downtown.

C'est ailleurs qu'il faut trouver le véritable sursaut de New York dans la première décennie du xxi^e siècle. Personne n'attendait de Michael Bloomberg, transfuge démocrate, qu'il se lance dans la plus importante campagne de transformation urbaine depuis le mandat de John Lindsay, maire de 1966 à 1973. Rassemblant autour de lui une équipe soudée, il n'a nullement interrompu le processus de gentrification en cours depuis les années 1970, profitant aussi du retour de la sécurité assuré par la politique de son prédécesseur, le justicier Rudolph Giuliani. Alors que la planification régionale, qui connut son heure de gloire dans les années 1920, n'est plus qu'un souvenir lointain tant elle se limite au seul secteur des transports, la projection dans l'avenir d'une ville plus économe en énergie, comme le promet le programme PlaNYC 2030 (conjugaison de stratégies sectorielles que ne raccorde au demeurant aucun dessin unificateur), se transpose dans des interventions précises.

La reconquête des rivages industriels de Brooklyn et des friches portuaires de l'Hudson réconcilient New York avec les cours d'eau et la baie et lui restitue la géographie qui en fit le premier port mondial. Projet à long terme, comme le fut Central Park, la transformation en parc de la décharge de Staten Island retrouve le souffle des projets de Frederick Law Olmsted. Dans le même temps, le tissu des quartiers, de Manhattan aux confins des *boroughs* extérieurs, est transformé par le jeu d'un *zoning* modifié par secteurs – plus d'une centaine au total – permettant d'augmenter la densité au voisinage des nœuds de transport; pendant que les transferts de droits de construire permettent de récompenser en élevant leur plafond les opérations confiées à des concepteurs de qualité. Par le jeu de ces incitations et négociations, New York se montre en définitive moins productrice d'icônes architecturales, en dépit de la présence sans précédent de professionnels venus du monde entier (de Renzo Piano à Jean Nouvel et de Fumihiko Maki à West 8), que de pratiques inédites de transformation urbaine. Sans doute ces démarches, indissolublement liées au dynamisme du marché immobilier, ne sont-elles pas totalement transposables dans des situations urbaines déprimées, mais elles n'en marquent pas moins le remplacement d'un régime dans lequel New York faisait figure de modèle physique par un modèle plus méthodologique, comme si, métaphore de l'ère post-industrielle, la ville n'exportait plus du *hardware* mais du *software* urbain. ●