



LE PROJET HIGH LINE :

REQUALIFICATION D'UNE VOIE FERRÉE AÉRIENNE À NEW YORK

SYNTHÈSE



Crédit : Joel Sternfeld (c) 2000



Crédit : Joel Sternfeld (c) 2000



Crédit : Auteur inconnu, 1934

Le projet consiste à requalifier une voie ferrée aérienne désaffectée en la transformant en un espace public vert. Le projet est localisé à New York, sur la rive ouest de Manhattan, dans un secteur à vocation industrielle en voie de revitalisation. L'infrastructure faisant l'objet de ce projet est un rail construit de 1929 à 1934, sur une structure surélevée, dans le but de soulager la congestion urbaine. Le tracé de la voie ferrée, appelée *High Line*, franchit 22 îlots construits, de la 34^e rue à la rue Gansevoort, et traverse à plusieurs reprises de vieux entrepôts. La voie ferrée, inutilisée depuis 1980, a été envahie par une végétation diverse : herbes, fleurs, arbustes. Sa localisation en fait un belvédère intéressant offrant des perspectives visuelles sur la Hudson River, le quartier et les entrepôts.

Les avantages de ce projet sont divers : conservation d'un artéfact dont la valeur historique et esthétique est significative, revitalisation d'un quartier, notamment par la hausse de la valeur des propriétés adjacentes, apport significatif d'espace vert dans un secteur qui en manque et caractérisation du quartier lui apportant une nouvelle identité.

Données techniques

- Longueur de la voie ferrée aérienne de 2,3 km;
- Largeur variant de 9 à 18 mètres;
- Superficie totale d'espace à aménager équivalent à environ 27 000 mètres carrés;
- Hauteur variant de 5,5 à 9 mètres;
- Structure d'acier et de béton armé construite de façon à supporter deux trains de marchandises ;
- Propriété de la Ville de New York depuis novembre 2005, après qu'elle ait été cédée par Conrail\CSX Corporation;
- Coût de requalification estimé à 60 à 100M\$ US.

Contexte

L'ancien maire de New York souhaitait démolir cette voie ferrée qui a pourtant fait l'objet de nombreux projets d'architecture, tant dans les écoles que chez les designers. Un comité de citoyens s'est mobilisé, il y a cinq ans, afin de préserver cette structure comme espace public. Ce comité, appelé *Friends of the High Line* (FHL), regroupe des résidents, des commerçants, des professionnels, des



Crédit : Joel Sternfeld (c) 2000



Crédit : Auteur inconnu, 1934



Crédit: The City of New York, (c) 2004

TENDANCES

politiciens, des groupes communautaires et culturels. La nouvelle administration de la Ville appuie quant à elle le projet et lui a récemment alloué un budget de 43,5 M\$.

Processus

Le groupe FHL a d'abord procédé à une campagne de sensibilisation de la communauté en publiant un ouvrage sur le *High Line*, en produisant un vidéo, en mettant en ligne un site Web et en montant une exposition de photographies. Par la suite, une collecte de fonds a été réalisée.

La Ville a ensuite modifié les règles d'urbanisme pour réglementer la forme et la hauteur des nouvelles constructions à proximité du *High Line* afin de préserver les corridors visuels à partir du futur parc.

Le FHL, en collaboration avec la Ville de New York, a tenu, en 2003, un concours de design lors duquel 720 participants, provenant de 36 pays, ont soumis des propositions conceptuelles. Ces propositions sont accessibles sur le site de FHL.

Au début de l'année 2004, un groupe d'architectes paysagistes et d'architectes a été mandaté afin de produire un plan d'aménagement (*master plan*). Le groupe Field Operations and Diller Scofidio + Renfro présente son concept ainsi : « *Keep it simple, keep it wild, keep it quiet, keep it slow* ». Le projet vise à aménager le *High Line* de façon à créer une promenade pédestre et des places publiques. La végétation naturelle est conservée et accentuée par des plantations indigènes. L'approche est qualifiée d'« agri-lecture » puisqu'elle reproduit l'entrelacement existant entre les éléments industriels et naturels.

À la suite de négociations avec le *Federal Surface Transportation Board*, la voie ferrée a été convertie en un parc public, en novembre 2005. La conversion s'est réalisée selon une procédure de « *rail banking* », un mécanisme prévu par la loi fédérale depuis 1983. Cette législation engage en fait les communautés et les villes qui se prévalent de l'opportunité d'aménager ces anciennes voies en sentiers de toute sorte, à maintenir le tracé linéaire afin de permettre un éventuel retour à la fonction initiale de transport sur rail. Le projet du *High Line* est le premier projet de conversion d'une voie aérienne. L'organisme *Rail-to-Trail Conservancy* supporte ce type de projets depuis 1986. Son site Web présente un portrait des voies qui ont été modifiés jusqu'à maintenant dans les états américains.

Cette volonté de mettre en valeur des vestiges témoins du début du siècle dernier s'est manifestée dans d'autres villes américaines : Chicago, Philadelphie et Jersey City. La Ville de Philadelphie étudie la faisabilité de transformer le *Reading Viaduct*, une voie ferrée aérienne construite en 1890, en un parc public. À Chicago, un groupe fait pression pour convertir la *Bloomingdale Trail*, une voie ferrée du Canadien-Pacifique, inutilisée depuis plusieurs années, en un sentier multifonctionnel. La Ville de Chicago a d'ailleurs inscrit le projet de la *Bloomingdale Trail* au plan directeur des espaces verts du Logan Square, le quartier où la voie ferrée se trouve.

La Promenade plantée de Paris



Crédit: Pierre Invernizzi

ANALYSE

Ce parc linéaire, dont la réalisation est estimée à un montant de 10 à 15M\$, permettrait d'ajouter cinq hectares d'espaces verts (City of Chicago, 2004).

Par ailleurs, ce projet s'inscrit dans la lignée de la Promenade plantée de Paris. Il s'agit en fait du seul comparable connu de réhabilitation d'une voie aérienne de transport. Cette promenade est en fait une ancienne voie aérienne de métro, construite au 19^e siècle, qui a été transformée en espace vert. D'une longueur de cinq kilomètres, elle s'étend de la Bastille au Bois de Vincennes, intégrant des cafés, des boutiques et des ateliers sous les arches de pierre de la structure.

Au Québec, à l'heure actuelle, plusieurs emprises ferroviaires où les rails ont été démantelés ont fait l'objet de réutilisation à des fins de voies cyclables. Par exemple, le Corridor des cheminots de Québec à Val-Cartier et le Petit-Témis (CN) de Rivière-du-Loup à Edmunston. Au plan juridique, les emprises de voies ferrées sont généralement cédées aux municipalités et aux municipalités régionales de comté qui se chargent ensuite de l'aménagement. Toutefois, la plupart de ces corridors cyclables se situent au niveau du sol, à l'extérieur du milieu urbain. Il ne s'agit pas « d'espace verts suspendus » comme dans le cas du *High Line*.

Reste à voir si certaines composantes urbaines comme les autoroutes surélevées, bien que moins significatives sur le plan architectural et culturel, pourraient offrir la possibilité d'augmenter les surfaces plantées en milieu urbain.

Par ailleurs, ce projet de *High Line* constitue un exemple de mise en valeur et de réhabilitation d'une composante de l'histoire industrielle qui, à une époque encore très récente, aurait été démantelée ou camouflée. Il illustre l'évolution de la notion de patrimoine qui tend de plus en plus à s'élargir pour englober des phénomènes plus récents comme la désindustrialisation. Il s'agit en effet d'une préoccupation fondamentale pour les pays industrialisés, qui assistent à la consolidation d'une nouvelle économie rendant obsolète de nombreux équipements industriels de toute nature (bâtiments, structures, sites, machineries).

Selon Dorel-Ferré (1998), deux approches peuvent être mises de l'avant pour sauvegarder le patrimoine industriel : la muséification et la réhabilitation fonctionnelle. L'approche préconisée pour la voie ferrée aérienne à New York est une approche de réhabilitation fonctionnelle qui met en valeur le patrimoine en plus de lui donner un usage social. Non seulement le projet permet-il de réintégrer la nature dans la ville, mais il apporte également une contribution au plan culturel et identitaire en valorisant une ancienne composante urbaine dégradée.

RÉFÉRENCES

Association québécoise pour le patrimoine industriel, site Internet, [En ligne].
<http://www.mcc.gouv.qc.ca/pamu/organismes/aqpi/aqpi.htm>
(consulté le 26 janvier 2006)

Calenda, Patrimoine mondial, Patrimoine industriel, site Internet, [En ligne].
<http://calenda.revues.org/nouvelle919.html>
(consulté le 26 janvier 2006)

City of Chicago, 2004, *Logan Square Open Space Plan*, [En ligne].
http://egov.cityofchicago.org/city/webportal/portalContentItemAction.do?BV_SessionID=@@@0241698222.1138634218@@@&BV_EngineID=ccccaddglfehigdcefecelldffhdfgm.0&contentOID=536910041&contentType=COC_EDITORIAL&topChannelName=HomePage
(consulté le 31 janvier 2006)

DOREL-FERRÉ, Gracia. 1998, « Le patrimoine industriel », *Le Bulletin de liaison des Professeurs d'histoire-géographie de l'académie de Reims*, no.15, [En ligne].
<http://crdp.ac-reims.fr/Ressources/brochures/blphg/bul15/Pat-ind.htm>
(consulté le 26 janvier 2006)

Friends of the Bloomingdale trail, site Internet, [En ligne].
www.bloomingdaletrail.org
(consulté le 26 janvier 2006)

Friends of the High Line, site Internet, [En ligne].
www.thehighline.org
(consulté le 26 janvier 2006)

La Promenade plantée, site Internet, [En ligne].
<http://www.promenade-plantee.org/>
(consulté le 26 janvier 2006)

Rail banking program, site Internet, [En ligne].
http://www.urban-os.com/project-pool/one?prj_id=3592
(consulté le 26 janvier 2006)

Rail-to-Trail, site Internet, [En ligne].
www.railtrails.org
(consulté le 26 janvier 2006)

ULAM, Alex. 2004, « Taking the high road, New York city's defunct High Line rail trestle is ready to be reinvented », *Landscape Architecture*, décembre, vol.94, no.12, p.62-69.

Ce texte fait partie intégrante d'une fiche synthèse déposée en février 2005 dans le Réseau de veille intégrée sur les politiques publiques et révisée en janvier 2006.