

Vers une nouvelle qualité urbaine

La reconversion de la High Line de New York comme support d'une nouvelle typologie d'espace public

Jérémy JARDIN

Sous la direction du Maître Assistante Muriel Delabarre
et sous l'expertise du Prof. Antonio Da Cunha



© Jérémy Jardin, 2017

Table des matières

AVANT-PROPOS.....	3
Remerciements	4
Résumé.....	5
Mots-clés.....	5
Abstract.....	6
Key words.....	6
I. INTRODUCTION	7
A. Problématique.....	8
B. Cadre théorique	11
C. Question générale de recherche.....	11
D. Construction des données et mise en place du cadre opératoire	13
II. FONDEMENTS THÉORIQUES	15
A. De la ville industrielle au post-modernisme – histoire brève du l’urbanisme des deux derniers siècles.....	16
1. 1800 – 1900 : de la ville industrielle aux théories progressistes	16
2. 1900 – 1960 : la ville fonctionnelle et l’émergence du mouvement moderne.....	19
3. 1960 à aujourd’hui : déclin du mouvement moderne et naissance de l’urbanisme durable	22
B. Espace public, reconversion urbaine et qualité urbaine – éléments de définition	25
1. L’espace public comme levier d’action pour la fabrique de qualité	25
2. Reconversion des formes urbaines héritées.....	30
3. La qualité urbaine comme linéament de l’espace public	34
III. PARTIE EMPIRIQUE.....	43
A. Secteur d’étude – la High Line de New York.....	44
1. Situation générale	44
2. Du transport de marchandises au parc urbain – généalogie de la High Line	46

3.	La High Line aujourd’hui.....	49
B.	Cadre opératoire	50
1.	Outil analytique.....	51
2.	Déroulement du travail empirique, une démarche <i>in situ</i>	51
3.	Limites méthodologiques.....	52
C.	Analyse de terrain	53
1.	Analyse des composantes matérielles	53
2.	Analyse croisée des composantes matérielles du site – vers une lecture scénographiée du parc	78
D.	Conclusion de la partie empirique – cartographie séquencée de la High Line.....	88
IV.	CONCLUSION ET PISTES DE RECHERCHES	91
A.	Synthèse de la réflexion	92
B.	Problématique, questions de recherche et hypothèses – éléments de réponse	92
C.	Pistes de recherche et ouvertures	94
V.	BIBLIOGRAPHIE	95
VI.	ANNEXES	106
A.	Design urbain	107
B.	Revêtement du sol	116
C.	Éclairage	120
D.	Végétation.....	126
E.	Morphologie du tracé	130
F.	Accessibilité.....	134
G.	Mémoire du passé.....	138
H.	Mises en scène de la rue et lieux d’intérêt	143
I.	Contexte bâti.....	147

AVANT-PROPOS

Remerciements

Je tiens tout d'abord à adresser mes remerciements les plus sincères à Madame Muriel Delabarre, directrice de ce mémoire, pour son suivi, ses conseils, ses relectures et ses encouragements tout au long de ce travail.

L'expression de ma haute reconnaissance va également à Monsieur Antonio Da Cunha, expert de ce travail, pour l'ensemble des connaissances acquises durant mon cursus universitaire et la curiosité qu'il a suscité chez moi.

J'exprime encore toute ma gratitude à Monsieur Benoît Rossel, qui n'a épargné aucun effort lors de la relecture de ce mémoire, et à Madame Laurette Rohrbach pour son soutien tout au long de ce travail, ses conseils et ses photos gracieusement partagées.

Je tiens à saluer la générosité de l'Association des Géographes de l'Université de Lausanne (ArGiLe) pour leurs Fonds de soutien aux mémoires de Master en géographie dont j'ai bénéficié, me permettant de réaliser mon travail de terrain dans les meilleures conditions possibles.

Enfin, je remercie ma maman, ma sœur et mes amis pour leur soutien infaillible, leurs précieux conseils et leurs nombreux encouragements durant l'ensemble de ce travail.

Résumé

La Révolution Industrielle a profondément bouleversé le visage des villes. Le productivisme qui caractérise cette période a nécessité la création d'importantes infrastructures servant à la fabrication et au transport des marchandises. Les grands centres urbains ont alors été sillonnés de voies ferrées et de manufactures imposantes. Toutefois, l'évolution du contexte économique mondial dès la moitié du XXe siècle a plongé ces infrastructures dans la désuétude. Néanmoins, après plusieurs décennies d'abandon, ces espaces hérités, nommés friches industrielles, font l'objet d'un regain d'intérêt. À l'heure de l'urbanisme durable, de nombreuses villes entreprennent la reconversion d'anciens sites ferroviaires en espaces publics de qualité. En effet, leur situation souvent proche du centre des villes en font des lieux-clés pour la densification et la redynamisation économique et sociale des centres urbains. Forte de sa volonté de s'insérer parmi les villes les plus durables du monde, New-York a entrepris la reconversion d'un ancien viaduc ferroviaire en une promenade publique végétalisée circulant entre les immeubles, la High Line. Avec un succès retentissant dès son ouverture en 2009, ce parc urbain présente la particularité de s'inscrire sur une longueur considérable de plusieurs kilomètres. Cette morphologie atypique conditionne l'intérêt porté à un tel site. Dès lors, par l'analyse de la dimension spatiale de la High Line selon une approche qualitative des espaces publics, il s'agit de déterminer si la spatialité de la High Line est génératrice d'une nouvelle qualité urbaine, elle-même porteuse d'une nouvelle typologie d'espace public.

Mots-clés

Urbanisme – Espaces publics – Reconversion urbaine – Espaces hérités – Héritage industriel – Friches industrielles – Site ferroviaire – Qualité urbaine – Parc urbain – Parc linéaire

Abstract

The Industrial Revolution has profoundly changed the face of cities. The productivism that characterizes this period needed the creation of important infrastructures for the manufacture and transport of goods. The large urban centers were then criss-crossed with railways and imposing factories. However, the evolution of the global economic context since the mid-twentieth century has plunged these infrastructures into obsolescence. Nevertheless, after several decades of abandonment, these inherited spaces, called brownfields, are the subject of a renewed interest. At the time of sustainable urbanization, many cities are undertaking the conversion of former railway sites into quality public spaces. Their situation, which is often close to the center of the city, makes it a key area for densification and economic and social revitalization of urban centers. Building on its desire to become one of the most sustainable cities in the world, New York undertook the conversion of an old railway viaduct into a vegetated public walkway between buildings, the High Line. With a resounding success since its opening in 2009, this urban park has the particularity of registering over a considerable length of several kilometers. This atypical morphology conditions the interest in such a site. Therefore, by analyzing the spatial dimension of the High Line according to a qualitative approach to public spaces, it is necessary to determine whether the spatiality of the High Line generates a new urban quality, itself a new typology of public space.

Key words

Urbanism – Public spaces – Urban reconversion – Inherited spaces – Industrial heritage – Brownfield lands – Railway site – Urban quality – Urban park – Linear park

I. INTRODUCTION

« La ville est la plus complète et la plus réussie des entreprises de l'Homme de refaire le monde à l'image de ses désirs. Mais, si la ville est le monde que l'Homme a créé, elle est aussi le monde dans lequel il est condamné à vivre. Ainsi, indirectement, et sans pleinement connaître le sens de son action, en faisant la ville, l'Homme se change lui-même. »

(Robert Park, 1967)

A. Problématique

L'espace public est perçu comme un élément fondateur de l'urbain. De l'Agora grecque aux places publiques d'aujourd'hui, il fait partie intégrante de la ville. Toutefois, il n'en a pas toujours été ainsi. Des suites de la Révolution Industrielle, les réflexions sur l'aménagement des villes ont grandement remis en question l'importance de ces espaces. En effet, le XIXe siècle apparaît comme une rupture majeure dans les conceptions urbanistiques. L'urbanisation intensive caractérise la période, conséquence directe de l'expansion démographique provoquée par le processus d'industrialisation des villes. Elle engendre une altération du cadre de vie des citoyens. Dès lors, la société qui en résulte est plongée dans le chaos. L'insalubrité gangrène les rues et les espaces de vie ; les conditions de travail pénibles conduisent à la naissance du prolétariat et à l'apparition des premiers taudis. L'espace public n'échappe pas à ces bouleversements. Alors que les premiers travaux entrepris dans les grandes villes pour inverser cette tendance (la transformation de Paris par le baron Haussmann de 1852 à 1870, le plan Cerdà de Barcelone en 1860) en modifient profondément la forme, l'urbanisme du XXe siècle provoque leur disparition (Ragon, 2016).

Les réflexions sur l'urbain qui découlent des constats émis en regard de la société industrielle conduisent à l'élaboration de modèles d'aménagement des villes susceptibles d'améliorer les conditions de vie des habitants. À cet effet, bien que d'autres modèles se développent (culturalisme et naturalisme), le mouvement moderne, incarné par l'urbanisme fonctionnel, est un courant qui s'intensifie dès le début du XXe siècle. Ses principes fondateurs de séparation des fonctions et d'abrogation de la rue au profit de l'automobilité émergente, cristallisés notamment dans la Charte d'Athènes, texte édictant les fondements du mouvement moderne et rédigé des suites du quatrième Congrès International d'Architecture Moderne (CIAM) en 1933, ne définissent aucune typologie d'usages aux espaces publics, les réduisant au rang d'étendue gazonnée ou de parking cloisonnés par les tours et barres d'immeubles qui constituent les grands ensembles (Ragon, 2010 ; Le Corbusier, 2016).

Dès la seconde moitié du XXe siècle, l'échec social constaté au cœur des quartiers de grands ensembles et la disparition des piétons dans les villes modernes poussent à nouveau les penseurs de l'urbain à la critique de leur société (Jencks, 1977 ; Jacobs, 2012). Dès lors, l'émergence de ces nouvelles critiques tend à amorcer une réorientation de l'aménagement des territoires. En effet, la métropolisation, la transformation des mobilités (essor de l'automobile, fordisme) et des modes de communication, l'étalement urbain, les ségrégations sociales et spatiales ainsi que le constat d'un impératif écologique entament une transition vers un

nouveau mode de penser la ville. L'hégémonie du modernisme fait place à une culture du confort basée sur le *mieux-vivre qualitatif* et, malgré l'absence d'un modèle défini, il est désormais essentiel de repenser la métamorphose des espaces urbains hérités. La quête d'une nouvelle qualité urbaine qu'il s'agira de définir, témoin du renouveau de l'imaginaire urbain, apparaît alors comme un élément-clé de cette transition (Da Cunha & Guinand, 2014).

Aujourd'hui, l'abandon des centres urbains par leurs habitants préoccupe de plus en plus les villes. Bon nombre d'entre elles saisissent les enjeux d'un urbanisme à échelle humaine et amorcent une reconversion de leur milieu urbain, longtemps voué à la circulation automobile, en portant une attention particulière à la qualification des espaces publics et à la place accordée aux piétons. Portland, San Francisco et Vancouver en Amérique ; Copenhague, Stockholm et Hambourg en Europe ; Sydney et Singapour à l'est en sont les exemples les plus probants. Création de squares, places et parcs publics, limitation de la voiture par des taxes ou la piétonisation de certaines rues, promotion des mobilités douces sont des outils parmi lesquels les politiques publiques initient des dispositifs pour rendre leur ville plus respectueuse de l'environnement et favoriser les interactions sociales qui lui sont propres. Toutefois, dans un contexte urbain saturé par un nombre croissant de constructions, les espaces publics ouverts se réduisent et tendent à disparaître. Dès lors, professionnels et politiques s'efforcent d'identifier de nouveaux espaces susceptibles de répondre aux attentes du développement urbain durable. Dans cette optique, les anciennes constructions à vocation industrielle désaffectées présentent un fort potentiel de développement. Les anciennes usines et entrepôts sont aujourd'hui les espaces hérités de l'ère industrielle. Souvent situés en milieu dense, ils offrent une opportunité inédite de construire la ville sur la ville et créer des espaces de qualité pour les citoyens.

Dans le prolongement des actions de reconversion et de réhabilitation de friches industrielles, plusieurs villes envisagent la transformation d'anciens sites ferroviaires en espaces publics. Paris et la Promenade Plantée (1988), Rotterdam et le Hofbogen viaduct (en cours), Philadelphie et le Rail Park (2018) en sont quelques exemples. De fait, ce procédé consiste en la reconversion d'une portion – ou de la totalité – d'une voie de chemin de fer et éventuellement des bâtiments de proximité immédiate servant au transport de marchandises durant l'ère industrielle en un espace urbain public, ouvert à l'ensemble de la population. Ce type d'aménagement à la morphologie atypique, initié avec la Promenade Plantée de Paris à la fin du XXe siècle mais dont les principales réalisations restent très récentes, semble s'affirmer aujourd'hui en nouveau modèle d'espace public. En effet, bien que ses fondements soient partagés avec la définition de l'espace public classique, ses caractéristiques structurelles semblent le distinguer des places,

squares et parcs, notamment par ses dimensions. Dès lors, il convient de s'interroger sur les questions de qualité urbaine qu'un processus de reconversion d'un espace public introduit. En d'autres termes, en quoi la reconversion d'un site industriel peut offrir une opportunité nouvelle pour développer la qualité d'un espace public ? Partant de là, quelle typologie nouvelle d'espace public introduit-elle ?

New York, exemple parfait de la ville moderne et verticale, se place parmi les pionnières des villes durables. Elle adopte en 2007 un programme de diversification de la vie urbaine dans le but de redynamiser ses rues en donnant aux piétons l'espace nécessaire à la pratique de mobilités douces. Dans cette optique, en 2009, la ville a également rendu piétonne l'ensemble de la célèbre place de Times Square, rétrocedant plus de 7'000m² de surface interdits aux véhicules motorisés à ses habitants. En outre, elle a créé plus de 300 kilomètres de pistes cyclables entre 2007 et 2009 et mis en place des programmes d'initiation au vélo (Gehl, 2012 : 33). Avec la volonté de s'inscrire dans la lignée des villes développant des typologie de nature telles que Paris, Valence, ou Vancouver, New York a également développé de nombreux espaces végétalisés (Riverside Park le long de l'Hudson, rooftops végétalisés, etc.) dans le but de réduire les effets d'îlot de chaleur et les émissions polluantes tout en augmentant l'offre de nature aux citoyens. Bien qu'ils n'aient pas tous la renommée et les dimensions de Central Park, l'un d'entre eux se démarque : la High Line. Servant de moyen de transport pour l'industrie jusque dans les années 1970, cet ancien viaduc ferroviaire du Lower West Side (Manhattan) est reconverti en parc urbain en 2009. Très rapidement, il acquiert une forte notoriété, attirant chaque année plusieurs millions de visiteurs. Véritable exemple pour de nombreuses villes désireuses de développer leur trame végétale et piétonne (Chicago, Québec, Philadelphie), il représente un cas d'analyse intéressant en vue de questionner les notions de « reconversion » et de « requalification » en milieu urbain. Dans une visée de répondre à la problématique générale énoncée ci-avant, une étude *in situ* de ce parc sera réalisée. Dans un deuxième temps, nous verrons en quoi cet espace public introduit des aspects de qualité urbaine et verrons en quoi la High Line est représentative d'un nouveau modèle de parc urbain.

Un premier travail considérant les cadres théorique et empirique, permettra de contextualiser les pratiques de reconversion des espaces hérités au travers d'une rétrospective des différents courants urbains qui ont conditionné le développement des villes de ces deux dernières décennies. Des notions indispensables telles que l'espace public, la reconversion urbaine et la qualité urbaine, nécessaires à l'appréhension d'un tel cas d'étude seront également développées afin de consolider le cadre théorique dominant pour cette réflexion. Enfin, le travail

empirique *in situ* sera présenté avant d'apport dans l'analyse des éléments nécessaires pour répondre aux interrogations soulevées dans ce mémoire.

B. Cadre théorique

Ce travail s'inscrit dans un contexte de renouvellement urbain opéré dans la phase de transition dont les villes font aujourd'hui l'objet. Dès lors, une portée historique est donnée au présent document dans l'optique de saisir pleinement les différentes étapes constitutives des réflexions actuelles sur l'aménagement urbain. Ainsi, les faits marquants et les courants urbanistiques majeurs ayant existés du XVIII^e siècle à nos jours seront développés en première partie de travail. De plus, les politiques publiques en matière d'aménagement du territoire s'orientant aujourd'hui vers un développement plus durable des villes, le piéton occupe une place importante dans les réflexions sur les centres urbains. Aussi, la notion d'espace public fera partie intégrante du cadre théorique relatif à la problématique. De plus, les mutations urbaines dont les villes font aujourd'hui l'objet résultent des fondements structurels hérités de la ville fonctionnelle. Souvent, certaines de ces structures, généralement situées dans les centralités denses, font l'objet d'une reconversion et offrent ainsi la possibilité de créer de nouveaux espaces sur un territoire déjà saturé. Ces friches industrielles présentent alors un potentiel fort en vue d'orienter les villes vers un développement urbain durable. Le cas d'étude étant précisément un exemple de reconversion d'un ancien espace à vocation industrielle, la notion de requalification de l'espace fera partie intégrante de ce travail. Enfin, le concept de qualité urbaine et les éléments qui y sont intrinsèques – ambiances, mobilier, éclairage, etc. – viendront clore les apports théoriques à la réflexion.

C. Question générale de recherche

Au regard des éléments introduits au préalable, il apparaît indéniable que les espaces urbains hérités de l'ère industrielle aujourd'hui en friches incarnent un véritable levier d'action dans la requalification des centres. Toutefois, l'émergence des pratiques de reconversion interroge la notion de qualité urbaine. Ces pratiques semblent orienter la matérialisation des nouveaux espaces créés vers une qualité nouvelle des espaces produits. Il convient dès lors de se demander **en quoi la reconversion d'un site peut-elle offrir une nouvelle qualité d'espace public et produire, par-là, la définition d'une nouvelle catégorie d'espace public?**

La notion de qualité se traduit selon plusieurs dimensions (sociale, spatiale et fonctionnelle) (Zepf, 1999 ; 2004). Sans pour autant perdre les trois dimensions caractéristiques de cette

notion, une entrée par le spatial sera privilégiée dans le cadre de cette réflexion. Cette dimension de la qualité urbaine se définit comme la somme des composantes physiques de l'espace, support des fonctions et génératrice d'ambiances. Elle regroupe dès lors les éléments structurant l'espace, le mobilier urbain, les formes, les matériaux et la colorimétrie, mais aussi le cadre bâti dans lequel s'inscrit cet espace, les densités et la diversité architecturale (Da Cunha & Guinand, 2014 : 40ss). La qualité spatiale fait également appelle à la notion d' « *ergonomie* », renvoyant au confort de l'espace (accès, revêtement du sol, mobilier adapté, etc.)(Bonnard & al., 2009 ; Gehl, 2012).

Par l'intermédiaire de l'analyse du parc urbain de la High Line, il s'agira en premier lieu d'identifier la matérialité de cet espace public produit et reconverti. Quelles en sont ses caractéristiques physiques ainsi que ses principaux constituants ? Quelle en est la grammaire nouvellement définie ? Pour répondre à ces questions, un outil analytique sera mis en place pour appréhender cet espace dans la matérialité produite (grille de lecture) et déterminer les éléments qui concourent à dessiner la qualité. Dans un deuxième temps, nous observerons en quoi cette grammaire est représentative d'un nouveau modèle de parc urbain. En d'autres termes, il s'agira de montrer en quoi l'analyse spatiale de la High Line conduit à l'identification d'une grammaire caractéristique d'un nouveau type d'espace public, un système de parc linéaire. L'aménagement de cette opération introduit-elle une nouvelle typologie d'espace public ? Partant de là, deux hypothèses peuvent être formulées en ces termes. La nouvelle matérialité constitutive du parc énonce des principes de qualité d'espace public. De cette grammaire nouvellement introduite, une typologie d'espace public est définie et tend à dessiner un système de type parc urbain linéaire. Afin de synthétiser au mieux la problématique énoncée, un schéma conceptuel a été réalisé. Il définit le fil directeur de ce travail et initie le cheminement des réflexions conduisant à l'élaboration de la problématique et du raisonnement porté dans le cadre de ce travail.

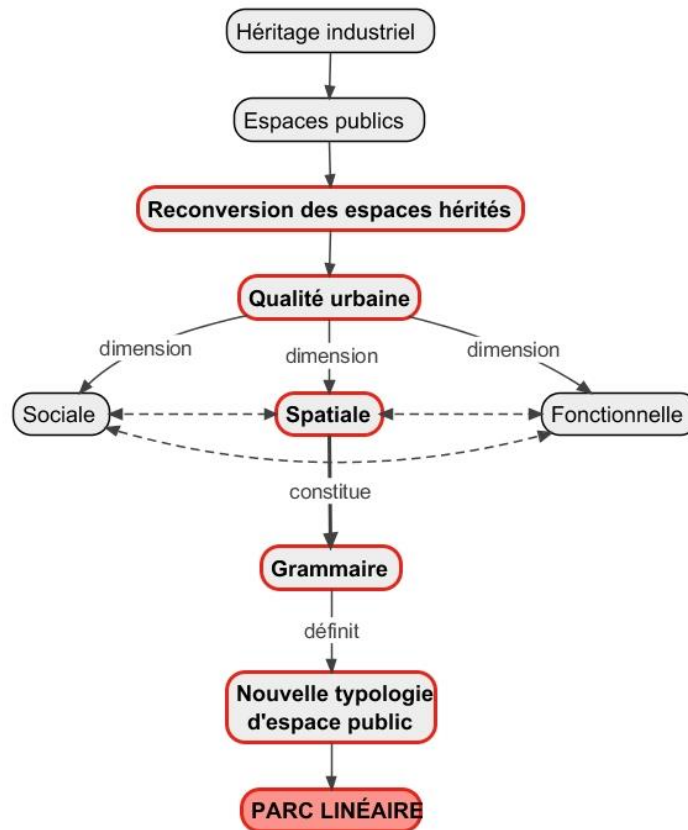


Figure 1 – Schéma conceptuel synthétique.
Source : Jardin, 2017.

D. Construction des données et mise en place du cadre opératoire

Le traitement des espaces publics et la fabrication d'une qualité urbaine en vue d'accroître la qualité de vie d'un territoire défini nécessite la prise en compte conjointe de facteurs physiques, matériels et de la dimension sensible propre à la perception du lieu par l'acteur et l'usage qu'il en fait. En effet, bien qu'elle permette de rendre certains résultats exploitables, les recherches actuelles s'accordent à dire qu'une approche strictement méthodologique comme celle prônée par Lynch (1960) pour l'analyse des formes urbaines est désormais incomplète. Une telle analyse est exhaustive lorsque la dimension sensible est prise en compte simultanément. Dès lors, le travail de terrain se décline sous plusieurs entrées ; une première basée sur les aspects strictement matériels et constitutifs du support de l'action sociale, une autre reposant sur les fonctionnalités du site et une troisième focalisée sur les acteurs du lieu et l'usage qu'ils en font.

Alors que l'essentiel des éléments de définitions et les bases théoriques nécessaires à l'appréhension du concept de qualité urbaine et de reconversion des espaces hérités seront développés dans le chapitre deux, la préparation du cadre opératoire repose sur l'analyse

croisée de différentes sources bibliographiques. Les points jugés essentiels par certains auteurs-référence pour la fabrique de qualité urbaine dans un espace public sont étudiés et regroupés afin d'établir une grille d'analyse multicritère servant à la construction des données de terrain. Parmi ces travaux, nous citerons Antonio Da Cunha & Sandra Guinand (2014) pour la qualité urbaine, Jan Gehl (2012) pour la création d'espaces à échelle humaine, Henry Torgue (2005, 2012) et Jean-Paul Thibaud (2015) pour les ambiances. D'autres ouvrages offrent quelques éléments servant à l'élaboration du cadre opératoire. C'est le cas notamment de *Déclin et survie des grandes villes américaines* de Jane Jacobs (1961) et la thèse universitaire de Muriel Delabarre intitulée *Natures plurielles : pour une contribution à l'habitabilité de l'espace public contemporain* (2013). La grille ainsi construite fait figure de fil directeur lors de l'analyse du cas d'étude *in situ*. Déclinée sous trois entrées (dimensions physique, pratique, sociale), la grille d'analyse permet une lecture exhaustive du parc afin d'en définir au mieux les caractéristiques et apporter des éléments de réponse à la problématique pertinents dans le chapitre trois.

II. FONDEMENTS THÉORIQUES

« La ville n'est pas aussi mauvaise que l'Enfer, et elle ne risque guère d'être aussi bonne que l'Utopie. »

(Geddes, 1994 : 87)

A. De la ville industrielle au post-modernisme – histoire brève du l'urbanisme des deux derniers siècles

L'urbanisme, compris comme une forme d'aménagement du territoire par les hommes, existe depuis l'ère des premiers regroupements sédentaires. Il a évolué de pair avec le contexte socio-économique et naturel des différentes périodes marquantes de l'histoire (Merlin, 2015 : 5, 10). Parmi ces périodes, la Révolution Industrielle tient un rôle prépondérant dans les mutations socio-économiques des villes. Perçue comme une « *rupture historique radicale* » (Choay, 2014 : 33) par les progrès techniques circulatoires (apparition des premières voies ferrées) et les matériaux de construction (fer, houille, verre), elle amorce un changement sociétal majeur. L'apparition des logiques capitalistes dans la production des biens et des services propulse la pensée technique au cœur des préoccupations (Ascher, 2013). La morphologie des villes, influencée jusqu'alors par l'urbanisme néoclassique misant sur l'ordonnancement géométrique et l'embellissement par la perspective, n'est plus à-même de contenter les besoins structurels de la Révolution Industrielle (Merlin, 2015 : 21). En effet, la ville subit des mutations quantitatives et absorbe une forte concentration de personnes, de structures et de flux. Dès lors, il devient indispensable d'en adapter la forme afin d'assimiler ces mutations tout en répondant aux exigences du productivisme et du consumérisme. Cette nécessité de restructuration des villes marque l'amorce des révolutions urbanistiques qui conduiront à la naissance du mouvement moderne. Les critiques qui en résultent incarneront à leur tour l'élément déclencheur d'une réorientation vers un urbanisme durable et la requalification des espaces hérités. Dans les réflexions qui suivent, il s'agit d'effectuer une brève rétrospective sur ces réflexions qui ont conditionné l'évolution des villes et des sociétés durant les deux derniers siècles afin de saisir au mieux l'enjeu que représentent les friches industrielles dans le processus de redynamisation des centres urbains.

1. 1800 – 1900 : de la ville industrielle aux théories progressistes

La civilisation industrielle se caractérise par une nouvelle forme de société dont production et richesse sont les maître-mots. Souvent associée à la Révolution Industrielle, cette dernière n'est pourtant pas un évènement ponctuel, instantané. Au contraire, elle se déroule sur plusieurs décennies ; d'abord en Angleterre, puis en Europe et outre-Atlantique. Aussi, Thierry Paquot parle ici d'un processus d'industrialisation plus que d'une révolution (1992 : 393). L'avènement de la société industrielle répond à ce même processus. Les bouleversements politiques couplés à l'amélioration des techniques de production définissent le développement du commerce et

l'essor de l'industrie comme la pierre angulaire de la société capitaliste du XIXe siècle. Il en découle un éclatement des limites de la ville médiévale sous la pression de la nouvelle ville marchande. La morale du profit des propriétaires industriels entraîne une extension urbaine dont le chaos résultant conduira les penseurs du siècle à s'interroger sur la société industrielle naissante. La prolifération d'usines nécessaire à la quête du profit des chefs d'industrie crée des emplois pour les populations pauvres et déclenche un exode rural massif. Les campagnes sont désertées, les villes croissent pendant que d'autres se forment. Les gens s'entassent et les usines foisonnent. Ceci marque la première forme de rupture entre l'homme et la nature et le début de la société industrielle.

La société émergente marque alors la première rupture culturelle avec le passé et les espaces verts. En effet, ces derniers ne présentant aucune utilité productive, leur conservation est désuète et ils sont remplacés par des quartiers d'une densité encore jamais observée afin de répondre à la croissance démographique. Dans un même temps, un nouveau tracé des villes est adopté. La ligne droite devient l'outil de l'urbanisme industriel, l'échiquier s'impose comme le tracé idéal. En outre, la ville s'étend sans limites. Arasée si jugée incompatible, la topographie n'est plus une contrainte : « à la ville biologique médiévale se substituait la ville du profit » (Ragon, 2016 : 23). Les transports, essentiels à la ville industrielle, sont seuls représentants d'une barrière à l'extension des villes. Bien que le chemin de fer soit l'artisan principal du processus d'industrialisation, il ne permet pas de relier l'ensemble des quartiers éloignés du centre. Toutefois, des solutions sont très vite apportées : les omnibus, puis les tramways entrent en ville. Le souci des axes de circulation occupent la place première dans l'urbanisme de la société industrielle. Les cités marchandes sont, pour la majorité, scindées d'un axe principal de communication qui se multiplie au fil du XIXe siècle. Finalement, la ville médiévale est remplacée par la *civilisation paléotechnique* que Geddes (1994) accuse de sacrifier l'habitat, les espaces urbains et l'art urbain au profit des impératifs techniques de la circulation.

Dans cette frénétique recherche de productivité, l'insalubrité et le congestionnement apparaissent progressivement, au détriment de la qualité de vie. L'insécurité grandit en parallèle de la fragmentation sociale et spatiale, et l'hygiène demeure au cœur des préoccupations. Les interrogations qui en découlent témoignent de l'impuissance du système dans la gestion des mutations et de la qualité des espaces urbains. Face au constat de la détérioration du cadre de vie et du chaos instaurés par l'insalubrité de l'habitat, l'absence d'espaces verts et la voirie inadaptée au modèle sociétaire, il devient urgent de proposer un nouvel aménagement du territoire sur lequel reposerait une structure sociétale libérée du poids de la ville industrielle.

C'est précisément dans le but de donner un ordre nouveau à la société contemporaine que les penseurs du XIXe siècle élaborent les premières théories de l'urbanisme que Choay nomme « modèles » (2014 : 16).

Émergence des théories progressistes

De fait, les théories de l'urbanisme reposent sur deux modèles prédominants : le progressisme et le culturalisme. Loin d'être totalement homogènes, ces dimensions regroupent néanmoins deux orientations distinctes pour appréhender le phénomène urbain et réfléchir à un nouveau concept de bien-être sur lequel il est primordial de se pencher si l'on souhaite s'intéresser à l'héritage urbain actuel et aux espaces publics en particulier. Toutefois, malgré des adhérents de renom tels que l'architecte viennois Camillo Sitte (Wieczorek, 1981 ; Sitte, 1996), il apparaît rapidement que le caractère résolument passéiste du culturalisme et son incapacité à répondre aux enjeux de la société industrielle ne lui permettront pas de s'imposer comme modèle dominant dans l'aménagement des villes. Dès lors, c'est le modèle progressiste, jugé plus enclin à répondre aux enjeux du XIXe siècle, qui assoira sa domination.

Les fondements de la pensée progressiste trouvent leurs racines au XIXe siècle dans les travaux de Cerdà, Haussmann ou encore Fourier. Ces derniers, au travers de leurs réflexions sur la ville et des mutations qu'ils ont entreprises à Paris et Barcelone notamment, tentent de trouver des solutions rationnelles aux préoccupations hygiénistes et circulatoires du début du siècle. Dès lors, on assiste à des mutations profondes de la forme urbaine : les frontières de la ville médiévale éclatent, les rues et places succombent aux grands boulevards et promenades. Les progrès de la science et de la technique sont au service du bien-être individuel (Choay, 2014 ; Merlin, 2015).

Concrètement, les fondements de ce courant reposent sur l'universalisation de l'homme et de l'habitat. Les progressistes perçoivent l'homme « *comme type, indépendant de toutes les contingences et différences de lieux et de temps, définissable en besoins-types scientifiquement déductibles* » (Choay, 2014 : 16). Et il en est de même pour l'habitat. Un point d'honneur est également accordé aux fonctions circulatoires de la ville, donnant naissance à une planification géométrique caractérisée par des tracés rectilignes. Le progressisme véhicule l'idée de modernité au travers du rendement et cristallise les besoins de la société que Geddes nomme *ère néotechnique* (en évolution de *l'ère paléotechnique* de la civilisation industrielle) dans la planification des grandes villes européennes et mondiales (1994 : 87). Il en résulte une standardisation du mode d'habiter qui s'apparente à une perte d'identité de la ville du vivre-

ensemble et dégage un caractère répressif largement agrémenté par l'ignorance des individualités propres à l'homme, de sa culture et de son environnement. L'éclatement des limites de la ville et le refus de la rue comme support de la vie commune ne font que renforcer le sentiment de disparition du caractère urbain des villes.

Malgré les critiques émises à l'égard du progressisme, par les défenseurs du culturalisme notamment, ses principes, bien qu'en partie repensés, seront repris par les architectes et urbanistes du XXe siècle. Ceci marque les débuts de la ville fonctionnelle et l'émergence du mouvement moderne qui conditionnera en partie l'image des villes jusqu'à nos jours.

2. 1900 – 1960 : la ville fonctionnelle et l'émergence du mouvement moderne

Bien que les prémisses se ressentent quelques années plus tôt déjà, c'est durant la période de l'entre-deux guerres que le courant progressiste s'installe dans la pensée urbanistique et que le mouvement moderne assied sa suprématie. En effet, c'est lors de la réunion de professionnels de l'urbain (dont Le Corbusier, Tony Garnier, Gropius et Mies van der Rohe en sont les plus notables) qui donnera naissance au premier des CIAM en 1928 que sont posés les jalons du mouvement moderne. Il faut attendre encore cinq ans et le déroulement du quatrième CIAM pour que, en 1933, la parution de la Charte d'Athènes (la publication pour le public large n'intervient qu'en 1941, par Le Corbusier) cristallise les bases du modernisme sur papier. Toutefois, ce n'est qu'en période d'après-guerre, dès la fin des années 1940, que des réalisations concrètes voient le jour.

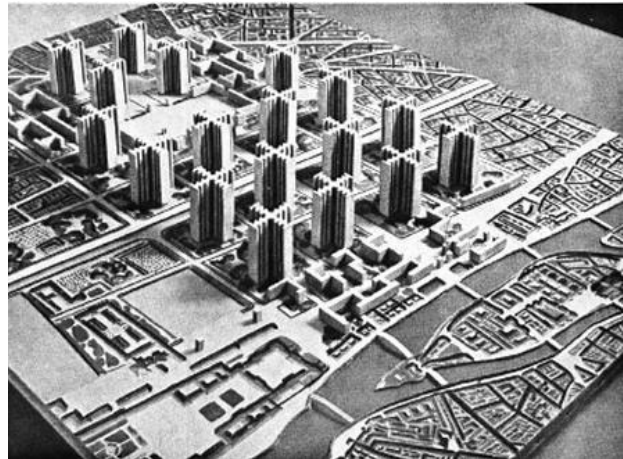
De fait, les principes constitutifs de la ville moderne sont loin d'être novateurs. Ils proviennent en majeure partie des théories progressistes. La ville moderne, dite *nouvelle*, se matérialise sous des formes strictes et suit des principes édictés de façon claire, ne laissant que peu de place à l'interprétation ou à de quelconques modifications. L'urbanisme fonctionnel se décline ainsi selon certains principes précis. Ceux-ci sont l'exaltation du soleil, des espaces verts et de l'hygiène ; la condamnation de la rue et de la banlieue, de l'alignement des habitations le long des voies de communication et des îlots insalubres. En outre, la Charte d'Athènes place la circulation comme une fonction primordiale de la vie urbaine. Logiquement, l'ensemble des éléments précités conduit à une matérialisation tout aussi stricte et rigoureuse sur le territoire.

Ainsi, la ville nouvelle se dessine sous les traits suivants. Le modernisme prévoit un aménagement du territoire qui se veut rationnel. Pour cela, il reprend le principe de séparation des fonctions déjà abordé dans les utopies progressistes de Fourier et en distingue quatre : se

loger, travailler, se recréer (ou se détendre, selon les auteurs) et circuler (Ragon, 2010 : 243 ; Paquot, 2008 : 14). Il en découle deux caractéristiques majeures de l'urbanisme fonctionnel : le zonage et la différenciation des réseaux de circulation. Le zonage a pour but de délimiter les différentes fonctions de la ville. La différenciation des réseaux, quant à elle, vise à hiérarchiser les voies de circulation selon des fonctions précises (habitation, transit, promenades, grande circulation, etc.). Les urbanistes placent ainsi la circulation comme une fonction primordiale de la vie urbaine, amorçant ainsi un processus de séparation entre piéton et voiture (Ragon, 2010 : 243). La rue, support de la vie urbaine, disparaît alors des conceptions de la ville pour ne laisser place qu'aux aspects circulatoires. Ceci s'inscrit notamment dans le mouvement de désurbanisation qui caractérise la ville nouvelle. En effet, dans le souci de renouer le lien entre la ville et la campagne, rongé par l'avènement de l'ère industrielle, les partisans de la Charte d'Athènes prévoient un zonage de l'habitat, constitué de constructions en hauteur et espacées de façon à optimiser l'impact solaire et laisser de la place pour les espaces verts. En outre, ces derniers sont conçus pour accueillir les services d'utilité publique tels que les écoles et les espaces de sport et de détente. L'objectif est aussi posé de réduire les distances entre le lieu de travail et le logement, jugées responsables des nuisances morales et physiques de la société industrielle, par la densification des centres urbains et l'abolition de la banlieue perçue comme « *une sorte d'écume battant les murs de la ville* » (Le Corbusier, 2016).

Finalement, la ville nouvelle se dessine sous les traits de bâtiments d'habitations de grandes dimensions, le plus souvent sous forme de tours et de barres, entrecoupés d'espaces verts et dont l'ensemble est sillonné par de grands axes de circulation hiérarchisés selon les fonctions qu'ils supportent. Ce sont tout du moins les plans de composition dessinés par Le Corbusier.

Figure 2 - Projet Plan Voisin dessiné entre 1922 et 1925 pour l'aménagement de la rive droite de Paris, par Le Corbusier.



Source : <http://lunettesrouges.blog.lemonde.fr/files/2012/12/plan-voisin-corbusier-2.jpg>

En réalité, seule une partie des principes de composition, essentiellement ceux concernant les bâtiments d'habitation, sont matérialisés sur le terrain au travers des grands ensembles. En effet, la période d'après-guerre dite des *Trente Glorieuses* est marquée par la nécessité de reconstruire les logements détruits et d'abriter une population toujours plus importante en raison de la croissance démographique qui marque les années suivantes. Dès lors, les architectes et les urbanistes sont toujours plus nombreux à

adhérer aux principes de la Charte d'Athènes et adoptent dans une large mesure ce type de construction. Bien que la France soit l'un des pays où l'urbanisme est fortement marqué par le fonctionnalisme, sans aucun doute en raison de l'absence de partisans du culturalisme et aux travaux du Corbusier, le mouvement moderne traverse les frontières pour atteindre l'Amérique. Ainsi, des grands ensembles sont bâtis à Saint-Louis, Baltimore, Pittsburgh ou encore New York (Jacobs, 2012 : 79). Des villes entières ont été dessinées selon les principes du fonctionnalisme. Brasilia en est certainement l'exemple le plus marquant, bien que Chandigarh (Inde), dont Le Corbusier est l'un des instigateurs, agisse également comme témoin de l'influence du mouvement moderne de par le monde (Merlin, 1972 : 252ss).

Remise en question des principes de la Charte d'Athènes

L'évolution des conditions de vie dans les nouveaux quartiers de grands ensembles soulève rapidement les premières critiques et la controverse de la ville fonctionnelle survient dès le milieu du XXe siècle. Comme le relève Jane Jacobs, les grands ensembles censés incarner l'élément de réponse aux problèmes sociétaux évoqués sont inversement perçus comme instigateurs d'une misère plus brutale encore. Ils sont, selon la traduction de ses termes, « *des programmes de logements sociaux transformés en foyers de délinquance et de vandalisme, générateurs sur le plan social d'une désespérance sans issue, situation pire que celle qui existait du temps des taudis que ces logements sont supposés avoir remplacés* » (Jacobs, 2012 : 15). Paquot (2009) les désigne comme un élément « *perturbateur* » de l'ensemble urbain, indifférent et agressif, disproportionné et sans commerces de proximité si ce n'est des galeries marchandes sordides (p.58). La ville moderne que Lewis Mumford nomme *Nécropolis*, la cité des morts, est alors accusée d'étouffer toute forme de société.

Ce constat ne se limite pas à l'Europe mais concerne également les États-Unis. Face à une vague d'immigration sans précédent, les principales villes américaines sont contraintes de trouver une solution au manque de logements et aux problèmes sociétaux qui se profilent. Alors que les populations résidentes se précipitent sur l'acquisition d'une propriété en banlieue, de nouveaux quartiers denses sont construits sur le modèle des grands ensembles afin d'absorber les migrations importantes. C'est à partir de ce constat que la désormais célèbre journaliste new yorkaise Jane Jacobs, dans son célèbre ouvrage *The Death and Life of Great American Cities* (1961), dresse une série de critiques de la ville fonctionnelle basées sur ses observations des grandes villes américaines telles que Boston, San Francisco, Los Angeles, Philadelphie ou New York. Effet ségrégatif de l'habitat de masse, application aveugle d'un modèle préconçu, déchirement des villes par les axes de circulation, disparition de la rue, croissance de l'insécurité

et infertilité des espaces verts sont quelques-unes des principales critiques émises à l'encontre du modèle fonctionnel imposé par le mouvement moderne.

Plus spécifiquement, la conception des espaces verts selon les principes de la Charte d'Athènes est remise en cause. L'espace vert est le produit de son environnement (Jacobs, 2012). Autrement dit, son succès (ou son échec) est tributaire de l'utilisation des espaces limitrophes. Ainsi, lorsqu'un parc est entouré d'une forte mixité (logements, hôtels, bureaux, commerces), sa fréquentation est importante et ce à différentes périodes de la journée. En revanche, un espace délimité par une monotonie fonctionnelle, uniquement des bureaux par exemple, ne sera vivant qu'à certaines heures de la journée correspondant au temps de pause des personnes travaillant dans le quartier (Long & Tonini, 2012). Or, c'est précisément le cas des grands ensembles. Les espaces verts qui ponctuent ces quartiers sont entourés de bâtiments à vocation monofonctionnelle (de logement, majoritairement) et ne font l'objet d'aucune typologie d'usage. De plus, les espaces gazonnés clairement délimités présentent une monotonie qui conduit les résidents des zones urbaines rénovées à n'y trouver aucun usage. Selon Jacobs, ce type d'aménagement ne convient qu'aux enfants jusqu'à quatre ans. Passé cet âge, l'usager agit sur son environnement et ne se contente plus de laisser l'environnement agir sur lui (2012 : 79). Or, l'environnement découle directement des principes de la Cité Radieuse. Il est donc parfait par définition. Le sort de ces espaces verts est alors voué à l'échec.

En conclusion, il apparaît que la matérialisation des principes de la charte d'Athènes par la construction de grands ensembles dans les villes d'Europe et d'Amérique ne répond pas aux défis posés par le contexte social précaire. À défaut d'offrir les solutions attendues pour palier à la crise du logement et aux préoccupations hygiénistes découlant de l'expansion des villes industrielles, le mouvement moderne provoque le déclin de la qualité de vie et l'abrogation de la notion d'urbanité telle qu'elle était perçue jusqu'alors. *The Death an Life of Great American Cities* officie comme élément déclencheur dans la pensée urbanistique et contribue à son époque à amorcer une réorientation dans le développement des villes. Il convient alors de s'intéresser à cette réorientation de la conception des villes dans la dernière partie du XXe siècle et au XXIe siècle.

3. 1960 à aujourd'hui : déclin du mouvement moderne et naissance de l'urbanisme durable

Le constat de l'empreinte écologique des villes et de l'abandon des centres urbains par ses habitants conduit à une remise en question de la vision hygiéniste et fonctionnaliste de l'urbanisme moderne (Ragon, 2010 ; Choay, 2014). Conception urbanistique dépassée par la

mondialisation, l'évolution des modes de communication et la révolution informatique, c'est précisément cette structure héritée qui est, selon Emelianoff, « à l'origine de dysfonctionnements qui obligent à reconsidérer les principes mêmes de l'urbanisme » (2007 : 52). Le rythme d'exploitation des ressources, conditionné par la logique économique de production et de consommation, doit impérativement être revu. Il est nécessaire de repenser le mode de vie des sociétés et, par conséquent, la conception des villes elles-mêmes (Levy, 2009). Dès lors, un tournant urbanistique majeur s'opère dès les années 1960. Le post-modernisme dans un premier temps, puis l'urbanisme durable contribueront à une révision complète de l'étendue, la forme, les fonctions et les usages des villes afin de réconcilier l'homme et la nature, et les hommes entre eux (Levy, 2009 : 139).

C'est dans les années 1970, suite à l'implosion volontaire du quartier rénové de Pruitt-Igoe, à Saint-Louis (USA), et aux écrits de Charles Jencks, entre autres, que le post-modernisme s'impose dans la pensée urbanistique. Positionné en opposant au mouvement moderne, dont l'échec des réalisations atteste des limites de ce modèle, il aspire à proposer une nouvelle orientation dans les réflexions sur la ville. Sans avoir la prétention d'établir un modèle prédéfini comme l'ont fait les fonctionnalistes au travers de la Charte d'Athènes, il vise à appliquer des nouvelles méthodes d'aménagement des villes dont les fondements divergent largement des principes appliqués jusqu'alors. La considération pour les héritages du passé réapparaît, de pair avec le pluralisme des styles, des formes et des références, tissant ainsi le lien avec la diversité des cultures (Voyé, 2003 : 117).

Ceci se caractérise par différents éléments qui, à terme, offrent de nouveaux horizons à l'évolution des villes de la fin du XXe et du début du XXIe siècle. Tout d'abord, l'urbanisme post-moderne prône une mixité fonctionnelle et culturelle de l'espace et du bâti, impliquant l'abandon de la spécialisation. Les espaces sont ouverts, polyfonctionnels et recomposables indéfiniment. La mixité s'applique également à la rue, qui retrouve une diversité de trafics, d'usages et d'usagers. Elle est à nouveau perçue comme le support de la société, véritable lieu de rencontre et d'interaction. La continuité dans le bâti vient renforcer le rôle de la rue ; ils incarnent à eux deux la structure de la ville post-moderne. De plus, alors que l'urbanisme fonctionnelle fait table rase d'un passé jugé inopportun pour la société moderne, l'espace et le temps retrouvent leur importance. Le post-modernisme met un point d'honneur à la conservation des formes anciennes et à la réhabilitation des espaces hérités en opérant un transfert d'usages (Voyé, 2003 : 119, 120).

La fin du XXe siècle voit également se former les premières Conférences européennes des villes durables et les sommets de la Terre, abordant la question du développement durable, de la détérioration du climat mondial et de la nécessité d'adopter un urbanisme plus respectueux de l'environnement et des sociétés. Concrètement, les principes prônés par l'urbanisme post-moderne se cristallisent dans la charte d'Aalborg, texte découlant de la première conférence au Danemark, en 1994.

En définitive, alors que l'universalité du mouvement moderne réside dans l'uniformité des formes, applicables dans n'importe quel contexte et indépendamment de toute considération de temps, d'espace et de culture, le post-modernisme se veut le reflet d'une société globalisée en soulignant la diversité et la spécificité des lieux et des cultures. Car tout comme les hommes, « *les cultures sont mobiles et non plus coincées sur le territoire qui leur était propre* » (Voyé, 2003 : 120).

Un changement de paradigme, vers une ville durable

Les inquiétudes environnementales, économiques et sociales génèrent la notion de développement durable au travers de laquelle transparait la ville durable. Loin de proposer une solution universelle aux maux de la société comme l'ont fait les urbanistes modernes, cette notion de durabilité se positionne en récit largement pessimiste de l'importance de sauvegarder la planète face à une situation dont l'urgence est exacerbée par l'apparition de nouveaux discours.

Les discours sur la ville durable se placent en opposition à l'urbanisme progressiste ; « *la Charte d'Aalborg se veut une anti charte d'Athènes* » (Levy, 2009 : 144). Bien que toutes deux adoptent une structure similaire en trois parties (lecture critique de la ville contemporaine, mise en cause des concepts et outils urbains dépassés, prise en compte de la nouvelle réalité urbaine et appel au changement), la plus récente ne propose pas un modèle spatial universel qu'il convient de reproduire, mais donne une liste d'objectifs, essentiellement environnementaux, à atteindre. Les conceptions urbanistiques se recoupent ainsi dans deux luttes convergentes : freiner l'étalement urbain et ses nuisances, et revitaliser la ville (Levy, 2009, Barella, 2014).

À l'ère du « *troisième âge de la ville* » (Portzamparc, 1995 : 14 in Da Cunha & Guinand, 2014), l'atteinte des objectifs énoncés par la ville durable répond à l'impératif de repenser « *la métamorphose des espaces urbains hérités* » et d'appréhender leur organisation multiscalaire, leurs fonctions et leurs usages (Da Cunha & Guinand, 2014 : 15). Dans cette optique, la densité apparaît comme un élément de réponse auxdits objectifs. Construire la ville sur la ville pour en

réduire l'emprise spatiale, la consommation d'énergie et la production de nuisances s'impose comme la stratégie d'un nouvel urbanisme durable. Toutefois, l'image de la ville durable ne se résume pas à sa dimension environnementale uniquement. Les années 1980 marquent également l'émergence d'études des relations entre la qualité de vie en milieu urbain et l'aménagement des espaces communs. Celles-ci viennent compléter les réflexions écologistes sur la ville et placent dès lors la question de la qualité des espaces publics comme objet significatif dans les pratiques d'aménagement (Da Cunha & Guinand, 2014 :31). La notion de qualité urbaine vient occuper les devants de la scène et se hisse parmi les principaux enjeux relatifs à la ville durable. En outre, l'espace public, « *matériau privilégié pour les actions collectives visant à l'amélioration de la qualité urbaine* » selon Palisse (2008 : 6 in Da Cunha & Guinand, 2014), se présente comme un véritable levier d'action quant à la fabrique de qualité. Les travaux effectués dans l'aménagement des villes aspirent alors à répondre aux nouvelles attentes des usagers de la ville et offrir ainsi un paysage urbain repensé, une qualité retrouvée et des espaces publics lisibles et accessibles par tous.

B. Espace public, reconversion urbaine et qualité urbaine – éléments de définition

1. L'espace public comme levier d'action pour la fabrique de qualité

La ville est un objet complexe caractérisé par une multitude de flux et d'interactions. Mais elle est avant tout des lieux, des espaces que l'on nomme rues, parcs, routes, maisons, immeubles, etc., un ensemble de pleins et de vides où propriété privée et domaine public s'entremêlent, formant une unité, le support des flux et des interactions. Alors que la fabrique de la ville a longtemps été considérée par ses pleins, elle s'oriente aujourd'hui vers une approche par les vides (Da Cunha & Guinand, 2014). Aussi, l'espace public occupe une place particulière dans la conception de la ville durable. Lieu de rencontre entre les habitants par excellence et support des mobilités, il est rapidement identifié comme levier d'action pour rendre les villes plus agréables et réinviter les piétons trop longtemps disparus à arpenter à nouveau les rues. Aujourd'hui qualifier la ville renvoie inexorablement à l'espace public. L'objectif des autorités compétentes est avant tout d'en faire un lieu accessible pour tous, un espace partagé par l'ensemble de la population. De plus, il doit être fonctionnel et adaptés à la multiplicité des usages et des modes de déplacement tout en offrant agrément et beauté. Mais avant de lister les différentes formes qu'il revêt et d'aborder le traitement dont il fait l'objet, il convient d'en donner quelques éléments de définition.

À l'instar de la morphologie des villes, l'espace public a évolué de pair avec les mutations des sociétés. Mais c'est en 1961 que la notion d'espace public est exprimée pour la première fois, dans la thèse de Jürgen Habermas. Il est alors défini par l'auteur comme « *la sphère intermédiaire entre la vie privée de chacun et l'État monarchique qui affectionne le secret, l'arbitraire et la délation (...) qui se constitue en Angleterre et en France du XVIIIe siècle au début du XIXe siècle* » (Paquot, 2009 : 10). Comprenant principalement les salons, les cafés et les journaux, il permet aux opinions privées d'être rendues publiques. Ainsi, l'espace public est avant tout un échange d'idées au travers de groupements ou de supports de communication tels que la presse. Il endosse alors une dimension philosophique et largement politisée. Cependant, Paquot (2009) distingue l'espace public de son pluriel (p.3). *A contrario* de la définition de Habermas, les espaces publics se réfèrent à la matérialité d'un lieu. Il s'agit d'espaces géographiquement délimités mais néanmoins ouverts et accessibles à tous les habitants, indépendamment de leur statut social. Ils sont le lieu où le soi éprouve l'autre, où les gens se croisent et se côtoient sans pour autant se connaître. Néanmoins, un retour historique sur les différents courants de la recherche en études urbaines démontre que la conception de l'espace public diverge selon les périodes. Bien qu'ils ne fassent toujours pas l'objet d'une définition précise, il semble aujourd'hui que le statut juridique de l'espace prime pour plusieurs auteurs. Saillard (1962) présente ainsi les *espaces libres* comme « *tout ce qui n'est pas construit ou clôturé à des fins privées (...). Ils comprennent donc essentiellement : les voiries : voies, parkings, places, etc., les espaces verts et les autres espaces libres : cours et jardins d'écoles et de lycées, stades, terrains de sport, etc.* » (in Paquot, 2009 : 86). Ainsi, il distingue le domaine qui relève du privé de celui du public. Pour Pumain, Paquot et Kleinschmager (2006), la notion d'espace public superpose un usage particulier d'un lieu public à son statut juridique. Ainsi, usage public et espace public vont de pair. Ils attirent néanmoins l'attention sur la distinction entre commun, collectif et public et s'interrogent sur la frontière qui les sépare. En outre, ils mentionnent l'ambiguïté de certains espaces et de leurs usages : l'usage collectif d'un espace privé ou la privatisation d'espaces publics (Dictionnaire de la ville et l'urbain in Paquot, 2009 : 89). Dès lors, ce n'est plus le statut juridique du sol qui détermine la destination du terrain, mais ce sont les usages et les pratiques qu'il permet qui lui confère une dimension collective et sociale, ou privée. Merlin et Choay (2005 : 355-357) renforcent cette ambiguïté par leur définition de l'espace public. Selon eux, il est « *la partie du domaine public non bâti, affectée à des usages publics* » (p.355). Ainsi, la première partie de cette définition renvoie au statut juridique de l'espace tandis que la seconde réfère aux usages qui en sont faits, et donc à ses usagers.

À l'heure actuelle, la notion d'espace public est toujours sujette à débat. Les interactions entre les domaines privés et publics dans l'urbanisme du XXI^e siècle ne fait qu'alimenter un peu plus la controverse qui règne autour de sa définition. Dès lors, c'est aux professionnels de l'urbain d'appréhender cette composante de la ville en regard du contexte socio-politique et historique dans lequel elle s'inscrit. Toutefois, dans le cadre de la réalisation de ce travail, le choix a été fait de se focaliser sur la dimension matérielle de l'espace public uniquement, reprenant les termes peut-être réducteurs mais néanmoins accessibles de Paquot désignant l'espace public comme un espace ouvert et accessible à tous, constitué d'éléments matériels structurants et des pratiques, usages et représentations qu'ils suscitent (2009 : 3, 91). En effet, bien que la gouvernance de la HighLine présente des particularités intéressantes, de l'émergence du projet à son inauguration et sa gestion (cf. chapitre III.A.2.), et puisse faire l'objet d'un mémoire à elle seule, cette approche du projet n'est volontairement pas explorée pour se focaliser exclusivement sur le produit fini et les prestations qu'il offre et les usages qu'il permet. Les éléments de définition étant posés, il s'agit désormais de présenter une liste non-exhaustive des différents types d'espaces publics y répondant afin d'appréhender au mieux l'étude de cas.

Vers une typologie d'espaces publics

L'espace public de Habermas se matérialise essentiellement dans les journaux, les cafés et les salons. Ils sont le fait d'échanges politisés, la possibilité pour le peuple d'exprimer une opinion longtemps tenue muette. Les espaces publics contemporains revêtent une toute autre forme, physique mais aussi par les usages. Quels sont alors les espaces publics qui constituent aujourd'hui le linéament des villes ?

Le premier d'entre eux est certainement la rue et le trottoir. Rues et trottoirs sont l'élément structurant de la ville. Véritable colonne vertébrale de l'urbanité, ils sont le support des mobilités, mais aussi des rencontres et des échanges. Définie comme une « *voie bordée de maisons ou de murailles d'une ville ou d'un village* », la rue est l'élément essentiel de toutes les cultures urbaines quand le trottoir sert à la commodité des déplacements pédestres en son long (Merlin & Choay, 2005 : 790, 899). Cependant, à l'instar de la forme des villes, la rue évolue au rythme des courants urbains. Sinueuse ou rectiligne, elle disparaît même totalement de la conception des villes du Corbusier. Suite au constat de la mort des villes modernes, elle se dessine comme le socle sur lequel repose la vie urbaine et retrouve l'importance qui lui est due. Déclinée sous plusieurs formes selon la hiérarchisation du réseau (avenue, boulevard, ruelle, passage, etc.), elle prend part à la vie urbaine grâce aux rencontres qu'elle permet et à la sécurité qu'elle offre de par sa relation avec le bâti (Jacobs, 2012 : 37ss). La qualité d'une ville est

effectivement souvent reliée à la qualité de ses rues et au dynamisme qu'elles engendrent. Rue et trottoir sont ainsi les éléments indissociables de la ville.

La place est indéniablement un espace public majeur qui se retrouve dans chaque ville ou presque. Du latin *platea*, la place est une *large rue* à vocation publique. Elle est un « *lieu public découvert constitué par l'ensemble d'un espace vide et des bâtiments qui l'entourent* » (Merlin & Choay, 2005 : 636). Tout comme la rue, le rôle et l'importance de la place évolue en parallèle des cultures et des époques. Ainsi, l'agora grecque et le forum romain sont les symboles de l'espace public de l'Antiquité. L'époque médiévale voit la place occuper un rôle central dans la structuration des villes, particulièrement en Italie. Souvent juchée d'un monument d'importance, elle a avant tout une vocation fonctionnelle. La Renaissance marque l'apparition du dimensionnement et de la perspective dans l'aménagement des places publiques ; la fonction fait place à l'esthétisme. L'Ère industrielle transgresse les règles. Les mutations entreprises dans les villes provoquent le déclin de la place. La vie publique se concentre dans des lieux fermés et les piétons abandonnent ces espaces au profit de l'essor des moyens de transport. L'art et l'esthétisme de la Renaissance cèdent leur place à « *l'alignement impeccable des façades et le bloc de maisons cubique* » du progressisme (Sitte, 1996 : 88). Encore aujourd'hui, les places nouvellement créées font partie intégrante des systèmes de circulation. Bien que l'urbanisme contemporain aspire à conserver l'historicité de certaines places publiques, ces dernières ne sont plus que le reflet nostalgique d'une qualité urbaine rongée par l'urbanisme moderne. Et malgré le fait qu'elles abritent parfois encore quelque animation, leur rôle premier et leur vocation piétonne ont disparu au profit de plateformes multimodales servant à la mobilité des citadins.

Enfin, l'une des typologies d'espace public urbain est le parc. Défini comme un « *enclos boisé d'une certaine étendue, destiné à la promenade et aux loisirs* », il apparaît plus tardivement que la rue et la place. La taille des villes étant relativement modeste jusqu'au XIXe siècle, de tels espaces ne sont pas jugés utiles. Bien que certains parcs d'agrément (jardins ou promenades arborées) fassent leur apparition au XVIe siècle déjà, particulièrement en Italie, c'est durant le XIXe siècle que les premiers parcs urbains servant à l'agrément des citadins et à l'embellissement des villes naissent (Merlin & Choay, 2005 : 599). En effet, c'est en réponse à l'urbanisation intensive de l'ère industrielle et aux préoccupations hygiénistes qui en découlent que se créent les premiers parcs ouverts à tous en Angleterre, puis en Europe. Malgré un fort coup de frein durant le début du XXe siècle et des bouleversements dû au fonctionnalisme dès les années 1940, les parcs urbains perdurent et évoluent. Aujourd'hui, plusieurs catégories se distinguent

l'une de l'autre par l'importance et l'ère d'influence de l'espace dont les parcs de voisinage (Washington Square Park à New York, 4 hectares), de quartier (Mon Repos à Lausanne), les parcs centraux (Central Park à New York) ou encore les parcs périurbains en sont les principaux représentants. En outre, les notions de *trame verte* et de *corridor vert* s'inscrivent depuis peu dans la conception des espaces publics de la ville. Ils agissent comme un réseau d'espaces végétalisés visant à connecter les différents parcs dans l'optique de créer un système interconnecté de parcs et d'espaces d'agrément au sein-même d'une ville.

Très récemment, face à la nécessité de densifier le centre des villes pour en limiter l'étalement, une nouvelle catégorie de parc est apparue dans le paysage urbain : le parc urbain linéaire. Orphelin d'un quelconque modèle d'application, il ne fait encore l'objet d'aucune définition précise. Bien qu'il réponde aux principales caractéristiques du parc urbain, il s'en distingue par sa morphologie longiligne. En effet, la *linéarité* implique un « *mode de développement urbain caractérisé par la formation, ou la croissance linéaire, le long d'un axe inducteur* » (Merlin & Choay, 2005 : 487). Bien que cette définition s'applique généralement au développement d'une ville ou d'un village le long d'un axe de transport majeur, elle s'adapte très bien pour ce type de parc. En effet, ce dernier se dessine sous la forme d'une promenade de plusieurs centaines de mètres, voire plusieurs kilomètres, le long d'une ancienne voie ferrée, d'une rivière ou d'un fleuve. Généralement accessible à tous et créé pour offrir de l'agrément aux citoyens, il englobe les caractéristiques des différents types de parcs évoqués jusque-là. Il reste néanmoins une forme hybride du parc qui associe des fonctions de loisirs et d'esthétisme à la connectivité entre les différents espaces d'une ville. C'est précisément dans cette ambivalence fonctionnelle que réside tout l'intérêt d'une étude d'un parc urbain linéaire. Porter un regard sur la création et la qualification de nouveaux espaces publics appelle, en outre, à explorer la dimension de la mutabilité des lieux permise, entre autres, par la reconversion urbaine de l'héritage industriel des villes. En effet, les centres urbains étant déjà largement bâtis, il ne reste que peu d'espaces pour y développer des projets d'espaces publics de qualité. À cette fin, les formes urbaines héritées de l'industrialisation des sociétés (friches, voies ferrées, etc.) représentent une opportunité d'action intéressante. C'est justement dans ce registre que s'inscrit le cas d'étude choisi pour ce travail. Dès lors, il convient d'explicitier plus en détail le processus de reconversion urbaine afin d'avoir une base théorique suffisamment étoffée pour appréhender l'analyse pratique du cas d'étude dans les chapitres suivants.

2. Reconversion des formes urbaines héritées

Le rejet de l'urbanisme fonctionnel favorisant une croissance illimitée des villes invite les autorités compétentes à repenser l'aménagement des villes à l'échelle du territoire dans sa globalité. Le changement de régime opéré dès les années 1960-70 amorce un processus de désindustrialisation des villes. Le contexte de crise économique couplé à une externalisation du travail vers l'étranger conduit à la fermeture de nombreuses usines dans les pays industrialisés. Dès lors, le tissu urbain se retrouve jonché de bâtiments abandonnés et de friches industrielles, véhiculant une image négative, le symbole d'une rupture économique et sociale (Real, 2015). Après plusieurs décennies d'ignorance, ces espaces trouvent un regain d'intérêt aux yeux des architectes et urbanistes du XXI^e siècle. Suite à la Conférence européenne sur le développement durable de 1994, ces bâtiments et espaces hérités se dessinent comme les nouveaux monuments des villes. La charte d'Aalborg, rédigée après cette conférence, s'oppose au fonctionnalisme et rejette le principe de *tabula rasa* invoqué, entre autres, par Le Corbusier pour l'aménagement des villes. Se constituant comme une anti charte d'Athènes, elle préconise l'intégration du patrimoine local considéré alors comme « *une ressource symbolique irremplaçable, un vecteur de mémoire et d'identité et une source de développement économique indispensable à un aménagement urbain durable* » (Real, 2015 : 63). C'est dans ce contexte de renouvellement urbain et de reconstruction de la ville sur la ville que la reconversion du patrimoine industriel acquiert un regain d'intérêt (Andres & Bochet, 2010 : 737). Aspirant à donner un nouvel usage à un espace tout en conservant ses valeurs patrimoniales et la mémoire de son usage initial, la reconversion apparaît comme un véritable outil du développement durable des villes (Real, 2015 : 13). En effet, cette opération donne la possibilité aux communes de densifier leur tissu urbain en profitant d'espaces situés à des endroits stratégiques, à proximité des centres urbains. Elle offre l'opportunité d'une redynamisation économique de secteurs délaissés tout en créant des espaces de qualités.

S'agissant d'un héritage existant, le contexte bâti est donné. La reconversion de ces espaces nécessite donc une nouvelle approche projectuelle passant par la compréhension des qualités spatiales inhérentes au site et la portée imagielle des constructions pour en faire ressortir les particularités formelles et matérielles (Baertschi & Kyriacou, 2016). Dès lors, porter un questionnement en direction de la reconversion d'objets dans ce tissu requiert d'en connaître la pluralité des formes et les matériaux utilisés pour leur construction.

Architecture industrielle : la fonction dicte la forme

L'architecture industrielle est caractérisée par l'émergence de nouveaux matériaux de construction augmentant la robustesse des constructions. Dans un premier temps, la brique, la fonte et le fer permettent d'accroître la solidité des bâtiments et, par conséquent, leurs dimensions afin de répondre aux nouveaux besoins de l'industrie lourde. Le bois, bien que déjà largement répondu dans le domaine de la construction, est parfois utilisé dans la structure des bâtiments en parallèle du fer et de l'acier. Le verre devient un matériau également très utilisé. De grandes façades vitrées sont érigées de façon à optimiser l'éclairage naturel des usines. Plus tardivement, à partir du XXe siècle seulement, un assemblage minéral renforcé par une structure métallique appelé béton armé offre un nouveau seuil de résistance des bâtiments et permet la construction d'édifices encore plus imposants.

L'utilisation de ces nouveaux matériaux consent à l'émergence de formes particulières. Des entrepôts portuaires aux usines de textiles en passant par les moulins, les usines de sidérurgie, les grandes halles, etc., tous présentent des traits similaires. Les caractéristiques de l'architecture industrielle répondent toutes au principe suivant : la fonction dicte la forme (Real, 2015). C'est en réponse à des besoins spécifiques que les bâtiments sont érigés. Dès lors, leur morphologie varie selon leur finalité. Néanmoins, luminosité et volumétrie sont les maître-mots que tous partagent. En effet, l'usinage nécessite un éclairage important et la priorité est donnée à la lumière naturelle. De grandes baies vitrées allant jusqu'en hauteur de plafond dessinent les façades des bâtiments. Des puits de lumière sont également aménagés directement sur le toit dans certains cas, optimisant la luminosité naturelle. La volumétrie se veut imposante, donnant des dimensions démesurées aux édifices. En effet, la taille des machines d'usine ou l'entreposage de matériel et de véhicules de transport (bateaux, trains) nécessitent de larges espaces ouverts et une importante hauteur sous plafond. Dès lors, la structure généralement apparente doit pouvoir soutenir à la fois le bâtiment et le poids des activités qu'il abrite (Real, 2015). Un imposant système de poutraison métallique à colorimétrie gris-noir quadrille les façades et le toit des bâtisses.

Rarement isolés, les bâtiments industriels s'intègrent dans un ensemble pouvant aller de l'échelle du quartier à celle d'une ville. La reconversion de ces ouvrages a principalement débuté avec la création de lofts habités par des artistes qui y ont installé leur atelier. Le réaménagement des volumes dans d'anciennes usines a permis la création de nouveaux logements sociaux, mais aussi de luxe en raison de la redynamisation économique que la reconversion permet. Les friches ont ensuite été réinvesties par des populations marginales ou des groupes culturels afin d'en

faire des espaces de théâtres, de danse, etc. Les waterfronts font l'objet d'un fort intérêt en raison de leur proximité avec le centre et la vue qu'ils offrent sur les points d'eau. Dès lors, leur reconversion offre une pluralité d'usage et génère une plus-value foncière non-négligeable.

Outre la construction d'édifices imposants, l'ère industrielle est caractérisée par l'avènement du transport ferré. En effet, le train a longtemps été le moyen privilégié pour le transport de marchandises et de personnes entre le lieu de production, le lieu d'exploitation et le lieu de distribution. Toutefois, l'émergence du transport par camion et la baisse de rentabilité constatée pour le transport ferroviaire conduisent au déclin progressif de ce dernier. Dès lors, le cœur des villes s'est retrouvé sillonné de voies ferrées inutilisées. Bien que plusieurs d'entre elles aient été détruites, beaucoup restent à l'abandon. Or, ces espaces en friches font aujourd'hui l'objet d'un intérêt particulier dans la quête d'espaces publics de qualité. À l'instar des édifices mentionnés ci-dessus, ils offrent une proximité avec le centre-ville et relient souvent différents quartiers. Ils incarnent alors un levier d'action pour offrir de l'agrément aux citoyens et requalifier le paysage urbain. Bien que plusieurs villes aient entrepris une reconversion de ces espaces, ce processus reste très récent. Et c'est justement dans cette optique que le cas d'étude brièvement introduit en préambule présente un intérêt particulier. Il convient à présent de définir plus en détail les principes relatifs à la reconversion d'un espace hérité.

Une démarche architecturale spécifique : la forme dicte la fonction

Bien que l'intérêt architectural que présentent les constructions industrielles ait été perçu très tôt, leur potentiel en termes de réemploi reste relativement récent. Ces nouvelles préoccupations ont notamment permis de prolonger la « *chaîne patrimoniale (connaître-protéger-conserver-restaurer)* » (Real, 2015 : 50) des espaces hérités et d'aller au-delà de sa simple restauration en lui offrant une nouvelle valeur d'usage. Dès lors, la valeur de l'existant reçoit la reconnaissance du milieu architectural, prenant à contre-pied les principes de *tabula rasa* prônés par les urbanistes modernes. Malgré la dimension largement empirique de la reconversion urbaine, cette dernière répond à certains principes et méthodes de base permettant d'appréhender la pluralité des formes héritées rencontrées.

L'un de ces principes concerne la prise en compte de l'existant. Alors que la forme des nouvelles constructions est dictée par l'usage qui leur est alloué, la logique est inversée lors de la reconversion d'un site ou d'un bâtiment. En effet, l'espace existant apparaît comme un invariant à partir duquel la programmation du projet se doit de s'adapter. La forme dicte donc la fonction. Dès lors, la qualité d'une reconversion est intrinsèquement liée à « *l'adéquation entre la forme*

existante et la nouvelle fonction » (Real, 2015 : 51). En d'autres termes, la configuration des lieux conditionne le nouvel usage qui peut leur être attribué. L'analyse du site revêt alors une importance capitale dans le processus de reconversion d'un espace hérité. Aussi, cette analyse passe inexorablement par une compréhension structurelle, mais aussi culturelle du bâti. Ainsi, un diagnostic technique du site permet d'en saisir l'agencement spatial et les différentes étapes de sa construction et de son évolution en rapport avec sa fonction première (Real, 2015). Quant à la dimension culturelle de l'espace, elle est indispensable à l'appréhension de son caractère et la conservation de sa patrimonialité à travers sa nouvelle valeur d'usage. Par ailleurs, la prise en compte de l'existant dans le but de conserver le patrimoine culturel et fonctionnel d'un espace reconverti réside dans la préservation d'éléments structurels existants. Dès lors, il s'agit de faire apparaître certains matériaux, voire des parties de la structure du site ou du bâtiment, afin de les rendre visibles aux yeux de tous. La démarche relève ainsi d'un subtil équilibre entre conservation et intervention. L'atmosphère du lieu et sa mémoire doivent transparaître au travers de sa nouvelle valeur d'usage (Real, 2015).

Outre les aspects matériels et fonctionnels, les friches industrielles sont soumises à certain nombre de normes et de contraintes. Bien que leur construction remonte à plusieurs décennies, leur reconversion doit impérativement être en conformité avec les normes de construction actuelles en termes de sécurité, d'incendie, d'hygiène, d'isolation phonique et thermique ainsi que d'accessibilité. Dès lors, des études préalables s'avèrent indispensables afin de déterminer la faisabilité du projet au regard des normes évoquées. Par ailleurs, ces études permettent d'attester de la rentabilité économique d'un projet de reconversion, pour la phase de construction mais également pour les retombées qu'il est susceptible de générer (sur l'immobilier notamment). Toutefois, ces dimensions du processus de reconversion n'étant pas analysées dans la partie empirique de ce travail, elles ne feront pas l'objet d'un développement plus exhaustif.

Concrètement, la reconversion d'une friche industrielle mobilise une pluralité de pratiques et d'acteurs, autant dans sa conception que dans la pratique des nouvelles fonctions qu'elle permet. Ainsi, ingénieurs, architectes, paysagistes et urbanistes travaillent de pair afin de transformer un espace abandonné en un nouveau lieu de pratiques urbaines et sociales allant du logement à l'espace public. Par ailleurs, les principes méthodologiques présentés ci-dessus témoignent d'une matérialisation des pratiques de reconversion urbaine perceptible sur le terrain sous différents aspects. En effet, la multitude des formes héritées (usines, manufactures, docks, voies ferrées, etc.) implique un traitement approprié selon l'objet travaillé. Ainsi, les

pratiques vont de la conservation totale de l'ancien au façadisme simpliste, en passant par la construction dans l'existant ou en prolongement de celui-ci. Toutefois, chaque intervention, aussi prononcée soit-elle, poursuit l'objectif final de l'attribution d'une nouvelle valeur d'usage à la friche industrielle. C'est là-même que repose la définition de la reconversion.

Alors que la reconversion des espaces hérités s'est longtemps inscrite dans un processus de redynamisation économique des villes par la création de logements et d'espaces culturels et commerciaux, elle initie aujourd'hui une dynamique plus vaste sur le fond de la durabilité sociale et écologique. À cet effet, de plus en plus de vestiges industriels font l'objet d'une reconversion en espaces publics dans le but d'offrir un nouveau cadre de vie disparu jusqu'alors dans les méandres de l'urbanisme fonctionnel. Or, les principes de base évoqués ci-dessus dans le processus de reconversion modifient sensiblement la spatialité et la matérialité de nouveaux espaces créés. De fait, la morphologie définie par ces nouveaux espaces partagés questionne la notion de *qualité spatiale*, et, plus largement, de *qualité urbaine*. Aussi, il convient d'en donner quelques éléments de définitions afin d'aborder au mieux l'analyse du cas d'étude ainsi que la problématique énoncée au préalable.

3. La qualité urbaine comme linéament de l'espace public

La qualité urbaine est un concept très actuel utilisé dans la plupart des discours de l'urbain. Il incarne aujourd'hui un objectif majeur pour chacune des villes désireuses de s'inscrire dans le courant durabiliste qui souffle sur l'urbanisme du XXI^e siècle. Définir ce concept présente néanmoins quelques difficultés. En effet, la définition de la qualité urbaine se développe en parallèle de l'évolution de la société. Ainsi, au XIX^e siècle, ère des préoccupations hygiénistes de la ville, qualité rime avec parcs et promenades tandis qu'elle se matérialise dans la dissociation des supports de l'habiter et de circulation au XX^e siècle. Il convient dès lors de s'interroger sur la définition du concept de qualité urbaine au XXI^e siècle. L'absence de modèle préétabli dans la conception urbanistique de la ville durable complique encore un peu plus l'établissement d'une seule définition. L'exigence d'un environnement de qualité est manifeste mais elle ne repose plus uniquement sur des aspects économiques, circulatoires ou d'équipements. Il s'agit d'un concept pluridimensionnel, à la fois matériel, perceptif et sensoriel s'adaptant à différents contextes et échelles et qui vise à offrir aux citoyens des espaces lisibles, agréables et accessibles ; des qualités immatérielles « *de confort, de protection et d'embellissement témoignant peut-être de la recherche d'une nouvelle esthétique urbaine* » (Blanc, 2012 in Da Cunha & Guinand, 2014).

La ville durable ne doit pas seulement offrir de l'agrément, des espaces beaux et définis, elle doit créer de la surprise, offrir une pluralité d'usages et d'ambiances à une multiplicité d'usagers afin de répondre à une demande sociale de paysage urbain toujours plus marquée. Autant dire que, malgré la prise de conscience des professionnels de l'urbain et des instances compétentes, la question de la qualité dans les villes du XXI^e siècle est un chantier qui vient seulement de s'ouvrir. Néanmoins, chercheurs et spécialistes évoque aujourd'hui « *une liste relativement stabilisée de thématiques* » regroupant les principaux éléments constitutifs des discours sur la qualité urbaine (Da Cunha & Guinand, 2014 : 38). Ceux-ci sont la qualité de la voirie et des espaces minéralisés, la présence de nature en ville, la volumétrie et la qualité des bâtiments, l'accessibilité aux équipements, la diversité des services, la qualité de l'offre de transports en commun, la maîtrise des émissions polluantes et la sécurité (Da Cunha & Guinand, 2014 : 38, 39). Pour aborder la complexité de la définition du concept de qualité urbaine, il est primordial de le considérer selon la pluralité dimensionnelle dont il fait l'objet. Peut-on alors parler d'une qualité urbaine ? Antonio Da Cunha et Sandra Guinand, dans leur ouvrage intitulé *Qualité urbaine, justice spatiale et projet* (2014) se proposent de détailler les différentes dimensions du concept de qualité. Il apparaît alors qu'il n'y a pas qu'une, mais des qualités.

a) *Une qualité, des qualités*

À l'heure actuelle, les thématiques abordées dans le cadre de la qualité urbaine renvoient systématiquement à une multiplicité d'idées et de théories se référant à des qualités de natures différentes et matérialisant par-là la pluri-dimensionnalité de ce concept. Da Cunha et Guinand (2014) se proposent d'en dresser les éléments principaux en se basant en premier lieu sur les travaux de Prigent (2007) et de Levy & Spigai (1992). Ces derniers adoptent une approche morphologique permettant de dégager trois registres d'analyse : qualité formelle, qualité fonctionnelle et qualité environnementale. Da Cunha et Guinand ajoutent à la réflexion deux dimensions immatérielles : qualité des usages et qualité des ambiances (p.40). Les auteurs prônent également une interrelation des différentes dimensions. Selon eux, « *les attributs objectifs des lieux et leurs performances environnementales ne prennent ou construisent du sens qu'à travers les usages partagés et les expériences sensibles qu'ils sont capables de déclencher* » (p.40). Dès lors, la qualité urbaine est le fait des aménagements des espaces urbains et des usages et sociabilités qu'ils suscitent. L'interaction entre les différentes dimensions renvoie donc à leur intégration comme « *un tout dans un contexte préétabli* » (p.40). Les parties suivantes aspirent à mettre en exergue les éléments constitutifs des dimensions de la qualité urbaine évoquées jusque-là.

Forme, fonctions, environnement et contexte – une approche morphologique de la qualité urbaine

Appréhender la notion de qualité urbaine requiert une approche centrée à la fois sur la forme de l'espace, mais aussi des fonctions qu'il offre, de l'impact environnemental qu'il produit et du contexte dans lequel il s'inscrit. Que ce soit pour un parc, un quartier ou une ville entière, il n'existe aucun modèle préétabli pour créer des espaces de qualité. C'est d'ailleurs là que réside l'une des ruptures fondamentales entre l'urbanisme contemporain et le mouvement moderne. Une seconde rupture s'inscrit dans l'importance accordée à l'interaction entre les différentes dimensions évoquées conduisant à la création d'un espace de qualité. Ceci s'oppose en effet au principe de séparation des fonctions prôné par Le Corbusier et Fourier avant lui. Néanmoins, chacune de ces dimensions est brièvement explicitée afin de saisir au mieux le concept de qualité urbaine.

Tout d'abord, la qualité se réfère strictement aux aspects physiques et matériels de l'espace. Elle est le sujet de la forme donnée à l'espace et des composantes qui le façonnent. À l'instar de la qualité, la forme est un objet multidimensionnel qui se décline sous plusieurs échelles : microforme, mésoforme et macroforme. La *forme urbaine* ne connaît aucune définition rigoureuse. Néanmoins, plusieurs chercheurs ont essayé d'en proposer une. Pour Robert-Max Antoni, elle est « *le rapport entre le bâti et les espaces libres à l'intérieur d'une agglomération ou de différents types d'ensembles urbains (quartier, rue, avenue, place), selon des articulations et des dispositions spécifiques aux contextes sociaux, historiques, politiques, géographiques, etc.* » (Séminaire Robert Auzelle, Certu, 2010). Plus sobrement, elle est la « *structure de correspondance entre une organisation sociale et sa distribution spatiale* » (Da Cunha & Guinand, 2014 : 40). Il apparaît alors que l'agencement d'un espace, donc sa forme, contribue à la création de qualité en milieu urbain, et ce bien qu'une typologie de forme puisse être interprétée de différentes manières par les usagers. La qualité d'un espace est donc sensiblement liée à sa matérialité.

Dans cette optique, la notion de qualité formelle renvoie inévitablement au concept de design urbain. Il propose un processus de conception des formes qui repose sur des principes de proximité, continuité, similitude, symétrie et contraste dans la création de qualité urbaine. Il se rapporte aux principes de la composition urbaine dans l'organisation de l'espace de la ville avec pour but d'apporter à la fois cohérence, continuité, lisibilité et capacité d'évolution. Un retour vers les convictions passéistes revendiquées par Sitte et les culturalistes s'opère, rompant avec la rigueur et la monotonie de l'urbanisme moderne. Dès lors, il ne s'agit pas d'établir un modèle

de matérialité à dessein d'offrir des espaces de qualité prédéfinis, mais de proposer des éléments constitutifs de l'espace qui contribuent conjointement à la création d'une qualité. Ces derniers regroupent notamment « *diversité morphologique et typologique du bâti, dimensionnement proportionné des espaces libres, hiérarchie et tracé des voies, perméabilité des espaces, respect de la valeur patrimoniale des formes urbaines, découpage entre espace public et espace privé, (...) relations morphologiques entre le bâti et la voirie, etc.* » (Da Cunha & Guinand, 2014 : 41).

Outre la dimension formelle, la qualification d'un espace est tributaire des fonctions qu'il est susceptible d'offrir. Il est question d'améniser l'espace, autrement dit de le rendre agréable, de façon à ce qu'il offre une pluralité de fonctions enclines à répondre à la demande toujours croissante des usagers. Dès lors, cette qualité se mesure par la diversité de fonctions et l'attractivité qu'elles génèrent. En effet, Gehl (2012) constate que les gens aiment être là où d'autres sont déjà. Ainsi, créer un pôle d'attractivité par une offre variée en aménités est un critère prépondérant dans la constitution d'un espace de qualité. Il porte également une attention particulière aux activités *facultatives* telles que se promener, rester debout ou s'asseoir et observer les passants (p.32). En effet, la pratique de ces activités agit comme un indice de mesure du niveau de qualité de l'espace. Afin d'optimiser l'offre fonctionnelle d'un espace, il est aussi important d'en soigner les accès. La multiplicité d'usagers et leur lieu de résidence nécessite un travail de réflexion particulier sur l'articulation des réseaux de transports afin de faciliter l'accès à l'ensemble des aménités de l'espace urbain, élément clé de la qualification urbaine.

L'interaction entre les formes et les fonctions d'un espace n'est synonyme de qualité uniquement si son contexte d'intégration est pris en compte dans l'aménagement du site. Les éléments du territoire, de l'urbain et architecturaux, naturels ou construits, incarnent le support ou le périmètre de l'espace défini. De plus, ils lui sont souvent antérieurs. Dès lors, la prise en compte de l'existant devient un point essentiel dans la fabrique de qualité urbaine. Comme le souligne Allain (2004), « *continuité, identité, sens du lieu sont les maîtres mots des nouvelles démarches qui se sont débarrassées des approches purement techniciennes ou fonctionnalistes* » (in Da Cunha & Guinand, 2014 : 43). La qualité d'un projet repose sur la prise en compte de ce qui est là, immuable et intouchable. L'intégration au contexte réfère donc à la patrimonialité du site, aux tracés et à leur articulation dans un souci d'accessibilité à l'espace proposé. Dès lors, le travail des urbanistes doit passer par un diagnostic multiscalair du site de façon à optimiser la démarche projectuelle et « *inscrire leur travail dans la continuité et de contribuer à la qualité de la ville et à sa transformation en tant que geste culturel* » (Da Cunha & Guinand, 2014 : 43).

Concrètement, l'urbanisme durable revendique la reconstruction de la ville sur la ville, portant une réflexion mesurée sur les formes héritées et le patrimoine urbain avec comme finalité une composition urbaine soucieuse des dimensions, des proportions, des matériaux, des textures et des ambiances pour la création d'espaces connectés et à échelle humaine (Da Cunha & Guinand, 2014 ; Gehl, 2012).

Enfin, la quatrième et dernière dimension matérielle de la qualité urbaine fait référence au souci environnemental des aménagements urbains. Une prise de conscience de la détérioration climatique à l'échelle planétaire caractérise la pensée urbanistique de la fin du XXe siècle et du début du XXIe siècle. Les villes, lieux de concentration des populations et des flux, apparaissent rapidement comme un levier d'action pour tenter de ralentir cette tendance. L'urbanisme se veut alors durable et la préoccupation environnementale acquiert une importance particulière dans l'aménagement des villes. Économies des ressources matérielles, utilisation rationnelle du sol, maîtrise du métabolisme urbain (émissions polluantes, économies d'énergie, gestion des déchets) deviennent les ingrédients incontournables de la qualification des espaces. Les réflexions urbaines s'orientent alors vers une écoconception de la ville afin de répondre à l'urgence de la situation et au changement de mode de vie requis. Ces réflexions passent par une mobilité plus durable et des infrastructures écologiques (isolation des bâtiments, recyclage des déchets et des matériaux, réduction des émissions polluantes).

L'écoconception fait un pas en avant dans la qualification environnementale des espaces avec l'émergence progressive de l'urbanisme végétal. Alors que la végétation a un rôle passif dans la ville moderne, le nouvel urbanisme lui reconnaît une fonction active. Une réflexion est ainsi portée sur les formes végétales et leurs fonctions écologiques, mais aussi les fonctions récréatives, sociales, esthétiques ou spatiales qu'elles proposent dans un souci de lisibilité et d'imagibilité de l'espace. Dès lors, la dimension paysagère rejoint celles déjà exposées comme critère de qualité.

Toutefois, l'analyse conjointe des dimensions matérielles évoquées jusqu'alors ne suffisent pas à l'appréhension de qualité urbaine. Urbanistes et professionnels de la ville s'accordent à dire aujourd'hui que « *qualifier la ville, c'est aussi diversifier et intensifier ses usages* » (Da Cunha & Kaiser, 2009 in Da Cunha & Guinand, 2014 : 44). La ville est le fait d'usagers en interaction constante et aux attentes multiples et évolutives. Qualifier la ville passe donc par la réponse aux besoins de la population et une offre de confort, de beauté et de sécurité. Qualifier la ville implique de traiter de dimensions immatérielles en complément de ce qui a été présenté jusque-là. Les paragraphes suivants tentent d'en expliciter les composantes.

Usages et ambiances – une approche sensorielle de la qualité urbaine

La ville est vécue par une pluralité d'acteurs caractérisés par des attentes diverses et variées. Bien que ces notions soient interdépendantes, on passe des formes et des fonctions aux usagers et aux usages. Par définition, les usages désignent « *l'ensemble des actions sociales qui se présentent dans un certain cadre spatial et temporel* » (Zepf, 1999 : in Da Cunha & Guinand, 2014 : 45). Ils sont « *les pratiques quotidiennes d'un individu dans son espace* » (Da Cunha & Guinand, 2014 : 44) et se déclinent sous plusieurs formes. L'usage d'un objet ou d'un espace peut être prévu, planifié par les autorités compétentes. Mais il peut aussi être imprévu, spontané ou détourné de sa vocation première. Appréhender ce panel d'usages renvoie inexorablement à l'observation des pratiques sociales, au vécu des habitants. Da Cunha & Guinand (2014) identifie deux trajectoires empruntées aujourd'hui pour optimiser la qualité des usages. La première cristallise des éléments permanents essentiels à la qualification des usages quand la seconde mentionne la spontanéité et l'éphémère afin de redéfinir l'attractivité d'un lieu pour une temporalité réduite.

En premier lieu, la qualité des usages réside dans la multiplication des aménagements structurels générateurs d'une diversité d'usages et d'appropriations collectives. À cet effet, Gehl dresse une liste de douze critères de qualité répartis selon trois catégories distinctes pour ériger une ville à échelle humaine : protection, confort et attrait (2012 : 251). Il accorde une attention particulière à la notion de protection. Selon lui, la protection des usagers contre les accidents, les blessures, l'insécurité et les perceptions sensorielles désagréables doit être la préoccupation première des aménagistes dans la fabrique d'espaces qualifiés. La notion de confort fait état de l'organisation de l'espace et de ses équipements en tant que support d'un ensemble d'activités et d'usages. Ainsi, et c'est ce qui a été défini précédemment comme les activités facultatives (cf. chapitre II.B.1.a), marcher, se tenir debout, s'asseoir, observer, écouter, s'exprimer sont autant d'usages qu'un espace qualifié doit offrir aux usagers. Enfin, l'attrait se réfère aux dimensions matérielles de la qualité urbaine, à savoir les aspects architecturaux et de design urbain. La qualité visuelle est perçue comme « *un concept global qui inclut les différents éléments d'un paysage urbain s'offrant à la contemplation esthétique des citoyens* » (Da Cunha & Guinand, 2014 : 45).

Dans une seconde mesure, la qualification d'un lieu par les usages passe par la mise en place d'aménités éphémères enclines à modifier pendant une temporalité prédéfinie l'attractivité d'un site. C'est dans cette optique que Gwiazdzinski (2009) avance la notion d'un « urbanisme temporaire » soucieux de l'occupation partiel d'un espace pendant un temps donné et des

« calendriers » de coordinations de ces activités (in Da Cunha & Guinand, 2014). L'application de cette forme émergente d'aménagement de l'espace permet l'appréhension d'un nouveau facteur de qualité : la temporalité d'un lieu. En effet, il a été démontré qu'un espace, qu'importe le type d'agencements dont il fait l'objet, peut n'être occupé que pendant un temps défini et rester vide le restant de la journée. Dès lors, l'impératif est posé. Une réflexion projectuelle doit être entreprise sur la saisonnalité des espaces et les usages qui peuvent en être faits en été comme en hiver, aussi bien le week-end que la semaine, de jour comme de nuit. La dimension éphémère de certains dispositifs incarne un élément de réponse à la multi-temporalité des lieux urbains. Elle ouvre le champ de l'urbanisme évolutif que de nombreuses villes ont déjà adopté, que ce soit au travers d'un plan lumière (Lyon, Lausanne) ou d'évènements ponctuels.

En définitive, la qualification des espaces par leurs usages découle de leur propension à répondre aux critères de satisfaction des usagers. Elle est conditionnée par le sentiment de sécurité que ces espaces suscitent, le confort qu'ils offrent et à l'esthétique qu'ils revêtent. Ils contribuent alors à la stimulation sensorielle de l'individu et construisent les représentations qu'il s'en fait et leurs significations (Da Cunha & Guinand, 2014 : 45-46). Cette conclusion conduit à l'énumération d'une autre dimension de la qualité urbaine. En effet, la stimulation des sens renvoie à la perception de chacun, aux valeurs symboliques, esthétiques ou pratiques qu'un espace développe chez l'utilisateur. La synthèse sensorielle qui résulte des perceptions de l'espace par l'individu débouche sur la qualité par les ambiances (Da Cunha & Guinand, 2014 : 45-46).

Les travaux de Kevin Lynch (1960, 1982) ont assurément contribué à une nouvelle appréhension de la qualité urbaine. Concentrés essentiellement sur la perception visuelle de la ville et présentant une approche strictement méthodologique, ils sont remis en question par la recherche contemporaine. C'est à partir de là que les valeurs d'esthétisme et de symbolisme évoquées ci-dessus prennent sens et agissent sur la définition de la qualité urbaine. Définie comme « *une synthèse abstraite de nos sens* » (Da Cunha & Guinand, 2014 : 46) dans sa dimension immatérielle, elle se réfère alors à la perception d'ambiances elles-mêmes porteuses d'une forme de qualité qui se résume comme « *une rencontre entre une donnée physique et ce que les sens en perçoivent* » (Augoyard, 1979, 1995, 2011 in Da Cunha & Guinand, 2014 : 46). L'appréhension d'un lieu dépasse alors l'aspect strictement sensoriel de sa lecture et active le cognitif dans la construction des représentations. Cette lecture est donc propre à chacun des usagers et la qualité des ambiances devient « *le résultat global de la synthèse perceptive des volumes, de la lumière, des rapports plein-vidé, de la couleur, du végétal, des sons, des odeurs, des mouvements, des aménités, etc., qui rendent l'expérience sensorielle des lieux plus ou moins*

agréable » (Da Cunha & Guinand, 2014 : 46). Toutefois, les ambiances faisant partie intégrante des réflexions urbaines d'aujourd'hui, elles feront l'objet d'un développement particulier dans le prochain chapitre.

En guise de synthèse de la qualité urbaine, il apparaît clairement qu'elle n'est pas le fait de conceptions physiques et matérielles uniquement. Elle se construit au travers d'itérations entre les dimensions matérielles qui en sont le support et l'immatérialité des perceptions sensorielles, pratiques et esthétiques qui la constituent. Ainsi, c'est par la lisibilité, l'imagibilité, l'identité, la beauté et le sens des lieux qu'un espace

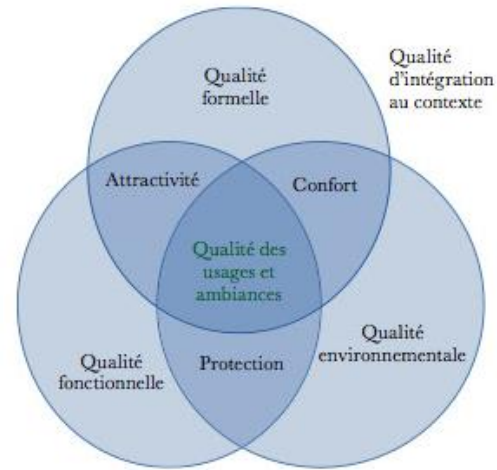


Figure 3 – Les dimensions de la qualité urbaine.
Source : Da Cunha, 2014.

peut être dit de qualité (Da Cunha & Guinand, 2014). C'est pourquoi l'établissement d'un modèle prédéfini relève de l'impossible. Au contraire, « *c'est en appréciant la qualité d'un espace et ses nouveaux aménagements que l'on pourra évaluer si ces derniers vont tisser des réseaux de commodités, d'aménités, d'ambiances ou d'usages plus adaptés à la demande sociale* » (Da Cunha & Guinand, 2014 : 47).

*

**

Pour conclure ce chapitre sur les fondements théoriques, il convient de souligner encore une fois l'importance acquise par les espaces industriels hérités dans les conceptions urbanistiques actuelles. Les principes édictés par le mouvement moderne à travers la Charte d'Athènes ont longtemps conditionné l'urbanisme du XXe siècle en Europe et en Amérique du Nord. Ils marquent encore aujourd'hui le visage de nos villes. Toutefois, le tournant amorcé dans la pensée urbaine dès les années 1980-90 laisse entrevoir une meilleure appréhension de la forme des villes en vue de les rendre plus durables et soucieuses des enjeux économiques, sociaux et environnementaux qui se profilent à l'aube du XXIe siècle. Ces espaces hérités incarnent alors un véritable levier d'action pour la pratique d'un urbanisme durable. Leur reconversion en logements ou espaces culturels et commerciaux participent à la nouvelle fabrique de l'urbanité disparue. De plus, le traitement de friches industrielles afin de créer des espaces partagés

témoignent de la volonté des politiques publiques de réinviter le piéton dans la rue et tisser le lien social indispensable à l'urbanisme durable. Ces espaces mobilisent la notion de qualité urbaine et la questionnent sous l'angle de la reconversion. L'analyse de la High Line dans la partie suivante aspire à analyser ce questionnement en vue de définir si la reconversion d'un site hérité est susceptible d'offrir une nouvelle forme de qualité.

III. PARTIE EMPIRIQUE

« La reconversion n'est pas un art mineur, [...] c'est bien de création qu'il s'agit. Car intervenir sur un édifice existant, c'est composer avec lui, c'est jouer avec des contraintes qui s'ajoutent à celles du programme et des règlements. Ces contraintes sont des supports à l'imaginaire, elles permettent de développer des solutions architecturales qui n'auraient pas été inventées ex nihilo ».

(Reichen & Robert (s.d.) in Real, 2015 : 52)

A. Secteur d'étude – la High Line de New York

1. Situation générale

Alors qu'elle attend une croissance d'un million d'habitants d'ici 2030, la ville de New York se positionne en véritable précurseur du développement durable aux États-Unis. Actuellement marquée par un taux de pollution de l'air et du sol important, elle fait l'objet d'une redynamisation visant à inverser les tendances observées et ainsi se lancer dans la course aux villes vertes. C'est dans cette optique que l'ancien maire de New York, Michael Bloomberg (en fonction de 2002 à 2013, à présent remplacé par Bill de Blasio), met en place un vaste plan d'action nommé *OneNYC*. Par ce dernier, les autorités politiques aspirent à faire de la Grande Pomme l'une des agglomérations les plus durables du monde à l'horizon 2030. Décliné sous quatre thématiques majeures (ville prospère, ville juste, ville résiliente et ville durable), le *OneNYC* porte une attention particulière au verdissement des rues et la qualification des espaces publics pour atteindre les objectifs fixés (Demeure, Citizenpost : 2016).

Ainsi, c'est dans cette optique que plus d'un million d'arbres seront plantés à l'échelle de la ville d'ici 2020. Outre cette action globale, plusieurs projets ponctuels se développent. La « *Low Line* », premier parc végétal souterrain du monde conçu par les designers James Ramsey et Dan Barasch, pourrait être livré en 2021. De nombreux *rooftops* viennent verdir les hautes strates de Manhattan, permettant la récupération des eaux de pluie et offrant l'opportunité de développer une agriculture de proximité en plein centre urbain (Demeure, Citizenpost : 2016). À une échelle plus large, l'ouest de Manhattan est marqué par le chantier conséquent de l'Hudson Yards. Planifié pour être achevé en 2024, il s'agira à terme d'un écoquartier autosuffisant constitué de seize gratte-ciels regroupant logements, bureaux, commerces et hôtels (Figure 4). Un important réseau d'espaces verts et de parcs viendra agrémenter le complexe. C'est précisément dans ce réseau que s'intègre la High Line. En effet, l'Hudson Yards étant situé entre les 10th et 12th avenues et entre la W. 30th et la W. 34th rue, il englobe la section nord récemment ouverte du parc suspendu. Dès lors, ce dernier évolue de pair avec l'avancée des travaux et apparaîtra finalement comme une trame importante du réseau vert, intégrant le quartier à l'ensemble de l'île de Manhattan (Scharly, Urbanews.fr : 2014).

Figure 4 – Photomontage du paysage urbain de Manhattan. Vue depuis l’Hudson River, vision en 2024 du quartier de l’Hudson Yards (centre).



Source : http://assets.nydailynews.com/polopoly_fs/1.1846711.1403892051!/img/httpImage/image.jpg_gen/derivatives/article_750/related.jpg

Toutefois, l'idée de conservation de la High Line, la « ligne haute », est antérieure aux premières esquisses de l'Hudson Yards. Bien qu'elle s'inscrive dans l'initiative de faire de New York une ville verte amorcée sous le mandat Bloomberg, son développement s'est fait indépendamment de l'évolution du projet global. En effet, la High Line, d'abord vouée à la destruction, est née d'une initiative citoyenne. Concrètement, la High Line telle qu'elle est aujourd'hui résulte d'une lutte acharnée entre les propriétaires de terrains directement en lien avec le viaduc et les défenseurs de l'image du quartier œuvrant pour son maintien. Dès lors, avant d'aborder son analyse, il convient de retracer son évolution depuis sa première mise en service jusqu'à l'ouverture de la dernière section du parc, en 2014.

2. Du transport de marchandises au parc urbain – généalogie de la High Line

Bien que la construction de la High Line intervienne au XIXe siècle, il faut remonter encore un siècle plus tôt pour percevoir les enjeux intrinsèques à sa création. L'émergence du contexte industriel aux États-Unis au début du XVIIIe siècle voit se développer une quantité importante d'usines et de manufactures dans l'ouest de Manhattan. C'est en réponse à la croissance des flux de transports et de marchandises que la Ville de New York entreprend, en 1847, la construction d'une voie ferrée à-même la route. Très rapidement, le trafic ferroviaire acquiert de l'importance et les trains circulent jour et nuit pour acheminer les marchandises des docks aux manufactures, et inversement. Cette expansion est alors accompagnée d'une augmentation de l'insécurité en raison de la circulation parallèle entre trains, véhicules motorisés ou hippomobiles et piétons. Dès les années 1870, le bruit, la pollution, la fumée et les dangers engendrés par le train suscitent la colère de la communauté riveraine. Face à cette indignation,

Figure 5 – Photo du quartier du Meatpacking District avant la création de la High Line, témoignant de la congestion engrangée par le partage de la rue entre les piétons, les voitures, les véhicules hippomobiles et les trains, et de l'insécurité qui en découle.



Source : <http://www.thehighline.org/media/W1siZiIsjWMTUvMTAvMjlvMTUvMTgvNTYvMzg5L2RlYXRoYXZlbnVlMi5qcGciXV0/deathavenue2.jpg>

des gardes sont placés à chaque intersection, 24 heures sur 24, afin de palier à l'insécurité du trafic. Loin de répondre aux exigences des citoyens, il faut attendre le constat de l'étranglement de l'activité commerciale du quartier par le congestionnement des différents moyens de transports et les protestations contre les conditions dangereuses de la *Death Avenue* (Avenue de la mort, surnom donné à la 10^{ème} Avenue en raison du nombre d'accidents qu'elle engendrait) par un groupe de cinq cent personnes des suites du décès d'un enfant de sept ans écrasé par un train, en 1908, pour entrevoir les premières mesures concrètes (David, 2002 : 44-45 ; The New York Times, 1908).

C'est dans le but de résoudre les problèmes de congestion du trafic et de réduire les risques d'accidents sur la 10^{ème} Avenue qu'est proposé en 1911 un plan pour une ligne de transport surélevée, séparant ainsi les différents modes de circulations. Cette période, nommée *West Side Improvement*, marque l'amorce d'une réflexion étendue sur 20 ans et débouchant directement sur la construction d'un système de réseau ferré décollé de la rue, étendu sur vingt kilomètres et enjambant une centaine de carrefours, distribuant parfois les marchandises directement à l'intérieur des bâtiments (David, 2002 : 46). Ainsi, la High Line (ce nom ne lui sera réellement attribué qu'à partir des années 1980) accueille le premier train en 1933 ; son inauguration officielle intervient le 28 juin de l'année suivante. Avec un coût avoisinant les huitante-cinq millions de dollars de l'époque (1.2 milliards de dollars actuels), elle est décrite comme « *one of the greatest public improvements in the history of New York* » (David, 2002 : 48) par les décideurs politiques de la ville.

Figure 6 – Photo de la High Line nouvellement construite, traversant un entrepôt à la hauteur de 10th Avenue et West 15th Street.



Source : <https://keithyorkcity.files.wordpress.com/2012/10/uneeda-bakers-by-sycosteve-on-flickr.jpg>

La High Line restera opérationnelle jusqu'au début des années 1960. Mais la période d'après-guerre voit le transport commercial ferroviaire décliner au profit du transport par camion, jugé plus rentable. Dès lors, le viaduc qui sillonne l'ouest de Manhattan est progressivement démantelé. En 1960, tout transport est stoppé sur la partie sud de la High Line. Trois ans plus tard, cette section est entièrement détruite. Le terrain nouvellement dégagé fera l'objet d'une réhabilitation par la construction de bâtiments, sous l'impulsion de Jane Jacobs notamment. Enfin, en 1980, le transport de dindes surgelées pour Thanksgiving incarne le dernier convoi de marchandise de la High Line, marquant ainsi la fin de sa servitude. Il s'en suivra vingt années d'abandon total, permettant à la nature de reprendre progressivement le dessus, transformant la voie aérienne en friche colonisée par une multitude d'espèces animales et végétales sauvages. De nombreuses discussions autour de sa conservation ou de sa destruction interviennent également durant cette période, ponctuée par la démolition d'un autre segment au sud jusqu'à Gansevoort Street, actuelle extrémité sud du parc.

En 1999, l'union d'un groupe d'activistes résidents de West Village a lieu sous l'impulsion de Joshua David et Robert Hammond, eux-mêmes habitants du quartier. Connu sous le nom de *Friends of the High Line* (FHL), cette association à but non lucratif se positionne comme le principal opposant à la destruction de la High Line. En



Figure 7 – logo de l'association *Friends of the High Line* symbolisant la première lettre du parc tout en faisant un clin d'œil à sa fonction première de voie ferrée.

Source :
Friendsofthehighline.org

En 2000, FHL mandate *The Design Trust for Public Space*, un groupe de soutien à but non lucratif pour le développement de projet d'aménagement d'espaces publics à New York, pour un projet d'étude de reconversion du viaduc. Dans sa démarche, l'association reçoit le soutien de la communauté *Save Gansevoort Market* (groupe luttant pour la préservation du caractère unique du Meatpacking District, incluant la High Line) et du futur maire Michael Bloomberg alors en pleine campagne électorale. Ainsi, deux architectes sont à leur tour mandatés afin d'effectuer des investigations et définir les facteurs financiers, légaux, politiques, et esthétiques indispensables à la reconversion du viaduc en parc urbain (David, 2002 : 53ss). Il en résulte une discussion autour de ces facteurs, attestant de la faisabilité économique du projet et débouchant sur la publication du rapport *Reclaiming the High Line* en 2002, reprenant l'ensemble des investigations entreprises par *The Design Trust for Public Space*. Dès lors, grâce aux éléments présentés dans le rapport et par le soutien des autorités politiques de la Ville et de l'État de New York, l'idée de FHL de faire de la High Line un espace public suspendu se concrétise. Un appel à projet est alors lancé entre 2002 et début 2004. Suite aux délibérations entre la Ville et FHL, le design du projet est attribué en septembre 2004 au bureau d'architecture James Corner Field Operations, à l'entreprise d'architecture paysagère Diller Scofidio + Renfro et au designer paysager Piet Oudolf (Friends of the High Line, 2017).

Les choses s'enchaînent alors rapidement. Suite à l'acquisition du viaduc par la Ville de New York en 2006, cédée par la compagnie ferroviaire CSX Transportation Inc., les travaux de reconversion débutent. Après une première phase de remise en état de la structure du viaduc, les travaux de reconversion peuvent débuter. Ainsi, le 9 juin 2009, la première section allant de Gansevoort Street à West 20th street est inaugurée. Deux ans plus tard, soit le 8 juin 2011, c'est au tour de la deuxième section comprise entre West 20th street et West 30th street d'être ouverte au public. Enfin, la troisième et dernière section allant jusqu'à West 34th street est ouverte le 21 septembre 2014, marquant ainsi la fin de quinze années de plaidoyer en faveur de la sauvegarde de la High Line (Friends of the High Line, 2017).

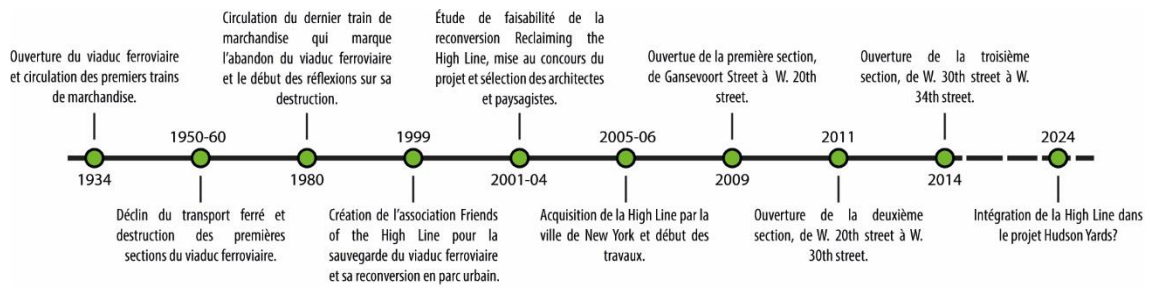


Figure 8 - Ligne du temps récapitulative de l'évolution de la High Line.
Source : Jardin, 2017.

3. La High Line aujourd'hui

Aujourd'hui, la High Line est perçue comme une réussite à la fois architecturale et sociale. L'ouverture de la troisième section augmente sa longueur à environ 2,3 kilomètres, entre Gansevoort Street et la 34th street et traversant les quartiers du Meatpacking District, Chelsea et Hell's Kitchen. Sa largeur varie entre huit et dix-neuf mètres pour une hauteur allant de cinq à neuf mètres suivant les endroits. Son coût total est estimé à environ cent huitante millions d'US Dollars (New York City Economic Development Corporation, 2016). Définie comme l'une des « 7 merveilles de New York » par le magazine belge *Le VifWeekend*, elle accueille plus de cinq millions de visiteurs chaque année, devenant ainsi l'un des lieux phares de New York (in Jardin, 2014). Outre les touristes et habitants de la ville, des architectes viennent du monde entier pour visiter le site. En effet, ce dernier se positionne comme véritable exemple et stimule les réflexions de nombreuses villes (Chicago, Séoul, etc.) désireuses de créer leur propre parc urbain reconverti (Taylor, 2010 in Jardin, 2014).

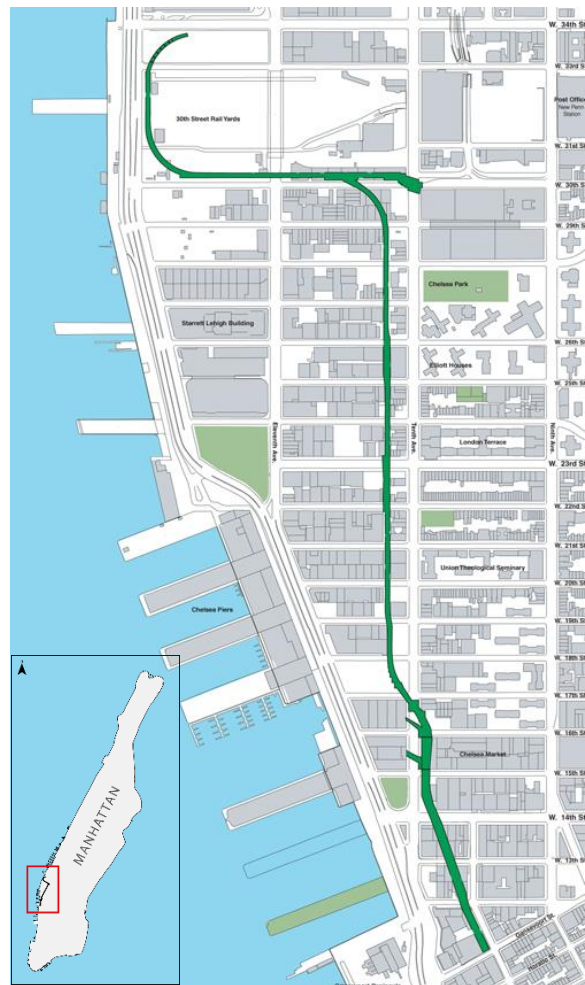


Figure 9 – Situation de la High Line.
Source : https://lhommeetdesign.files.wordpress.com/2012/04/highline_map.jpg

Au-delà des aspects sociaux et architecturaux, la High Line a fait l'objet d'une réflexion écologique poussée. C'est dans le but de réduire les dépenses énergétiques et limiter les effets

d'îlot de chaleur urbain que les aménagements du parc ont été pensés. Ainsi, le système d'irrigation de la végétation repose sur une captation des eaux de pluie optimale, couplé à un mécanisme d'arrosage manuel et automatique mesuré afin de limiter le gaspillage de l'eau. Par ailleurs, la végétation présente aujourd'hui sur le parc a été entièrement conservée. En effet, il a été volontairement décidé de replanter exclusivement les espèces d'arbres, de plantes et de fleurs qui s'étaient développées naturellement durant les années d'abandon de la High Line, ceci dans le double objectif de conserver le caractère historique du parc et de limiter l'apport d'espèces colonisatrices. De plus, les matériaux constitutifs du parc (mobilier, revêtement, structure) proviennent essentiellement d'éléments recyclés (structure) et recyclables (mobilier, revêtement) offrant une longue durée de vie et un entretien limité.

Enfin, la reconversion du viaduc a permis de redynamiser le quartier d'un point de vue économique. En effet, la valeur économique des bâtiments adjacents a fortement augmenté suite à la création du High Line Park. Mais son action s'est également étendue à l'ensemble des quartiers traversés. Des restaurants et des bars branchés se sont implantés entre les nouvelles galeries et ateliers d'artistes, faisant du Lower West Side un secteur très prisé de la jeunesse new yorkaise.

Globalement, la conception de la High Line repose sur la volonté de limiter au maximum les interventions sur l'existant de façon à conserver le caractère historique du lieu tout en donnant une nouvelle impulsion sociale et économique à l'ensemble du secteur sillonné par le parc. C'est sous ces mots d'ordre que la mise au concours du projet a été lancée en 2002. Dès lors, les prochains chapitres tendent à analyser la High Line de façon plus approfondie en vue de répondre à la problématique énoncée au préalable.

B. Cadre opératoire

La partie précédente fait état de divers éléments qui ont contribué à la réussite du parc, que ce soit sur le plan architectural, social, économique ou écologique. Il a également été démontré que les notions relatives à la qualification d'un espace public font appel à plusieurs dimensions déclinées selon le caractère social du site, sa fonctionnalité et sa spatialité. Toutefois, au regard de l'ensemble de ces éléments, il est rapidement apparu qu'une analyse exhaustive desdits éléments ne serait pas réalisable dans le cadre de ce mémoire. C'est la raison pour laquelle la problématique énoncée s'oriente principalement en direction de la dimension spatiale du cas d'étude exclusivement. Dès lors, l'analyse se déroulera selon une approche par la matérialité du

site et les formes du milieu. À cet effet, un outil analytique sous forme de grille de lecture (Figure 10) a été réalisé sur la base de la revue de la littérature mentionnée en préambule.

1. Outil analytique

Les apports théoriques énoncés jusqu'ici ont permis d'identifier plusieurs caractéristiques intrinsèques aux notions de qualité urbaine et de reconversion d'un site. Ces éléments ont été conjointement traités en vue d'obtenir une grille de lecture permettant une observation systématique lors du travail de terrain. Bien que l'intérêt de ce mémoire soit essentiellement porté sur la spatialité du cas d'étude, l'outil analytique ainsi créé se décline sous trois entrées faisant référence aux dimensions de la qualité urbaine. L'objectif de cette démarche est d'appréhender les fonctions et les ambiances du site afin de renforcer l'analyse de sa spatialité. Chacune des entrées est alors détaillée selon une liste d'éléments qui lui sont propres. La grille d'analyse se présente sous cette forme.

OBJECTIF	Dimension spatiale	<ul style="list-style-type: none"> - Renvoie à l'agencement spatial du site et de son contexte - Traite de la matérialité des éléments constitutifs du site et de son contexte - Traite de la morphologie du site 	<ul style="list-style-type: none"> - Design urbain (colorimétries, matériaux, formes, structure, ...), mobilier, éclairage et nature - Intégration au contexte et patrimoine - Traitement des façades et ouvertures (rythmes, vues, visibilité et co-visibilité), architecture - Dimensions du site et du contexte, niveaux et hauteurs - Accessibilité au site, plateformes et passages - Séquençage
	Dimension fonctionnelle	<ul style="list-style-type: none"> - Renvoie aux fonctions offertes par le site - Traite des activités qui s'y déroulent et des aménités proposées 	<ul style="list-style-type: none"> - Fonctions (proximité, diversité) - Activités sociales (contacts passifs, actifs) - Champ de vision social (horizontalité, hauteurs et distances) - Vitesse de déplacement - Durabilité sociale (filtrage social et démocratie de l'espace)
SUBJECTIF	Dimension sociale	<ul style="list-style-type: none"> - Renvoie aux perceptions du site par les usagers - Traite de l'immatérialité du site, de l'éveil des sens - Traite des usages possibles du site et de son appropriation par les usagers 	<ul style="list-style-type: none"> - Diversité d'acteurs - Lisibilité (éléments clés, visuels et marquants) - Attrait (échelle, climat) - Confort (activités principales et secondaires) - Protection (circulation, criminalité, aléas climatiques, ...)

Figure 10 – Grille de lecture.

Source : Jardin, 2017.

2. Déroulement du travail empirique, une démarche *in situ*

La récolte des données s'est déroulée entre le 17 et le 24 avril 2017. Elle suit un processus d'observation non participante directe. Ceci implique une séparation totale entre l'observateur et les sujets, et un travail *in situ*. Le choix s'est porté sur cette méthode pour deux raisons. Tout d'abord, elle consent à l'analyse de faits sociologiques et permet un travail sur le comportement manifeste plutôt que sur des déclarations de comportements qu'une enquête ou des entretiens semi-directifs auraient pu fournir (Long & Tonini, 2012 : 6-7). Deuxièmement, le temps imparti

pour l'étude de terrain ainsi que les disparités linguistiques existantes entre les différents sujets et l'observateur rendent difficile l'utilisation d'autres méthodes d'étude.

La récolte d'informations s'est faite par une observation du parc, en prenant appui sur la grille d'analyse de façon à procéder à un relevé systématique sur toute la longueur du site. La tenue d'un carnet de notes et des enregistrements audio ont servi de support pour les relevés de terrain. La prise de photographies et la réalisation de croquis viennent compléter les observations. Au niveau de la temporalité, le choix s'est porté sur des observations variables dans le temps. Au total, quatre visites du site ont été effectuées pendant la période citée ci-avant. La première visite s'est déroulée un jour de semaine et a duré plusieurs heures. C'est durant cette première visite que la dimension spatiale du site a principalement été étudiée. Une seconde visite de jour a eu lieu durant le week-end, de façon à appréhender les temporalités hebdomadaires diurnes. Deux autres visites ont encore été réalisées de nuit, la semaine et le week-end, permettant ainsi de rendre compte des réflexions faites sur l'éclairage du site et des ambiances qu'il génère d'une part et, d'autre part, de saisir les temporalités hebdomadaires nocturnes et journalières.

3. Limites méthodologiques

Il apparaîtra au cours de l'analyse que quelques limites se posent suite au choix du cadre opératoire. Tout d'abord, la semaine durant laquelle s'est déroulé le travail de terrain correspond à une période de congés dans les pays latins (fêtes de Pâques). Il est donc possible que la typologie d'usagers fréquentant le parc ait été influencée par un attrait touristique plus important. Ensuite, la High Line étant bordée par plusieurs sites en travaux, dont l'important chantier de l'Hudson Yards à la hauteur de la section nord, plusieurs types de nuisances affectent le parcours et la perception des lieux et sont donc susceptibles de modifier certains éléments d'analyse. Enfin, durant la visite nocturne effectuée le week-end, une manifestation spéciale avait lieu sur la partie sud du parc. À cet effet, un imposant dispositif d'éclairage et diverses animations sonores et visuelles ont été mis en place, rendant les observations non représentatives de la réalité quotidienne de l'utilisation du parc.

Dès lors, la nécessité de réaliser les observations *in situ* sur des temporalités plus longues et plus espacées s'avère indéniable. De nombreux résultats ont néanmoins pu être exploités et seront développés par la suite.

C. Analyse de terrain

L'analyse des observations du site réalisées lors du travail de terrain se décompose en deux axialités distinctes. En écho aux travaux de Christopher Alexander (en référence aux « *patterns* »), il apparaît que la spatialité d'un site est caractérisée par un nombre aléatoire de *composants élémentaires* dont la somme est constitutive d'une organisation spatiale génératrice d'un modèle d'agencement (Alexander, 1977). En d'autres termes, la configuration spatiale contenue dans un espace public peut être perçue comme la combinaison d'un ensemble d'objets qui contribuent à la constitution d'une « *entité opératoire de conception* » pour la qualité urbaine (Delabarre, 2013). Ainsi, dans l'application du processus de construction-déconstruction des dispositifs construits établi par Alexander, le premier axe analytique tend à identifier et décrire les thèmes relatifs à la dimension spatiale de la qualité urbaine. Cet axe prendra la forme de tableaux synthétiques propres à chacun des objets identifiés par l'intermédiaire de la grille de lecture. Dans un second temps, le deuxième axe visera à analyser de façon conjointe les différents objets définis dans le premier axe afin d'opérer à un séquençage du parc. Enfin, il sera déterminé si la matérialité de la High Line est porteuse d'une nouvelle forme de qualité urbain, elle-même vectrice d'une nouvelle typologie d'espace public.

1. Analyse des composantes matérielles

L'analyse des composantes matérielles de la High Line reprend les différents éléments observés dans l'approche spatiale du site. Dès lors, chacun de ces éléments fera l'objet d'un tableau synthétique en vue de saisir pleinement ses différentes caractéristiques. Par ailleurs, les différents points développés dans chacun des tableaux seront situés sur le tracé de la High Line par une cartographie thématique. Enfin, une série de photographie illustrera nos observations (cf. Annexes).

Le premier tableau se focalise sur le design urbain. Ce dernier correspond à la configuration spatiale et à la forme revêtue par les objets qui composent l'espace public. Ces derniers se déclinent sous le mobilier urbain, l'éclairage et la nature qui habillent le site. Le design urbain mobilise les notions de colorimétrie, de matériaux, de forme et de structure relatives aux objets qui le constituent. Ces notions incarnent les entrées descriptives du premier tableau. Il convient de noter que, l'éclairage et la végétalisation du site ayant fait l'objet d'une réflexion poussée lors de la conception de la High Line, ces dimensions seront abordées séparément des composantes matérielles.

Design urbain

La High Line est ponctuée par différentes typologies de mobilier urbain. Cependant, toutes ne feront pas l'objet d'un développement avancé dans le tableau ci-dessous. Certains types de mobilier ne présentant pas un intérêt prépondérant dans l'analyse de la High Line, ils ne seront que partiellement évoqués. En revanche, le mobilier ayant un intérêt potentiel sera abordé plus en détail. Ainsi, les bancs feront l'objet d'une attention particulière en raison de leur présence importante et de la pluralité de formes qu'ils revêtent. L'art urbain et les barrières ayant reçu un traitement particulier seront également abordés dans le tableau. En revanche, les poubelles, potelets, affichages, sanitaires, etc. ne seront que partiellement mentionnés.

A	Mobilier urbain
Typologie	<p>1) Les bancs et assises :</p> <p>a) La majorité des bancs observés sur le parc appartiennent à la catégorie dite « Peel-up », traduit comme « épluché » ou « écaillé ». Cette catégorie peut se comprendre comme une partie du revêtement qui se détache et s'élève pour proposer une forme de mobilier. Quelques particularités ressortent néanmoins, démarquant certains bancs :</p> <p>i) Le banc avec ou sans dossier, parfois avec des dossiers croisés de façon à créer un face-à-face décalé.</p> <p>ii) L'espace de pique-nique qui comprend une table centrale et un banc de chaque côté. Il permet ainsi à une famille ou un groupe de s'installer pour manger, le pique-nique étant autorisé dans le parc. En outre, l'ouverture en bout de table permet à une personne à mobilité réduite de s'installer avec sa chaise-roulante.</p> <p>iii) Le « seesaw bench », traduit comme banc à bascule ou banc tapecul et faisant référence au jeu que l'on retrouve dans les parcs pour enfant et dont le fonctionnement consiste à s'asseoir à califourchon et basculer de haut en bas. Ce type de banc suggère une intimité plus proche matérialisée par le face-à-face entre deux interlocuteurs.</p> <p>b) Outre la catégorie ci-dessus, des bancs radiaux agrémentent à certains endroits les bordures du parc. C'est le cas notamment à la hauteur de la W. 18th rue et la W. 29th rue.</p> <p>c) Des chaises longues sont également disposées dans la première section du parc, à la hauteur des W. 15th et 16th rues.</p> <p>d) L'ensemble de la promenade est ponctuée de bancs particuliers, propres à certains segments :</p> <p>i) Lorsque la High Line enjambe la 10th avenue, une mise en scène de la rue prend place grâce à un dispositif de vitrage. À cet endroit, une forme de gradin a été installée, à l'image d'amphithéâtre. Une même typologie est observée à la hauteur de la W. 26th street.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ii) À la hauteur de la W. 26th rue, une autre mise en scène de la rue a été créée par l'installation d'un cadre métallique donnant l'impression d'observer un panneau publicitaire en mouvement. Ici, un banc étagé offre aux usagers un espace de repos temporaire et une place d'observation du quartier en contrebas. iii) À la frontière entre la deuxième et la troisième section, sur la W. 30th rue, la typologie de banc change. Des carrelets de taille importante sont disposés, parfois entassés sous forme de petite estrade. iv) Il convient également de relever la présence de chaises et de tables métalliques dans le secteur offrant une petite restauration, à la hauteur de la W. 15th rue. <p>2) L'art urbain : Nous avons distingué trois typologies d'art urbain, réparties tout au long du parcours.</p> <ul style="list-style-type: none"> a) La première d'entre elles revêt la forme d'objets d'art, disposés en bordure du parc ou accessibles à ses usagers de façon à être utilisés. Pour l'essentiel, ils sont accompagnés d'une pancarte explicative pour informer brièvement les visiteurs. b) La seconde forme d'art se matérialise au travers de fresques murales habillant les façades de bâtiments en bordure de la High Line ou légèrement plus éloignés. c) Enfin, une forme d'art urbain réside dans les bâtiments eux-mêmes, de par leur architecture atypique. Toutefois, elle fera l'objet d'un développement dans le tableau relatif au façadisme et à l'architecture du contexte bâti (Tableau I). <p>3) Les barrières : Bien que la typologie varie à divers endroits du parc, certaines portions ont fait l'objet d'un traitement particulier, par la conservation des anciennes barrières du viaduc, restaurées et repeintes. Elles servent parfois de support aux indications de localisation notamment.</p>
<p>Matériaux</p>	<p>1) Tous les bancs, peu importe leur typologie, sont constitués de bois. Certains d'entre eux ont parfois une partie bétonnée à la base, voire des accoudoirs métalliques, mais l'assise est en teck recyclé, laqué et traité. Bien que le bois ne laisse entrevoir aucune trace de cassure ou ne pourrisse pas, son exposition continue aux aléas climatiques (vent, pluie, soleil, neige) et l'usage fréquent qui en est fait altèrent la couche protectrice de laquage. Dès lors, un entretien régulier de surface s'avère nécessaire.</p> <p>Quant au mobilier disposé en marge du secteur de restauration, il est composé d'éléments métalliques exclusivement.</p> <p>2) Il est difficile de parler des matériaux usités dans la création des formes d'art urbain, tant ces dernières varient.</p> <p>3) Les barrières sont construites en métal.</p>
<p>Colorimétrie</p>	<p>1) Les bancs étant uniquement laqués, ils conservent la couleur originale du teck, légèrement foncé par l'application de la couche protectrice. Toutefois, leur exposition aux aléas climatiques modifie parfois la colorimétrie. Cette dernière s'éclaircit, voire adopte des teintes grisâtres dans les nervures du bois spécifiquement. De fait, cette différence de ton peut s'observer dans la comparaison des bancs de la</p>

	<p>première section, longtemps exposés, et ceux de la troisième section plus récemment aménagée.</p> <p>Les tables et chaises métalliques revêtent une peinture vert-noir ou vert foncé, en rappel de l'héritage industriel du parc.</p> <p>2) De même que pour leurs matériaux, discuter de la colorimétrie des différents objets d'art observés présente des difficultés notables en raison de la pluralité des formes.</p> <p>3) Les barrières présentent deux couleurs différentes sur l'ensemble du parc. Celles qui ont été conservées ont été repeintes en vert-noir, couleur très industrielle et déjà revêtue dans le passé. Les autres barrières, récentes, sont de couleur gris métallisé brillant. Toutefois, un mélange des deux typologies constitue une seule et même barrière. De ce fait, les deux colorimétries s'associent à certains endroits de la High Line.</p>
Forme(s) et structure(s)	<p>Les photos étant bien souvent plus suggestives que du texte, il convient de se référer à la cartographie ci-jointe (Annexe A) pour percevoir au mieux les formes et structures présentées par les différentes typologies de mobilier exposées ci-dessus.</p>

Revêtement du sol

La High Line a été réalisée en plusieurs phases, trois exactement. Bien que les deux premières fassent l'objet d'un traitement similaire, quelques disparités ponctuelles apparaissent le long du parcours. En revanche, la troisième et dernière section reçoit un traitement du sol sensiblement différent des deux sections précédentes.

B	Revêtement du sol
Typologie	<p>Concrètement, quatre typologies de revêtement ont été observées.</p> <p>1) L'essentiel du parc est recouvert de longues lames minérales formant un parquet bétonné.</p> <p>2) À la hauteur de la W. 17th street, le 10th Avenue Square est entièrement revêtu de lames de bois tropical disposées perpendiculairement au sens du parc.</p> <p>3) Entre la W. 26th rue et la W. 27th rue, le parquet disparaît temporairement pour laisser place à une passerelle métallique grillagée.</p> <p>4) Enfin, la troisième section marque une rupture avec le reste du parc par un revêtement brut de type goudron, semblable à celui des rues adjacentes.</p> <p>Il est intéressant de noter qu'à la hauteur de la W. 16th rue, le parc se détache en deux niveaux. Alors que le premier niveau conserve le revêtement principal, le second niveau, plus étroit et en contrebas, revêt le même bitume brut que celui observé sur la troisième section.</p>
Matériaux	<p>Les matériaux employés pour le revêtement du sol divergent également :</p> <p>1) Le parquet est en béton modulable préfabriqué à caractère noble. Il est résistant aux intempéries et offre un confort de marche agréable</p>

	<p>en raison de l'absence d'aspérités. Même mouillé, il ne provoque aucun glissement et sécurise donc le piéton. Toutefois, le parc est fermé en cas d'enneigement trop important car le revêtement devient difficilement praticable.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2) Le Square est entièrement recouvert de lames de bois tropical vernies qui viennent contraster avec le revêtement minéral de la High Line. 3) La passerelle a une structure entièrement métallique à maillage étroit. Elle offre une grande résistance à l'usure mais elle est rendue glissante en cas de pluie ou de neige. Cependant, le maillage perpendiculaire au sens de la marche atténue quelque peu cet effet. 4) La dernière section est revêtue d'un bitume brut à granulométrie variable fine (4 à 8mm) comparable au revêtement des rues adjacentes.
<p>Colorimétrie</p>	<p>Chacun des matériaux se distingue par une colorimétrie différente. Néanmoins, toutes conservent une tonalité grisâtre minérale, à l'exception du Square.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Le parquet a une matrice fine et gris clair, incrustée de graviers à granulométrie variable et de couleur plus foncée (gris anthracite). 2) Le 10th Avenue Square conserve la couleur naturel du bois tropical. 3) Le maillage de la passerelle n'étant pas peint, il conserve une couleur basique gris métallisé. 4) Le bitume a une matrice fine gris foncé, proche du noir, incrustée de graviers légèrement plus clairs, d'une couleur gris minéralisé.
<p>Forme(s) et structure(s)</p>	<p>Chacun des différents revêtements recensés présente des disparités formelles :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Le parquet est formé de lamelles longilignes à longueur variable. Elles sont parfois effilées à une extrémité de façon à adoucir la transition entre l'espace alloué aux déplacements et les agréments végétalisés. La structure initiale de la High Line étant un viaduc, des joints de dilatation sont également observables en vue d'absorber les mouvements cinétiques et thermiques encaissés par l'ensemble de la structure. 2) Les lames de bois sont disposées perpendiculairement au sens de la marche, incitant par-là les promeneurs à faire une halte prolongée. 3) La passerelle est surélevée au-dessus du plateau du parc, reposant sur un système de piliers. Par cette morphologie, il est possible d'appréhender la nature sauvage conservée à cet endroit. 4) Le sol de la section 3 ne fait l'objet d'aucune structure ou morphologie particulière, à l'exception des rails conservés (cf. Tableau G).

L'éclairage du parc

L'image du parc durant la nuit a occupé une place importante lors de l'élaboration du projet. Le dispositif d'éclairage a donc fait l'objet d'une réflexion poussée. Après quelques mots sur les aspects techniques, nous avons pu identifier deux dimensions relatives à ce thème : l'éclairage perçu depuis le parc et l'éclairage perçu depuis la rue. Il sera toutefois démontré que plusieurs types d'éclairages donnent vie au parc durant dès la tombée du jour. Il convient de souligner la fermeture de la troisième section du parc à la tombée de la nuit. Cette dernière ne comportant aucun dispositif d'éclairage, elle est interdite d'accès au public dès 19 :00 environ. Toutefois, lors d'un bref entretien non préparé, un jardinier du parc nous a confié que cette section ferait l'objet d'un travail plus profond en parallèle de l'avancée du chantier Hudson Yards. Ceci corrobore donc avec les informations qui ont déjà été mentionnées à ce sujet.

C	Éclairage
Aspects techniques	Le soin du design lumineux de la High Line a été confié à l'architecte français Hervé Descottes, spécialisé dans le <i>light design</i> et superviseur de nombreux projets en France, puis à New York. Le dispositif mis en place utilise la technologie LED , économique et écoénergétique. Le principe directeur de l'éclairage du parc consiste à ne jamais dépasser la ligne des yeux des promeneurs. Aussi, tous les systèmes d'éclairage sont orientés contre le sol ou un objet précis. Nous verrons que ce principe développe différents effets sur le parc, mais aussi depuis la rue.
Depuis le parc	Globalement, nous avons observé que l'éclairage du parc reste faible et limité . Mais il apparaît que c'est précisément ce qui était souhaité par les designers du parc. En effet, ceci permet aux piétons d'appréhender la High Line d'un regard différent, mais également le paysage nocturne environnant. À cet effet, les éléments du parc reçoivent un traitement différencié. <ol style="list-style-type: none"> 1) Le chemin : Le dispositif d'éclairage varie en fonction de la situation sur le parc. Ainsi, le chemin n'est que partiellement éclairé par endroits, avec une intensité faible, alors qu'il est éclairé en continu sur plusieurs mètres et avec une plus forte luminosité à d'autres endroits. Il arrive qu'il ne soit pas du tout éclairé pour faire pleinement ressortir d'autres éléments du parc ou les lumières de la ville. L'éclairage permet alors de rythmer les déplacements des piétons et d'attirer l'attention sur certains lieux précis. 2) Les bancs : Toutes les assises du parc sont agrémentées d'un rétroéclairage par en-dessous. Ceci permet d'une part de limiter la pollution lumineuse qui pourrait altérer les vues et, d'autre part, de localiser précisément ce mobilier. 3) La végétation ne fait pas systématiquement l'objet d'un éclairage particulier. Toutefois, nous avons observés que l'éclairage de certains types de végétations confère au parc une forme d'art incarnée par un jeu d'ombres projetées et une modification des couleurs.

	<p>4) L'art urbain et les éléments conservés : Les œuvres d'art présentes tout au long du parc ne font pas systématiquement l'objet d'un éclairage particulier. Alors que certaines sont faiblement illuminés, c'est le cas notamment de la fresque murale de la W. 23rd street, d'autres sont plongées dans la pénombre. Nous supposons deux raisons à cela. La première est que le rôle artistique ne se limite plus aux éléments du parc, mais il est donné à la ville, aux immeubles éclairés et au paysage plus large. La seconde raison est que cette pénombre ou ce faible éclairage confèrent aux pièces d'art de la High Line un aspect entièrement différent, créant ainsi de nouvelles formes artistiques. Ce constat concerne également les éléments de mémoire du lieu. Alors que certaines portions de rails sont éclairés, d'autres demeurent dans la nuit. Ceci dépend de l'importance donnée aux objets présents dans un même secteur. Un élément peut être volontairement laissé dans la pénombre s'il est susceptible d'en masquer un autre jugé plus important ou méritant d'attirer le regard des passants.</p> <p>5) Les accès : Les différents points d'entrée sur le parc sont également très peu éclairés. La volonté des designers était de marquer une transition entre la ville éclairée et animée et l'ambiance calme et tamisée du parc, que ce soit en accédant à la High Line ou en la quittant. Dès lors, le dispositif alloué aux accès consiste en un lampadaire diffusant un halo de lumière pâle.</p> <p>6) Les bâtiments : Une fois la nuit tombée, la perception des bâtiments est totalement différente. La co-visibilité observée à certains endroits (cf. tableau I) laisse place à un important effet de visibilité, instauré par l'allumage des nombreuses fenêtres qui donnent sur le parc. Ainsi, le contraste entre la pénombre du parc et les lumières des appartements offre aux usagers du parc une multitude de scènes de la vie quotidienne des habitants, transformant les quartiers en un tableau animé à grande échelle.</p> <p>7) La ville : Finalement, c'est New York tout entière qui se révèle à la nuit tombée. Les gratte-ciels, les voitures, le tracé des rues, tout apparaît sous un jour différent. Les panneaux publicitaires s'illuminent, la ville s'anime un peu plus et sa réputation de cité qui ne dort jamais se confirme.</p> <p>Concrètement, le design lumineux du parc se décline sous une multitude d'apparences. Tamisé, intense ou inexistant, il répond systématiquement au principe directeur énoncé ci-dessus. Néanmoins, il semble intégrer le parc dans une échelle plus grande par la mise en valeur de l'éclairage de la ville entière. Dès lors, nous verrons qu'il atténue fortement l'effet de séquençage du parc qui se dessine au travers des diverses observations explicitées dans les autres tableaux thématiques.</p>
<p>Depuis la rue</p>	<p>L'éclairage du parc est également perceptible depuis la rue. Lorsque la High Line enjambe une rue, se rendant donc visible depuis celle-ci, la réflexion de la lumière sur la végétation dégage un halo verdâtre qui semble faire signe aux piétons, les invitant à monter pour faire quelques pas et observer la rue à leur tour. Ceci renforce l'intégration du parc dans une échelle plus large comme souligné ci-dessus.</p>

Aménagements végétaux

La végétation occupe une place prépondérante dans l'esthétique du parc. En effet, elle a colonisé la High Line depuis la fin de sa servitude. Dans un souci de préserver le caractère du site, il a été décidé de ne replanter que les espèces qui se sont naturellement développées durant les années d'abandon du viaduc. Dès lors, les promeneurs peuvent observer des plantes aussi diverses que colorées sur l'entier du tracé. Plusieurs sortes d'arbres poussent également à certains endroits du parc. Les variations de la végétation par la perte des feuilles et le panel de couleurs en fonction des saisons modifient le visage de la High Line. En plus de leur rôle esthétique indéniable, les espaces verts présentent des vertus protectrices et écologiques notables. Ils protègent les usagers des aléas climatiques et offrent des zones d'ombre en cas d'ensoleillement important. De plus, ils régulent la température d'un espace en atténuant les effets d'îlot de chaleur urbain et en réduisant les pollutions sonores et de l'air. Aussi, il s'agit de recenser les principaux espaces verts qui habillent la High Line.

D	Végétation
Localisation des espaces verts	<ol style="list-style-type: none"> 1) Gansevoort Woodland : Dès l'entrée sud du parc, le piéton pénètre dans des bosquets de bouleaux gris. Cette espèce d'arbre est caractéristique des terrains abandonnés et des secteurs industriels. La couleur blanche de son tronc confère à cet arbre un esthétisme apprécié. 2) Washington Grasslands : Située juste après les bosquets de bouleaux, cette étendue végétale est composée d'arbustes, de bosquets et d'herbes. En raison d'une forte exposition au vent, beaucoup d'espèces végétales n'ont pas pu se développer à cet endroit. Aussi, celles qui y poussent sont très résistantes aux intempéries. À la saison chaude, les arbustes feuillus protègent quelque peu les promeneurs d'un éventuel vent. 3) The Northern Spur : Cette ancienne portion de rail qui s'introduisait dans le Merchants Refrigerating Building a été conservée et laissée en l'état. La végétation s'y est donc développée sauvagement, laissant apparaître différentes espèces colorées. 4) Chelsea Grasslands : Cette étendue verte est peuplée d'espèces communes au territoire nord-américain. En plus de leurs couleurs variées, elles dégagent une senteur de nature durant l'été. Les graines qu'elles rejettent en fin de saison estivale attirent de nombreux oiseaux pour se nourrir. 5) Chelsea Thicket : Il s'agit d'un ensemble dense d'arbres feuillus en été. Une fois plongé dedans, le piéton est en immersion totale dans la nature et a le sentiment de se trouver dans une forêt en pleine ville. 6) Woodland Flyover : La passerelle qui surélève les usagers d'un peu plus d'un mètre au-dessus du plateau du viaduc sur W. 26th street est entourée d'arbres du paradis, une espèce provenant de Chine qui a la particularité de pousser rapidement. Les usagers se retrouvent alors à

	<p>la hauteur de la canopée et peuvent également entrevoir des buissons herbeux à-même le sol. Bordé par deux imposants bâtiments en briques, cet espace crée un microclimat agréable et encourage par-là les visiteurs à passer entre les anciennes usines peu esthétiques.</p> <p>7) Wildflower Field : Cette étendue plantée entre W. 27th street et W. 29th street regroupe des espèces de fleurs qui se sont développées durant les années d'abandon de la High Line. Toutefois, d'autres espèces ont également été intégrées à l'ensemble. En effet, certaines espèces ne fleurissent qu'au printemps. C'est donc dans le but de proposer des espèces colorées tout au long de la saison chaude que ce mélange a été planté.</p> <p>8) The Interim Walkway : Enfin, la High Line se termine pas sa troisième section dont la moitié de la largeur du tracé a volontairement été laissée en l'état. De cette façon, la végétation a continué à se développer librement, permettant ainsi aux visiteurs de se faire une idée de ce à quoi ressemblait le parc avant l'intervention des paysagistes.</p> <p>En définitive, la High Line est ponctuée par des poches vertes constituées de types de plantes et d'arbres différents. Ceci confère un caractère particulier au site selon les espèces qui sont plantées.</p>
--	--

Morphologie du tracé et perspectives

La création de la High Line à partir d'un ancien viaduc ferroviaire implique des spécificités à l'échelle du parc. En plus d'être dissocié de la rue, il s'inscrit sur une longueur atypique pour un parc urbain. À l'inverse, sa largeur ne dépasse pas quelques mètres, 18 mètres tout au plus. Dès lors, il convient de s'intéresser à la traduction de ces caractéristiques dans le paysage en analysant notamment les effets que cela peut produire par les hauteurs, la sinuosité ou la largeur du parc.

E	Morphologie du tracé
Longueur	<p>La première section comptait une longueur d'approximativement 780 mètres. Suite à l'ouverture de la deuxième section, 850 mètres ont été ajoutés, portant la longueur totale du parc à plus de 1.6 kilomètres. Aujourd'hui, alors que les trois sections sont terminées, la longueur totale du parc se monte à 2.33 kilomètres.</p> <p>Au travers des quartiers du Meatpacking, de Chelsea et Hell's Kitchen, ce ne sont pas moins de vingt-deux rues qui sont enjambées par la High Line, ainsi que deux avenues : 10th et 11th Avenue. Ceci implique une diversité conséquente de paysages urbains observables tout au long du parc. Bien que ce thème soit développé plus loin dans ce travail, il apparaît que cela suggère des effets de perspective et des jeux de découverte. Ceux-ci seront explorés par l'intermédiaire des sinuosités du parc.</p>

<p>Largeur(s)</p>	<p>La largeur du parc varie entre neuf et dix-huit mètres. Sans entrer dans une description de chaque segment présentant une divergence de largeur, quelques points que nous avons jugés importants sont analysés.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Gansevoort Street – W. 17th street : La largeur de ce segment varie entre quatorze et dix-huit mètres, ce qui en fait l'une des parties les plus larges de l'ensemble du parc. Traversant le Meatpacking District, ses dimensions s'expliquent par la présence de nombreux abattoirs et industries de la viande. Il était donc nécessaire de permettre un flux important de trains tout en permettant leur arrêt temporaire pour charger ou décharger les marchandises en vue d'un acheminement vers les docks ou dans la ville. C'est également dans ce segment que la High Line traverse certains bâtiments, notamment à la hauteur de la W. 15th street, permettant ainsi le déchargement directement dans les manufactures. Aujourd'hui, la largeur du segment permet à la fois une circulation fluide, mais offre aussi la possibilité aux usagers de s'arrêter en bordure de parc sans gêner les autres promeneurs. En outre, il offre un espace de restauration, précisément dans le bâtiment traversé à la hauteur de W. 15th street. Ce segment ce termine par le 10th Avenue Square, un espace aménagé en tribunes permettant d'observer la 10th Avenue à travers un vitrage, donnant l'impression de regarder un film mettant en scène la rue et le quotidien des New Yorkais. 2) W. 17th street – W. 22nd street : Une fois le square passé, la High Line amorçe un virage et enjambe la 10th Avenue pour se placer à sa gauche. Très rapidement, le parc rétrécit et se borne à une largeur de huit mètres. Contrairement au premier segment, celui-ci invite le piéton à marcher, à avancer plus rapidement. Il en était de même pour les trains lorsque la High Line servait encore au transport de marchandises. En effet, le parc est bordé de bâtiments très rapprochés, avec des ouvertures entre eux marquées par les rues traversées. Dès lors, cette configuration impose un rythme plus élevé. 3) W. 22nd street – W. 23rd street : Le segment précédent débouche sur ce qui était autrefois un arrêt du train. En effet, ce segment ce trouve à proximité des <i>Chelsea Piers</i>, les docks qui servaient au transport maritime, aujourd'hui réaffectés. Ainsi, sa largeur atteint quatorze mètres et offre un espace de repos aux usagers grâce notamment à l'espace gazonné et au gradin disposés à cet endroit. 4) W. 23rd street – W. 30th street : Ce segment adopte les mêmes configurations que le segment 2. Aussi, le comportement des usagers est influencé de la même manière. Toutefois, une ouverture plus large offre une mise en scène de la rue et permet une respiration temporaire pour les usagers (cf. Tableau H). 5) W. 30th street : À l'instar du troisième segment, cette portion est caractérisée par un ancien dépôt de cargaison aujourd'hui mis à profit pour la construction de l'Hudson Yards. L'espace demeure large, environ dix-sept mètres, et propose de nombreux bancs et tables de pique-nique, ainsi qu'un shop. Dès lors, cet espace s'apparente plutôt à une zone récréative et familiale. 6) W. 30th street – W. 34th street : Cette portion se prolonge jusqu'à l'extrémité nord du parc. D'une largeur d'environ huit mètres, elle épouse la forme de l'Hudson River en effectuant une longue courbe régulière. Avec peu de mobilier et un traitement volontairement
-------------------	---

	<p>conservateur du passé, ce segment se destine à une circulation continue, mais ralentie par le dégagement visuel qu'il offre sur l'Hudson River.</p> <p>En définitive, il apparaît que la High Line présente une alternance de largeurs relativement régulière qui, par une conservation de la vocation première de certains lieux, contribue à rythmer les déplacements des usagers.</p>
<p>Hauteur(s) et niveau(x)</p>	<p>Il a déjà été dit que la hauteur de la High Line variait entre cinq et neuf mètres. Toutefois, ce n'est pas la hauteur mesurable qui importe ici, mais bien la séparation entre la rue et le parc par la surélévation de ce dernier. En effet, cette particularité place l'usager comme un observateur externe de la vie citadine, à l'abri des risques qu'elle présente en termes de circulation et d'accidents. En surplombant la rue, l'usager peut observer, regarder et contempler la rue et le paysage urbain qui s'offre à lui sans être vu de la rue (à l'exception de la mise en scène de la rue sur la W. 26th street). Par ailleurs, cette position permet une nouvelle appréhension de la rue, permise notamment par un autre angle de vision.</p> <p>Sur le plateau du parc, les variations de hauteur par rapport à la rue sont peu suggestives et passent parfois inaperçues. Cependant, différents niveaux apparaissent à-même le parc à certains points précis.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) W. 15th street : Lors du passage de la High Line à travers le Chelsea Market, ancienne manufacture de la National Biscuit Company, le parcours se sépare en deux chemins. Alors que le premier continue sur le même niveau, le second, plus étroit, descend de quelques mètres et remonte de l'autre côté du bâtiment pour rejoindre le cheminement principal. Ceci permet une proximité plus prononcée avec la rue en contrebas ainsi qu'une vue plus dégagée sur l'Hudson River, le New Jersey et même la Statue de la Liberté. 2) W. 17th street : Nous retrouvons ici le 10th Avenue Square et le Death Avenue Amphitheater qui permettent l'observation de l'avenue à travers un vitrage. Afin d'optimiser l'effet visuel recherché, notamment en prolongeant la perspective aussi loin que possible, cet espace se situe quelques mètres en-dessous du plateau principal. Par ce découplage, les usagers de ce lieu sont également isolés du passage principal, plongés alors en immersion totale dans la mise en scène de la rue. Cependant, ce découplage permet également aux usagers circulant sur la promenade d'observer ceux qui sont en contrebas. Dès lors, un jeu d'observation est créé par la simple différenciation de niveau du square. 3) W. 25th street – W. 27th street : Le sol reçoit un traitement spécifique à cet endroit. En effet, une passerelle métallique a été placée de façon à surélever l'usager de 1.5 mètres au-dessus du sol. De cette façon, la végétation qui a colonisé la High Line durant les années d'abandon a pu être conservée en l'état. Dès lors, le piéton se trouve à la hauteur du houppier de l'arbre et peut, dans un même temps, observer le parterre végétalisé du parc. Alors que l'ensemble du parcours est surélevé, une petite portion est échelonnée vers le bas par des bancs en gradin. Il s'agit de la mise en scène du panneau publicitaire, déjà mentionnée. Au même titre que le square de la 10th Avenue, elle rapproche l'usager de l'action de la rue tout en le dissociant du flux de visiteurs. Toutefois, deux points

	<p>distinguent les deux mises en scène. Alors que le square crée un jeu d'observation sur plusieurs niveaux, la carte postale isole beaucoup plus son usager direct des autres visiteurs du parc. En revanche, cette dernière met en scène l'usager depuis la rue en le rendant largement visible des citadins circulant en contre-bas, ce qui n'est pas le cas du square. En effet, circulation à sens unique de la 10th Avenue étant orientée nord-est, les voitures arrivent dans le dos de l'observateur.</p> <p>4) Croisement entre la W. 30th street et 11th Avenue : Après le virage amorcé à la hauteur de la W. 30th street, la High Line longe cette dernière en direction de l'Hudson River et enjambe la 11th Avenue. À cet effet, la partie centrale du chemin se décroche et s'élève de quelques dizaines de centimètres. Par ce procédé, le piéton qui emprunte ce passage est élevé au-dessus des autres acteurs du lieu. Il dispose alors d'une vue dégagée sur l'Hudson River et le New Jersey en face de lui, et sur la 11th Avenue qui passe directement en-dessous.</p>
<p>Sinuosité(s)</p>	<p>Le tracé de la High Line contient relativement peu de virages, très certainement pour des raisons techniques liées à sa période de servitude. Aussi, c'est essentiellement un jeu de perspective qui se dégage en parallèle des ouvertures sur les rues perpendiculaires. Toutefois, nous avons observé quelques effets intéressants qui peuvent susciter diverses émotions chez le visiteur. Dans le but d'une analyse optimale, nous nous sommes basés sur l'ouvrage de Rémy Allain <i>Morphologie urbaine</i> dont les schémas sont tout à fait adaptés au cas d'étude (2014 : 11). De plus, il convient de préciser le sens du cheminement employé. Bien que peu de divergences soient notables, quelques disparités peuvent apparaître. Aussi, nous avons parcouru le parc depuis son entrée sud et nous sommes remontés jusqu'à la sortie de la W. 34th street.</p> <p>1) Perspective en accordéon et effet de choix : Dès les premiers pas sur le parc, l'usager est plongés dans les ensembles végétalisés abondants et foisonnants de <i>Gansevoort Woodland</i> et <i>Washington Grasslands</i>. Le cheminement qui sillonne cette portion se déroule en « accordéon », autrement dit en dessinant des virages à angle droit. La combinaison de ce dispositif à l'imposante végétation du site contribue à éveiller la curiosité de l'usager qui ne perçoit pas l'entier du chemin qu'il doit parcourir. En outre, le parcours se dédouble à certains endroits, contraignant les promeneurs à faire un choix qui conditionnera les futures perspectives et les dégagements visuels sur le paysage urbain.</p> <p>2) Effet de tableau encadré : Au sortir des jardins arborés, la High Line passe au travers d'une série de bâtiments. Lorsque l'usager se rapproche de la base des immeubles qui enjambent le parc, il aperçoit au loin le reste de parc qui s'étend. La structure bétonnée qui soutient les bâtiments officie alors comme un cadre suggestive qui laisse entrevoir un paysage sous la forme d'un tableau encadré. Ce dernier invite l'usager à y entrer pour découvrir ce qui se cache de l'autre côté du décor. Aussi, cette perspective a un effet incitatif sur le promeneur en l'encourageant à parcourir une portion supplémentaire de la High Line.</p> <p>3) Effet de visée : Une fois les bâtiments traversés, la High Line se déroule sur une longue portion rectiligne. Dès lors, nous avons observés deux effets de perspective. Tout d'abord, la végétation arborée impose à nouveau une structure en accordéon, masquant parfois l'horizon proche de l'usager. Mais cet effet s'inscrit dans une perspective plus</p>

	<p>large connue sous le nom d'effet de visée. Le tracé rectiligne permet en effet au promeneur d'apercevoir une série de bâtiments importants dans un horizon relativement éloigné. Il s'agit des premiers gratte-ciels du futur quartier Hudson Yards. Toutefois, cet horizon est entrecoupé par l'effet d'accordéon qu'effectue le parcours. Dès lors, une alternance entre obstruction et dégagement vient rythmer la marche des usagers de la High Line.</p> <p>4) Il est également intéressant de noter que ce long tronçon droit est scindé d'un double effet convexe et de respiration. En effet, entre la W. 25th street et la W. 27th street, la passerelle surélève les piétons par un effet convexe qui débouche sur une ouverture relativement large sur la ville d'un côté et sur l'Hudson de l'autre, leurs donnant une respiration avant de reprendre le rythme de marche induit par l'effet de visée.</p> <p>5) Effet de découverte : Dès la W. 29th street, la High Line amorce un long virage qui s'étend jusqu'à la rue suivante pour longer cette dernière en direction de l'Hudson. Le tracé crée ici un effet de découverte progressive par l'apparition graduelle de nouveaux éléments du paysage urbain, invisibles jusque-là. Ceci entreprend une transition vers l'extrémité nord du parc dont le caractère diffère des deux premières sections du parc.</p> <p>6) Effet de respiration : Finalement, le long virage débouche sur un nouvel effet de respiration en offrant au promeneur une vue dégagée sur l'Hudson River et le New Jersey en toile de fond. La High Line se déroule ainsi jusqu'à la W. 34th street en proposant une contemplation ouverte du paysage de ce secteur.</p>
<p>Conclusions</p>	<p>En définitive, une alliance entre les largeurs du parc, ses différents niveaux de hauteur et la forme de son tracé contribue à la création d'un jeu de perspectives diverses permettant une appréhension variée du paysage urbain. Par ailleurs, ces éléments conditionnent les rythmes de déplacements adoptés par les usagers selon les différentes portions de la High Line. Dès lors, il apparaît que la morphologie linéaire du parc met en place une succession de séquences caractérisées par les éléments exposés ci-dessus. Cependant, nous démontrerons au terme de ce chapitre sur l'analyse des composantes matérielles du site que de nombreux autres facteurs concourent à la qualification de ces différentes séquences.</p>

Accessibilité au site

La morphologie de la High Line, que ce soit sa longueur ou sa hauteur, a nécessité une réflexion avancée sur l’accessibilité du site, autant à l’échelle du parc qu’à celle des quartiers qu’il traverse, en relation avec le réseau de transports en commun. Dès lors, il s’agira d’analyser les différents types d’accès au parc et les moyens de s’y rendre.

F	Accessibilité
Réseau de transports en commun	<p>Malgré sa situation relativement excentrée, le parc est entouré de divers arrêts et stations de métro et de bus, offrant aux citoyens différents modes de transports publics pour s’y rendre. Par ailleurs, nous verrons que les accès au parc se situent généralement à proximité de l’un de ces arrêts. Un réseau de vélos en libre-service a également été disposé en de nombreux endroits sous la High Line. En effet, il a déjà été fait mention de la volonté de la ville de rendre ses rues cyclables, notamment par la création de plusieurs centaines de kilomètres de piste cyclable. Aussi, le parc bénéficie de cette politique par une accessibilité augmentée grâce à ce dispositif.</p> <p>La carte ci-jointe (Annexe F) permet de localiser les arrêts de transports en commun ainsi que les bornes de vélos en libre-service. Les points d’accès au parc y figurent également dans l’optique d’une mise en relation des deux échelles d’accessibilité.</p>
Accès au parc	<p>La High Line est ponctuée de nombreux points d’accès. En effet, sa longueur implique de pouvoir y monter et en descendre à différents endroits, sans quoi l’usager se verrait dans l’obligation de parcourir l’entier du parc à chaque visite. C’est précisément dans le but d’éviter ceci que pas moins de onze points d’accès ont été aménagés. Répartis à un intervalle moyen de deux rues, tous ne proposent pas les mêmes fonctions. En effet, en vue d’éviter certaines formes de filtrage social, certains accès disposent d’un ascenseur ou d’une rampe alors que d’autres n’ont que des escaliers. Par ces dispositifs, les personnes à mobilité réduite ou présentant un handicap ont tout de même la possibilité de parcourir le parc. Il convient à présent de se pencher plus en détail sur les points d’accès au parc.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Gansevoort Street : L’entrée sud du parc comporte un double accès, par escalier et par ascenseur. En tant qu’entrée principale du parc, c’est effectivement un impératif de permettre à chacun d’y accéder. 2) W. 14th street : Cette entrée comporte également un double accès par ascenseur et par escalier. La proximité avec le Standard Hôtel qui enjambe la High Line et le Diller – Von Fustenberg Sun Deck (du nom d’un couple de donateurs pour la High Line), lieu d’intérêt du parc où se trouvent les chaises longues, le point de restauration et la vue sur l’Hudson River, nécessitent de permettre l’accès aux personnes à mobilité réduite. 3) W. 16th street : L’accès se fait, là encore, par ascenseur ou par escalier. Les raisons à cela sont la proximité directe avec le Death Avenue Amphitheater et le point de restauration du Chelsea Market, tous deux des lieux d’intérêt du parc.

	<p>4) W. 18th street et W. 20th street : l'entrée se fait uniquement par escalier. En effet, aucun lieu d'intérêt majeur ne se situe à proximité de ces accès. Néanmoins, des lignes de bus passent sur la 10th Avenue, à quelques dizaines de mètres. Nous nous sommes toutefois interrogés sur un point particulier. Lors de la conception de la High Line, la première section se terminait à la W. 20th street. Dès lors, seul un escalier permettait l'accès au parc par l'entrée nord, jusqu'à l'ouverture de la deuxième section en 2011. Nous supposons que c'est précisément en connaissance de l'ouverture relativement proche de la seconde section que cet accès n'a pas fait l'objet d'un travail plus poussé.</p> <p>5) W. 23rd street : Un ascenseur permet à nouveau l'accès au parc, en plus d'un escalier. Ceci coïncide avec la proximité directe des Piers 61 et 62, formant le Chelsea Waterside Park, lui-même intégré dans l'Hudson River Park qui s'étend jusqu'à la pointe sud de Manhattan. Cette entrée marque également la moitié approximative du parc.</p> <p>6) W. 26th street et W. 28th street : De même que pour le point 4), seuls des escaliers permettent d'atteindre le parc car aucun lieu d'intérêt particulier ne se situe aux alentours de ces rues, si ce n'est la station de vélo et le réseau de bus.</p> <p>7) W. 30th street : En tant qu'entrée nord du site avant l'ouverture de la troisième section en 2014, cet accès dispose d'un ascenseur en plus des escaliers. Par ailleurs, il débouche directement sur un espace plus large de récréation, pourvu de nombreux bancs et tables ainsi que d'un shop. C'est également là que se fera l'accès au nouveau quartier Hudson Yards et au Spur, la plateforme encore inexploitée de la High Line, faisant actuellement l'objet d'un projet de développement.</p> <p>8) W. 30th street : Quelques dizaines de mètres plus loin en prolongement de la rue, un second accès a été aménagé, sous forme d'escalier uniquement, certainement en raison de sa contiguïté avec l'accès précédent.</p> <p>9) W. 34th street : Cette entrée marque l'extrémité nord du site, nouvel accès principal. Ce dernier est caractérisé par une rampe en pente progressive, permettant aux personnes à mobilité réduite de visiter la troisième section du parc depuis son commencement.</p>
<p>Interactions entre les accès au parc et le réseau de transports publics et cyclables</p>	<p>Il apparaît que la morphologie de la High Line présente des enjeux précis en termes d'accessibilité. Les entrées du parc doivent permettre un accès facilité, mais elles doivent aussi s'accorder avec les transports publics et doux de la ville de New York. En effet, un manque de qualité d'accès au parc, que ce soit au niveau fonctionnel ou par rapport aux distances à parcourir pour l'atteindre, pourrait dissuader les citoyens et les touristes de s'y rendre. Ceci aurait pour conséquence finale une baisse de la fréquentation pouvant déboucher sur l'échec social et fonctionnel de la High Line.</p> <p>Si les statistiques relatives à la fréquentation de la High Line et à ses retombées économiques pour les quartiers alentours ne suffisent pas, la carte ci-jointe démontre que cette situation n'est pas à craindre pour le parc, bien au contraire. En effet, plus de la moitié des accès au parc disposent d'un ascenseur. Plus encore, chaque lieu d'intérêt particulier se situe à proximité directe de l'un de ces ascenseurs. Aussi, ces aménagements excluent toute forme de ségrégation sociale envers les personnes à mobilité réduite. Enfin, chacune des extrémités de la High Line</p>

est accessible en fauteuil roulant. Ainsi, il est possible de parcourir l'entier du parc pour les usagers handicapés.

À une échelle plus globale, l'accessibilité au parc semble également être optimisée. **Penn Station, la station de métro la plus éloignée du parc, se situe à moins d'un kilomètre de son entrée la plus proche**, sur la W. 30th street. Plusieurs lignes de **bus** sillonnent les quartiers traversés par la High Line. **Une quinzaine d'arrêts sont ainsi localisés tout au long du parc, dans un rayon de moins de deux cent cinquante mètres de l'entrée la plus proche.**

Enfin, **neuf des onze entrées du parc disposent de bornes pour vélos en libre-service** dans un rayon de quelques dizaines de mètres au maximum. Le règlement du parc stipule qu'il est interdit de s'y déplacer en vélo, skateboard, rollers, etc. Dès lors, les bornes permettent aux usagers d'utiliser des modes de déplacement doux pour se rendre au parc, sans nécessairement prendre son propre vélo. Par ce dispositif, il est également possible de parcourir une partie de la High Line, puis reprendre un vélo à une autre borne et se rendre dans d'autres lieux de New York.

Enfin, dans une vision prospective de l'évolution de la High Line, un nouvel arrêt de métro est actuellement en cours de réalisation. Le prolongement de la **ligne 7** en direction de l'ouest permettra l'ouverture d'une station directement dans le futur quartier Hudson Yards, à **quelques dizaines de mètres de l'entrée nord du parc.**

Ainsi, par l'ensemble des réseaux analysés ci-dessus, nous concluons que la High Line bénéficie d'une accessibilité optimisée autant à l'échelle des quartiers qu'elle traverse que de l'île de Manhattan. De plus, le développement des pistes cyclables et des vélos en libre-service agrémentent l'offre à la fois pour les touristes et les locaux et permettent une nouvelle approche de la circulation dans la ville et, de facto, la pratique de la High Line.

Éléments de mémoire du passé

Le chapitre concernant le principe de reconversion développé dans les fondements théoriques mentionne l'importance de la conservation des éléments existants dans un tel processus de façon à faire perdurer le caractère propre au site. À ce propos, les architectes de la High Line ont établi une réflexion profonde et le résultat est à la hauteur des attentes de chacun. Il s'agit alors de mettre en lumière ces éléments de mémoire du site, ponctuels ou dispersés en plusieurs endroits afin de saisir pleinement le travail réalisé.

G	Mémoire du passé
Éléments relatifs au passé fonctionnel du parc	<p>En raison de la fonction ferroviaire du parc, la plupart des éléments conservés se rapportent à la thématique du train. Néanmoins, d'autres aspects se réfèrent à la globalité du parc. Il s'agit d'exposer les principaux cas de figure. L'un de ces éléments n'est certainement pas le premier qui nous vient à l'esprit en parcourant le parc, et pourtant, il est le plus imposant. Effectivement, il s'agit du viaduc en lui-même. Il est important de souligner qu'aucune adjonction ni modification du tracé n'a été réalisée lors de sa reconversion en parc urbain. Ainsi, le chemin parcouru par les usagers correspond exactement à celui qu'effectuaient les convois jusqu'en 1980. Différents aspects de conservation s'y rapportent.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Le premier d'entre eux est la structure du parc. Bien qu'elle ait été restaurée et consolidée pour accueillir le nouveau parc, elle est conservée et visible à plusieurs endroits. L'entrée sud du parc a été précisément pensée en rapport avec la structure apparente du parc. Baptisée Slow Stairs, elle aspire à conduire les visiteurs sur le parc avec lenteur de façon à ce que ces derniers aient le temps d'en admirer les fondations. Sur la W. 30th street, un aménagement particulier appelé Cut-Out permet également aux usagers d'observer les fondations de la High Line directement depuis celle-ci. 2) Des portions de l'ancien tronçon ont été conservées, sans pour autant faire l'objet d'un quelconque aménagement. Appelées Spurs, elles sont un aperçus de l'état de la High Line avant le début des travaux de reconversion. Il convient néanmoins de mentionner que le Spur de la W. 30th street fait aujourd'hui l'objet d'un projet de développement en complément du parc. Toutefois, nous avons décidé de ne pas le développer en raison du peu d'informations disponibles sur ce sujet. 3) Les barrières de protection ont également fait l'objet d'une attention particulière. En effet, certaines d'entre elles ont été enlevées, restaurées et repeintes, puis replacées à l'endroit d'origine. Dès lors, les piétons découvrent par endroits cet élément qui vient renforcer le caractère industriel du site et remémorer sa fonction première. 4) À la jonction entre la deuxième et la troisième section du parc, une aire de jeu a été aménagée pour les enfants en bas âge. Elle offre un système de poutres métalliques recouvertes d'une matière de protection contre les blessures qui se réfère à la structure du viaduc. Aussi, elle permet aux plus petits de s'imprégner du caractère du site de façon ludique.

	<p>5) Enfin, et c'est assurément l'élément le plus important du parc pour ce registre, de nombreux rails et traverses ont été conservés tout au long du tracé. Ainsi, des rails seuls ont été intégrés directement dans le revêtement. Parfois, des segments entiers de rails remplacent le revêtement global, permettant aux usagers de marcher dessus et de s'imprégner de la mémoire du lieu. D'autres segments entiers comprenant traverses et rails ont été mêlés à la végétation, en marge du tracé du parc. À certains endroits des anciennes traverses sont disposées aléatoirement dans les aménagements paysagers de la High Line.</p> <p>Dès lors, les usagers du parc sont accompagnés tout au long de leur parcours par des éléments ponctuels ou répétés qui agissent comme un rappel du passé fonctionnel du viaduc ferroviaire.</p>
<p>Éléments relatifs aux années d'abandon du parc</p>	<p>La servitude de la High Line durant la période industrielle n'est pas la seule particularité historique de ce parc. En effet, entre la circulation du dernier train et le début des travaux, le viaduc a été voué à un abandon total. Dès lors, la nature a progressivement repris ses droits et la High Line a été colonisée par diverses espèces végétales sauvages. En outre, malgré un accès alors difficile, certaines typologies de personnes (le quartier de Chelsea était très prisé des homosexuels et sujet à la prostitution et la drogue) se sont progressivement appropriés les lieux et ont laissé des traces de leur passage. Une réflexion qui n'est parfois pas allée dans la même direction pour chaque cas de figure a été menée de façon à conserver la mémoire de cette période d'inactivité.</p> <p>6) Les aménagements végétaux du parc ont fait l'objet d'une réflexion particulièrement poussée et étendue, spécialement pour le choix des espèces. Dès lors, ce thème pourrait faire l'objet d'une étude à part entière. Néanmoins, nous nous contenterons d'aborder le sujet sous l'angle de la mémoire du lieu uniquement. Aussi, il apparaît que l'essentiel des espèces végétales présentes sur le parc aujourd'hui sont celles qui ont naturellement colonisé le site trente ans auparavant, par le vent où les migrations animales. Dès lors, des sortes d'arbres provenant de Chine se mélangent avec des plantes plus communes au climat nord-américain. La section 3 est particulièrement évocatrice de cette volonté conservatrice. En effet, un pan entier du tracé, large de quelques mètres, a été laissé en l'état. La végétation continue donc de s'y développer librement.</p> <p>7) Le viaduc abandonné a attiré de nombreux adeptes du street art, impatients d'exprimer leur art sur les grandes façades vierges des anciennes manufactures et à l'abri des regards indiscrets. Un grand nombre de graffitis a alors couvert les murs jusqu'au début des travaux. Au contraire de la végétation sauvage, ces tags ont fait l'objet d'une lutte sans merci qui s'est soldée par leur recouvrement ou leur effacement. Toutefois, certains d'entre eux sont encore perceptibles çà et là, faisant un clin d'œil à cette tranche de vie du parc.</p>
<p>Nouveaux aménagements du parc</p>	<p>Bien que les objets et aménagements de mémoire du site soient déjà nombreux, les designers du parc ont poussé cette thématique encore plus loin. Ainsi, plusieurs éléments du mobilier urbain viennent renforcer le caractère linéaire de la voie ferrée. C'est le cas des bancs Peel-up qui s'inscrivent tous dans le sens de la longueur du parc, à l'exception du 10th Avenue Square dont il a déjà été fait mention. Il en est de même pour le</p>

	<p>revêtement du sol en parquet, disposé parallèlement au sens de marche et intégrant parfois d'anciens rails. Les chaises longues du Sun Deck sont mêmes directement intégrées à une portion de rail par un système de rouage qui fait référence aux wagons de transport.</p> <p>D'autres éléments suivent ce principe, notamment par une colorimétrie gris-noir caractéristique de l'ère industrielle et des matériaux en métal (cf. Tableau A).</p> <p>Il apparaît alors que l'ensemble des points développés ci-dessus contribuent au respect des règles intrinsèques au principe de reconversion des formes héritées. L'alliance entre répétitions et spontanéités permet de conserver la mémoire du site tout au long du parcours tout en renforçant le caractère de certains lieux précis.</p>
--	---

Mises en scène des rues et lieux d'intérêt du parc

Les différents aspects répondant à la spatialité du site présentés jusqu'à ce point s'inscrivent, du moins dans une vision générale, sur l'ensemble du tracé de la High Line. Cette dernière comporte toutefois des lieux d'intérêts particuliers mettant parfois en scène son environnement proche et susceptible d'interpeler les usagers avec un plus grand impact sensoriel. Nous avons donc porté une attention particulière sur ces différents lieux. Nos observations sont relatées ci-dessous.

H	Mises en scène et lieux d'intérêt
Description des lieux présentant un intérêt particulier	<p>1) W. 14th Street Passage : Ce lieu ne se démarque pas tant par sa matérialité, mais par sa morphologie unique et les usages qui en sont faits. À cet endroit, les usagers du parc passent sous une ancienne manufacture aujourd'hui réhabilitée en locaux d'entreprises. La particularité de ce bâtiment réside dans le fait qu'il est le seul de tout le parc à avoir été construit sur la base d'une ancienne usine. En effet, les visiteurs peuvent observer la maçonnerie existante se confondre avec la structure de l'extension réalisée beaucoup plus récemment. En outre, en raison du vaste espace abrité qu'il offre, de nombreux événements culturels y sont organisés, à différentes périodes de l'année. Durant le travail de terrain, nous avons pu assister à une manifestation publicitaire de Samsung pour la promotion de son dernier téléphone portable. Ainsi, un dispositif d'éclairage et des effets sonores et visuels avaient été installés pour l'occasion, modifiant sensiblement l'aspect de cet espace et lui conférant une image différente.</p> <p>2) Sun Deck & Chelsea Market Passage : Bien que ces lieux aient déjà été mentionnés à plusieurs reprises auparavant, leur importance nécessite d'y revenir une nouvelle fois. En effet, en plus d'offrir une petite restauration et des espaces de repos, ils réunissent en une surface relativement restreinte nature et ville. La vue dégagée sur l'Hudson River vers l'ouest contraste avec les imposantes bâtisses à</p>

l'est quand les aménagements végétaux s'opposent aux structures métalliques conservées de la High Line. De plus, en raison de sa proximité aux nombreux bureaux et commerces qui animent les rues adjacentes, et par des points d'accès très proches, ce lieu est très prisé par les locaux autant que par les touristes, ne serait-ce que pour se prélasser sur une chaise longue en mangeant un en-cas.

- 3) **Death Avenue Amphitheater & 10th Avenue Square** : Ces aménagements, également mentionnés à plusieurs reprises, comportent la première **mise en scène des rues** de la ville. L'amphithéâtre donnant sur la 10th Avenue, autrefois appelée Death Avenue, permet aux usagers du parc d'**observer** la rue qui se déroule sous leurs pieds en direction du nord de Manhattan sans pour autant être vu, et surtout en étant protégé des nuisances et des risques liés à la circulation routière abondante à cet endroit. En complémentarité de cet espace, le square propose plusieurs bancs pour **se reposer**, abriter par la canopée d'érables. Il offre également une **vue** étonnante en direction du sud, permettant d'apercevoir la Statue de la Liberté au loin. Ainsi, ces lieux incitent les passants à séjourner plus longtemps que dans le reste du parc pour contempler la vie qui se déroule en contrebas comme une pièce de théâtre.
- 4) **Seating Steps & the Lawn** : À la hauteur de la W. 23rd street, deux espaces successifs destinés au **repos** des visiteurs ont été aménagés. Le premier d'entre, les Seating Steps, est constitué d'**escaliers en bois**, adossés au mur du Spears Building (cf. tableau I) et permettant aux promeneurs de **s'asseoir** ou de **se coucher**. Il instaure un **jeu de regards** entre les piétons qui circulent et les personnes assises qui les observent avancer, contempler, prendre en photo, etc. Un peu plus loin une large **surface gazonnée** a été plantée, offrant aux visiteurs du parc un espace vert sur lequel il est permis de **pique-niquer**, **se coucher**, **lire** ou tout simplement **observer** et **écouter**. Ces deux lieux ont été créés de façon à augmenter le nombre d'espaces de ce type. En effet, suite à l'ouverture de la première section en 2009, le Sun Deck, alors seul espace véritablement dédié au repos grâce aux chaises longues notamment, a subi un succès fort et immédiat. C'est donc en réponse à ce constat inexorable que les architectes ont décidé de proposer d'autres espaces de ce type aux utilisateurs.
- 5) **The Billboard** : Il s'agit du second **lieu mettant en scène les rues** de New York. Toutefois, cela fonctionne dans les deux sens. Le cadre implanté devant un large banc en bois fait office de **panneau publicitaire**. Ce dispositif fait référence au passé fonctionnel de la High Line. En effet, de nombreuses pancartes de publicité étaient disposées tout au long de la voie ferrée. Aujourd'hui ce sont les voitures et piétons arpentant les rues qui apparaissent sur ce **panneau animé**. Il en est de même depuis la rue. En effet, les personnes qui lèvent la tête en direction du parc verront une série de gens dans un cadre métallique comme s'il s'agissait d'une affiche publicitaire géante et vivante. Ce dispositif est accompagné d'une **plateforme d'observation** quelques mètres plus loin. Plus petite et **masquée** par la végétation, elle offre une **vue dégagée** sur quelques-uns des plus hauts gratte-ciels de la ville et sur le carrefour de W. 26th street et 10th Avenue **sans pour autant être vu depuis la rue**.

	<p>6) High Line at the Rail Yards : Enfin, la jonction entre la deuxième et la troisième section du parc, qui est aussi une nouvelle entrée dans le quartier Hudson Yards, est caractérisée par une aire de jeu pour les enfants, un shop et un grand nombre de bancs et de tables. Dès lors, cet espace est identifié comme récréatif, offrant la possibilité aux familles de venir pique-niquer ou passer du temps pendant que leurs enfants s’amusent tout en contemplant la vue sur le New Jersey.</p> <p>De manière générale, ces sites se distinguent du reste du parc par leur fréquentation importante et par la diversité de formes et de matériaux qu’ils présentent. De plus, ils invitent l’usager de la High Line à aller au-delà de son simple rôle d’observateur ou de promeneur en devenant un véritable acteur du site par sa mise à contribution dans différentes situations.</p>
--	--

Contexte bâti

La reconversion d’un espace hérité implique le plus souvent un processus d’insertion dans un cadre bâti existant. Spécifiquement, le site de la High Line a subi des bouleversements sans précédent durant les dernières années. Bien avant le début des travaux, certains propriétaires fonciers avaient déjà anticipé les retombées économiques que le projet de la High Line pourrait induire. Ainsi, de nombreux projets d’immeubles commerciaux ou de logements voyaient le jour dès le début des années 2000. Aujourd’hui, le contexte bâti dans lequel s’inscrit la High Line est caractérisé par un entremêlement de bâtiments anciens, eux-mêmes hérités de l’ère industrielle et reconvertis, et de constructions plus récentes, voire totalement nouvelles. Cet enchevêtrement de bâtiments de différentes périodes, tailles et styles architecturaux contribue à la création d’un paysage urbain diversifié et à la qualité urbaine de la High Line. Ils définissent et conditionnent les dégagements visuels perceptibles depuis le parc et instaurent un jeu de regards entre les promeneurs et les acteurs des quartiers environnants.

Toutefois, qu’ils soient anciens ou récents, un nombre importants de bâtiments sont observables depuis la High Line. Ainsi, nous nous sommes réservé le choix d’effectuer une sélection et de conserver en vue de l’analyse uniquement ceux qui sont le plus représentatif d’un style architectural, d’une époque de construction ou d’un usage précis afin de démontrer au mieux le contraste existant qui forme le paysage urbain du parc. Il s’agit dès lors d’analyser ces différents aspects par l’intermédiaire du tableau ci-dessous.

I	Contexte bâti
Architecture existante	<p>Beaucoup de bâtiments bordent aujourd’hui la High Line. Pour bon nombre d’entre eux, leur construction est antérieure à celle du viaduc. Bien que des nouvelles bâtisses viennent parfois masquer certains de ces immeubles, quelques-uns restent observables depuis le parc. Nous avons fait le choix de présenter ceux qui nous sont apparus comme les plus marquants et les plus représentatifs d’une portion du parc.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Manhattan Refrigerating Company Warehouse : À la fin des années 1890, la Manhattan Refrigerating Co. a construit un complexe d’immeubles abritant un système de réfrigération novateur constitué de tuyaux souterrains qui amenaient le froid dans les différentes manufactures du Meatpacking District. Afin d’éviter le réchauffement par les rayonnements solaires, cet ensemble de bâtiments fut construit sans aucune fenêtre. Aujourd’hui, un de ces bâtiments surplombe l’accès au parc depuis Gansevoort Street. Réaménagé, il abrite des appartements de standing. 2) Chelsea Market : Situé entre W. 15th et W. 16th street, le Chelsea Market est une ancienne manufacture de la National Biscuit Company achevée en 1913. Il ne regroupe pas moins de vingt-deux immeubles, occupant ainsi un bloc entier. En raison de l’importance de sa production, le viaduc de la High Line a été directement intégré au bâtiment adjacent. Aujourd’hui, cette ouverture a été conservée. En effet, les visiteurs passent au travers du bâtiment, pouvant donc observer l’armature métallique qui supporte la construction. En outre, l’enveloppe du bâtiment est en briques rouges caractéristiques des manufactures industrielles, avec un important système de vitrage servant à optimiser la luminosité naturelle. 3) Merchants Refrigerating Building : Situé entre W. 16th et W. 17th street, il s’agit d’un ancien bâtiment de conservation des aliments par le froid. Achevé en 1917, il a été restructuré dans les années 1930 de façon à accueillir un rail de distribution directement entre ses murs. Aujourd’hui, bien qu’elle en soit très proche, la High Line ne pénètre plus dans ce bâtiment. Toutefois, une portion de rail qui le desservait a été conservée et l’ancienne ouverture dans la façade, désormais comblée, est encore perceptible. 4) Maisons d’habitations : À partir de la W. 16th street, et tout au long de sa portion rectiligne jusqu’à W. 29th street, la High Line est bordée de maisons d’habitations appelées Tenement Houses. Il s’agit de constructions modestes de cinq ou six étages qui ont servi au logement des vagues d’immigrants venant travailler dans les manufactures ou sur les docks dès les années 1840. Deux particularités les caractérisent. Tout d’abord, elles reflètent l’une des premières lois réformées sur l’habitat de New York, laquelle exigeait une sortie de secours pour chaque unité de logement et une fenêtre donnant sur une source d’air et de lumière dans chaque pièce. Ainsi, les escaliers métalliques accrochés aux façades ainsi que les nombreuses fenêtres alignées rappellent le style architectural typique de New York. Ensuite, les briques rouges qui habillent les façades ainsi que des détails architecturaux, notamment à l’orée des toits ou dans l’encadrure des

	<p>portes, attestent d'une qualité architecturale parfois disparue dans les nouvelles maisons d'habitation new-yorkaises.</p> <p>5) Spears Building : Ce bâtiment en briques rouges usées est une ancienne manufacture de l'American Tobacco Company. Construite en 1888, elle est partiellement détruite en 1931 pour ouvrir le passage à la voie ferrée. Aujourd'hui, ce bâtiment est directement accolé au parc et les inscriptions délavées témoignent de son passé industriel. En outre, les baies vitrées qui habillent cette façade comblent les anciens docks de chargement qui connectaient l'usine au train.</p> <p>6) London Terrace Apartments : Situé entre W. 23rd et W. 24th street et occupant le bloc entier, ce complexe de logement a été achevé dans les années 1920. Décrit alors comme le plan grand et le plus luxueux complexe d'appartements du monde dans les années 1930, il propose une architecture soignée. Construit en briques rouges, il est agrémenté de nombreuses fenêtres ainsi que de châteaux d'eau sur le toit qui ont la particularité d'être emmurés. Cette ligne de toit, couplée aux imposantes dimensions de l'ensemble, donnent à ce dernier des allures de forteresse en plein New York.</p> <p>7) Starrett Lehigh Building : Il s'agit d'un terminal de fret construit en 1931. Il occupe un bloc entier entre les 10th et 11th Avenue et W. 26th et W. 27th street. Il abrite aujourd'hui de nombreux sièges de designers, des studios de photographie, des galeries d'art, etc. Il est perceptible depuis plusieurs points sur la High Line. Mais c'est assurément depuis la troisième section qu'il apparaît le mieux. Avec ses dimensions démesurées et ses bandes vitrées de plus de douze kilomètres au cumulé, il est un exemple représentatif des constructions de l'ère industrielle (LaFarge, 2012).</p>
Constructions récentes	<p>Le projet de reconversion de la High Line a créé une effervescence chez les propriétaires fonciers des quartiers concernés. Beaucoup d'entre eux ont anticipé les futures retombées économiques qu'un tel projet pourrait avoir, et peu se sont trompés. Dès lors, de nombreux immeubles modernes ont été construits tout au long du parc, contrastant avec les bâtiments décrits ci-dessus. De même que pour les constructions existantes, nous avons sélectionné quelques nouveaux immeubles particuliers.</p> <p>8) The Standard Hotel : Il s'agit du premier bâtiment spécialement conçu par rapport à la High Line. Achevé en 2009, juste avant l'ouverture du parc, il représente un livre ouvert depuis le sud, invitant les visiteurs à en parcourir les lignes.</p> <p>9) Frank Gehry's IAC Building : Ce bâtiment atypique dessiné par l'archistar Frank Gehry marque le début d'une série de constructions au design ultramoderne et travaillé qui s'étend sur les bords de la High Line. En raison de ses façades ondulantes et de sa colorimétrie bleutée, il est apparenté à la voilure d'un bateau. Bien que cet effet ne soit pas totalement perceptible depuis la High Line, il trouve tout son sens lorsque le bâtiment est vu depuis les docks.</p> <p>10) Chelsea Nouvel : L'IAC Building est complété par le Chelsea Nouvel, un condominium dessiné par un autre archistar, Jean Nouvel. Par ses formes anguleuses et ses couleurs métalliques, il vient contraster avec l'œuvre de Frank Gehry. Tous deux évoluent suivant l'heure de la journée, les saisons et la météo. En effet, les reflets du vitrage</p>

	<p>modifient la colorimétrie des constructions en fonction de la position du soleil, de la pluie, etc.</p> <p>11) HL 23 : Ce bâtiment est le premier à être nommé en rapport avec le parc ; HL étant les initiales de High Line et 23 désignant sa localisation sur la W. 23rd street. Il présente la particularité de s'élargir en hauteur de plus de quarante pourcents par rapport à son emprise au sol. C'est précisément grâce à cette morphologie que ce condominium a pu s'ériger au bord du parc, contournant ainsi le zoning strict appliqué par la ville de New-York.</p> <p>12) Hudson Yards Buildings : Enfin, le parcours de la High Line est clos par le chantier démesuré de l'Hudson Yards. Les gratte-ciels qui constitueront ce quartier rivaliseront avec les plus hauts buildings de Manhattan. Ultramodernes, avec un design architectural futuriste et essentiellement vitré, ils incarneront l'évolution constante de la High Line, à l'image de la ville de New York elle-même.</p>
<p>Façadisme, visibilité et co-visibilité</p>	<p>La présence de ces bâtiments en bordure de la High Line implique une visibilité particulière depuis les bâtiments sur le parc, mais également depuis le parc sur les bâtiments. Dès lors, un effet de co-visibilité est instauré entre les habitants des différents immeubles et les usagers du parc. La surélévation de ce dernier au-dessus des rez-de-chaussée vient renforcer cet effet. Toutefois, la co-visibilité n'a pas la même intensité sur l'ensemble du parc. Au contraire, certaines portions de la High Line offrent des dégagements visuels plus large alors que d'autres placent les promeneurs tout proche des baies vitrées. Il s'agit alors de retracer le parcours de la High Line au milieu des immeubles en se focalisant sur les vues qu'il offre à l'intérieur de ceux-ci.</p> <p>Le Standard Hotel est certainement le premier bâtiment susceptible d'introduire une co-visibilité entre les usagers et les résidents. Il est indéniable que l'hôtel offre une vue plongeante sur la partie sud du parc depuis ses chambres. Néanmoins, la présence de nombreuses fenêtres sur les façades principales du bâtiment permettent également au promeneur d'entrevoir ceux qui les observent. En effet, le vitrage est intégral du plafond jusqu'au sol. Dès lors, l'entier du corps des résidents de l'hôtel est perceptible depuis la High Line. Toutefois, la distance entre les acteurs de cette co-visibilité reste relativement importante, même pour les étages inférieurs de l'hôtel. Aussi, le sentiment d'intrusion que cela implique est fortement atténué. La forme décrite ci-dessus de livre ouvert revêtu par le bâtiment souligne cette co-visibilité en rendant les chambres lisibles comme dans un livre ouvert.</p> <p>À la hauteur de la W. 14th street, la High Line est enjambée par un second immeuble. Ce dernier abrite les bureaux d'entreprises de marketing et de finance. De plus petite taille que le Standard Hotel, il crée malgré tout une forme de co-visibilité avec le parc. Toutefois, elle est bien moins présente que dans le cas précédent. Il y a deux raisons à cela. Tout d'abord, la vocation professionnelle de l'utilisation des locaux impliquent l'absence de la curiosité suscitée chez les touristes de l'hôtel. De plus, les horaires de bureaux introduisent une temporalité restreinte qui limite les effets de co-visibilité durant la journée et selon les jours de la semaine.</p> <p>À l'approche du Sun Deck et du Chelsea Market, l'usager est confronté à deux paysages. La High Line offre à cet endroit une vue dégagée sur l'Hudson River, mais elle est également bordée de bâtiments vitrés tout proches du côté est. Toutefois, le mobilier aménagé dans cette portion du</p>

	<p>parc est essentiellement disposé de façon à tourner le dos à ces façades vitrées, orientant ainsi les promeneurs à se concentrer sur l'ouverture en direction de l'ouest. Dès lors, l'effet de co-visibilité reste modeste et se limite plus à une visibilité sur le parc depuis les immeubles à proximité. Lorsque l'utilisateur se trouve au niveau du 10th Avenue Square, il se retrouve entouré de plusieurs bâtiments de taille importante, notamment le Merchants Refrigerating Building. Toutefois, les immeubles d'habitation du côté est sont revêtus d'un vitrage miroitant. Ainsi, le regard des usagers du parc ne pénètre pas dans l'intimité des résidents. En outre, le Square est largement arboré. Aussi, la végétation officie comme une barrière vis-à-vis des regards des habitants des immeubles. Par conséquent, la visibilité est fortement réduite pour les différents points de vue.</p> <p>Dès la W. 17th street, le piéton s'engage dans le long tronçon rectiligne du parc. Celui-ci est, dans un premier temps, bordé de plusieurs constructions récentes, notamment l'IAC Building et le Chelsea Nouvel. Toutefois, ces derniers ne bordent pas directement le parc. Aussi, la distance entre la High Line et les façades des bâtiments limite fortement l'effet de co-visibilité. Le parc est ensuite beaucoup plus encadré par des constructions anciennes, souvent liées à sa construction comme le Spears Building. Néanmoins, ces façades sont généralement dépourvues de fenêtres. L'utilisateur se retrouve alors confiné entre des façades aveugles en briques rouges. C'est à partir de la deuxième moitié de cette portion du parc, soit à la hauteur de W. 22nd street, que les bâtiments qui bordent le parc ont une vocation de logement essentiellement. C'est assurément là que la co-visibilité est la plus intense. En effet, le parc se trouve au même niveau que les premiers étages. Il plonge ainsi ses usagers directement dans les appartements à proximité, voire sur les terrasses et balcons qui habillent certaines façades. Étant donné qu'aucun dispositif n'ait été mis en place pour la limiter, la co-visibilité est extrêmement présente. Cependant, il est intéressant de souligner que cette co-présence entre les citadins habitant ces immeubles et les visiteurs du parc est un argument de vente employé par les promoteurs immobiliers. Aussi, ceci démontre le volontarisme lié aux aménagements de cette portion de parc de façon à maintenir et renforcer le lien entre la High Line et les bâtiments qui s'y raccrochent.</p> <p>Enfin, la High Line débouche sur le quartier en construction Hudson Yards. Bien qu'un premier gratte-ciel soit déjà terminé, il est difficile à ce jour de se prononcer sur la visibilité entre le parc et les bâtiments. En outre, il convient de voir de quelle manière le parc sera intégré au développement du quartier dans les années à venir. Aussi, nous avons décidé de ne pas nous attarder sur cette section de la High Line dans ce tableau.</p>
<p>Ouvertures et dégagements visuels</p>	<p>Bien que les bâtiments qui bordent le parc aient une influence notable sur ce dernier et sa perception par les usagers, ils contribuent également à la création d'espaces officiant comme ouvertures sur un paysage urbain plus éloigné. Que ce soit en direction de l'Hudson ou contre la ville, ils participent à la lecture du parc et en rythme parfois les séquences.</p> <p>Dès son entrée sur le parc par Gansevoort Street, l'utilisateur profite d'un dégagement large des deux côtés du parc. En effet, les bâtiments du Meatpacking sont d'une hauteur relativement restreinte, à l'exception de quelques manufactures. Ainsi, la High Line culmine à la hauteur du toit des immeubles du quartier. Le regard du promeneur n'est donc pas obstrué et porte plus loin sur la ville ou le New Jersey. Ces dégagements se prolongent jusqu'à l'endroit où la High Line traverse Chelsea Market. Les</p>

manufactures ont des dimensions beaucoup plus imposantes que précédemment et les vues se limitent à des **ouvertures** qui correspondent au **passage sur les rues**. Toutefois, un **dégagement plus large** orienté vers l'ouest s'offre aux promeneurs depuis le **Sun Deck**. Un **dégagement** similaire apparaît également à la hauteur de **W. 17th street**, après avoir franchi les quelques grandes manufactures. Deux autres points de vue proposent des **dégagements visuels** de plus grande envergure. Le premier se situe à la hauteur de **W. 26th street**, où la mise en scène du nom de **Billboard**, le panneau publicitaire, permet aux usagers d'observer un carrefour fréquenté en contrebas du parc. Par la surélévation des passants et des bâtiments moins hauts, une ouverture plus large apparaît. Le second point de vue se situe sur **W. 30th street** et s'étend sur l'ensemble de la troisième section du parc. L'absence de construction et la hauteur du parc permettent aux visiteurs d'admirer **l'Hudson River et le New Jersey** sur un plan très large.

Outre ces dégagements, de nombreuses **ouvertures** entre les bâtiments viennent rythmer les déplacements des usagers. Ces ouvertures correspondent généralement aux rues enjambées par le parc et offrent **deux catégories de perspective**. Lorsqu'elles sont orientées vers l'ouest, elles débouchent sur **l'Hudson River** et permettent d'entrevoir des bateaux liés au **transport maritime**, avec le **New Jersey** en toile de fond. Lorsqu'elles sont orientées vers l'est, elles offrent une perspective sur les **rues de Manhattan** qui traverse parfois plusieurs avenues.

Les vues qui agrémentent le parcours de la High Line permettent à la fois de rythmer les déplacements des usagers par une succession régulière d'ouvertures vers l'est et l'ouest et incitent également à la lenteur en proposant des temps de repos et des respirations par des dégagements visuels de plus grande ampleur.

2. Analyse croisée des composantes matérielles du site – vers une lecture scénographiée du parc

Dans la partie précédente, nous avons fait état des différents thèmes relatifs à la dimension spatiale de la qualité urbaine observés sur et depuis la High Line. Il s'agit désormais de procéder à une analyse croisée des composantes matérielles du site en vue d'obtenir des éléments de réponse à la problématique énoncée. Dans cette optique, nous réalisons une lecture scénographiée du parc sous la forme d'une promenade depuis son entrée sud jusqu'à son extrémité nord. Les thèmes développés ci-dessus seront donc appréhendés conjointement, permettant l'établissement d'un séquençage cartographié du parcours en fonction des ambiances créées et clôturant par-là cette partie empirique.

Avant d'entrer dans la lecture scénographiée du parc, il convient d'apporter quelques éléments de définition du terme *scénographie*. La scénographie se définit comme une somme d'objets, leurs couleurs, leur volume et leur texture ainsi que d'un jeu de lumières. C'est une « *expression*

spatiale autonome » (Gangloff, Freydefont & Muston, 2015 : 9). Elle découle directement de l'art théâtral développée dans la Grèce Antique et a évolué de pair avec les arts de la scène (Gangloff, Freydefont & Muston, 2015 : 9-10). Un tournant marquant est cependant amorcé dès les années 1970. Cette période marque en effet l'émergence d'un mouvement artistique initié par les compagnies désireuses de franchir les murs de la salle de théâtre. Ainsi, les artistes envisagent la rue comme la nouvelle scène de leurs représentations ; les citoyens devenant le nouveau public (Gangloff, 2016 : 48). Ceci marque l'apparition de la scénographie dans l'urbanisme. Par la suite, les formes d'art se sont diversifiées ; la rue est devenue le support de leur expression. Aujourd'hui, la scénographie urbaine désigne « *à la fois des aménagements pérennes et éphémères* » (Gangloff, 2016 : 48). Elle est « *le dessin entre un acteur et un spectateur aux fins de la révélation d'une œuvre* » (Gangloff, Freydefont & Muston, 2015 : 10). L'expression de ces deux derniers éléments acquiert une importance notable dans le cadre de la lecture de la High Line. En effet, l'établissement du séquençage du parc implique un dialogue entre l'observateur et les composantes physiques analysées jusqu'ici et génératrices d'ambiances. Nous verrons que l'œuvre révélée dépasse l'échelle du parc pour s'étendre à la ville entière.

Séquence 1 – De Gansevoort Street à W. 14th street

Cette portion de la High Line marque l'entrée principale du parc dès son ouverture en 2009. Dès son accès, le caractère historique interpelle. Si cette entrée a été baptisée *Slow Stairs* (Figure 11) – les escaliers lents – par ses concepteurs, c'est précisément pour plonger l'utilisateur dans l'histoire du lieu dès son ascension sur le

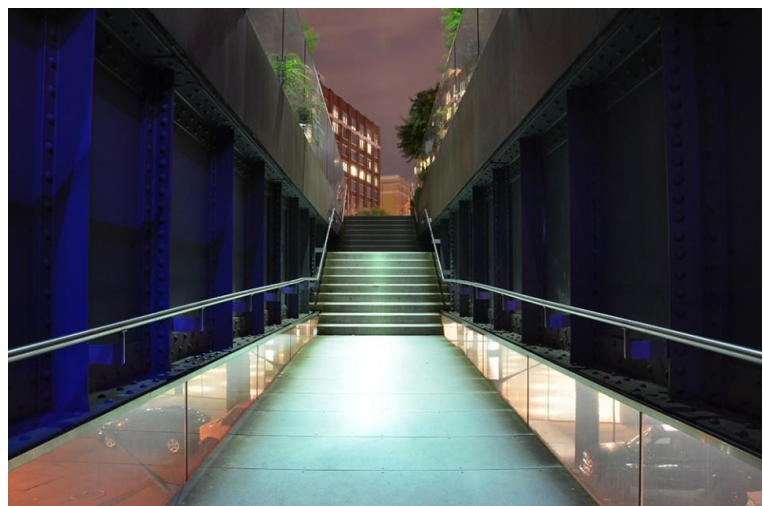


Figure 11 – Structure apparente du viaduc de la High Line depuis son entrée par les *Slow Stairs*.

Source : https://static.bhphotovideo.com/explora/sites/default/files/styles/960/public/high_line_stairs_dsc_4383.jpg?itok=GIM_IQWT

plateau du parc. En effet, la montée des marches se fait avec lenteur et permet l'observation de la structure métallique conservée. Une fois arrivé sur le parc, cette portion présente une largeur importante et le mobilier urbain est celui que nous retrouvons majoritairement tout au long du parcours. La végétation est dense, mais parsemée. Aussi, cette première séquence permet à un

nombre conséquent d’usagers de se trouver au même endroit, sans pour autant être directement confrontés les uns aux autres. La duplication du parcours en différents chemins séparés par des poches végétalisées et des éléments du mémoire du lieu renforce cette distance sociale et le sentiment d’intimité qui en découle. Ainsi, la lenteur des déplacements souhaitée sur cette portion et instaurée dès son accès est maintenue et prolongée par la distance sociale introduite par l’espace large et proposé.

Les dégagements visuels et le cadre bâti environnant corroborent nos observations. Les vues proposées sur cette partie de la High Line permettent d’appréhender le quartier du Meatpacking district à la hauteur du toit des bâtiments. Ces derniers revêtant parfois des vestiges de leur période de servitude, ils offrent aux observateurs perchés sur le parc une image mémorielle de la période d’activité industrielle du quartier, contrastant avec l’activité des rues, aujourd’hui animées par de nombreux bars et galeries d’artistes exposant leurs œuvres sur le trottoir (Figure 12). Ainsi, l’usager est invité à assister au spectacle offert par le quartier et ses acteurs. Les deux



Figure 12 – Vue sur Gansevoort Street depuis la High Line.
Source : Jardin, 2017.

À la nuit tombée, nos observations nous ont permis de tirer les mêmes conclusions. L’éclairage à même le parc est volontairement limité en son centre et parfois accentué sur les bordures (Figure 13). Par ce procédé, la distance sociale est maintenue et renforce le sentiment d’intimité ressenti sur cette portion. A contrario, le quartier est mis en valeur par sa densité lumineuse et l’animation induite par la forte fréquentation des bars par la jeunesse new yorkaise. Il en est de même pour le Standard Hotel qui, par l’éclairage des chambres, continuent de proposer différentes histoires une fois la nuit tombée.

bâtiments qui enjambent le parc – ce sont d’ailleurs les seuls de tout le parcours – viennent compléter ce spectacle par la co-visibilité qu’ils proposent. En effet, le Standard Hotel a été présenté comme un livre ouvert qu’il est possible de lire depuis le parc et dont les fenêtres en sont les lignes, proposant autant d’histoires qu’il y a de chambres occupées.



Figure 13 – Éclairage différencié de certaines parties du parc. Source : Jardin, 2017.

En définitive, la scénographie décidée pour cette portion de la High Line tend à placer les usagers comme le public d'un spectacle se déroulant à une échelle plus large que celle du parc. En effet, c'est le quartier tout entier qui est mis en scène à la fois par les dégagements visuels offerts, mais également par l'importante largeur du parc à cet endroit et la standardisation du mobilier et de l'éclairage. Dès lors, c'est une ambiance d'intimité publique qui qualifie cette première séquence, à l'image d'une salle de spectacle plongée dans la pénombre qui, malgré la présence d'un nombre important de spectateurs, confèrent un sentiment de sécurité et d'intimité durant le spectacle.

Séquence 2 – De W. 14th street à W. 17th street

Une fois W. 14th street franchie, le décor change en même temps que l'aménagement du parc. La scénographie introduite dans cette deuxième portion est essentiellement composée d'éléments de mémoire relatifs à la période de servitude de la High Line et d'un design urbain sensiblement différent de la première séquence identifiée. Nous entrons ici dans une portion qui se caractérise par un cloisonnement marqué par des bâtiments imposants ayant abrité de l'industrie lourde. Ce sentiment est renforcé par le passage du parc sous le Chelsea Market.

Le mobilier a reçu un traitement particulier et se distingue de celui majoritairement présent sur le parc. Les chaises longues du Sun Deck, les chaises et tables métalliques de l'espace de restauration et l'amphithéâtre de la 10th Avenue offrent des espaces de repos et d'observation sur l'ensemble de cette portion. Le revêtement diffère également. Le sol brut du passage sous le Chelsea Market et le lattage boisé du 10th Avenue Square

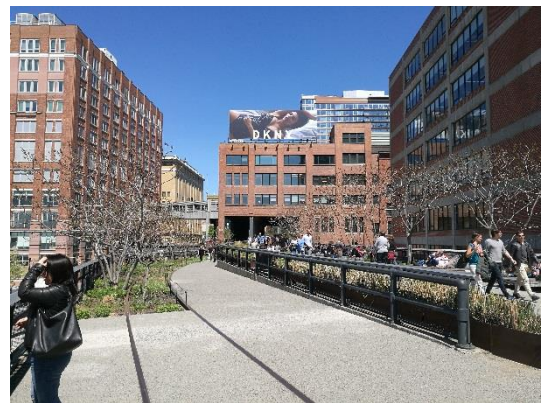


Figure 14 – Sun Deck et Chelsea Market.
Source : Jardin, 2017.

viennent compléter le parquet bétonné. En outre, les deux points d'accès à cette portion en font un espace fortement fréquenté, par les New Yorkais comme par les visiteurs étrangers. De nombreux objets conservés sont observables. Les chaises longues sont aménagées directement sur un segment de rail. La structure du passage sous le Chelsea Market est perceptible, de même que des parties de barrières restaurées et réintégrées dans le parc. Ces objets viennent renforcer le caractère industriel de cette portion déjà introduit par les imposants bâtiments de briques rouges.

L'ensemble des éléments matériels de cette portion du parc induisent une mise en scène focalisée sur la High Line et sa vocation industrielle qui a suscité en nous l'image d'une gare animée. En effet, le cadre bâti, les éléments conservés (rails, Spur, etc.) ainsi que l'intégration du mobilier à des objets existants introduisent des usages spécifiques qui s'associent pour créer un premier type d'ambiance que nous caractérisons comme une ambiance de rencontre. En effet, bien que la largeur du parc soit égale à celle mesurée pour la première séquence, la concentration d'une pluralité d'usagers réduit la distance sociale et invite les gens à se croiser, s'observer, voire se côtoyer. S'étendre sur une chaise longue et regarder les gens passer, s'asseoir à une table pour manger quelque chose ou simplement s'attarder dans cette portion du parc sont autant de fonctions qui favorisent les interactions entre les usagers d'horizons différents. Ces observations contribuent à l'imagerie d'une gare, lieu proposant une pluralité de fonctions et regroupant un panel varié d'usagers.

En parallèle de ces observations, nous avons identifiés une seconde typologie d'ambiance que nous définissons comme une ambiance de détente. En effet, malgré la frénésie qui anime cette portion, cette dernière dégage un sentiment de détente qui se matérialise essentiellement à la hauteur du Sun Deck et du 10th Avenue Amphitheater. Ces espaces offrent effectivement des vues qui s'étendent au-delà du parc. Depuis le Sun Deck, il est possible d'observer l'Hudson River, support d'un flux important de transport maritime. L'amphithéâtre permet quant à lui de suivre du regard le passage incessant des véhicules qui circulent sur la 10th Avenue, artère très fréquentée de New York. Aussi, ces deux sites proposent des espaces de détente qui s'apparentent aux salles d'attentes des gares depuis lesquels nous pouvons voir les trains entrer et sortir de la gare en attendant le nôtre.

En résumé, cette deuxième portion contribue à l'identification d'une seconde séquence du parc qui est définie par deux ambiances de rencontre et de détente sensiblement opposées mais malgré tout complémentaires. Ces observations introduisent la scénographie de la séquence suivante qui s'inscrit en prolongement de celle-ci.

Séquence 3 – De W. 17th street à W. 21th street

La troisième portion identifiée complète la scénographie d'une gare que nous avons attribuée à la séquence précédente. En effet, le voyage entre fait suite à l'attente en gare. Or, c'est précisément la mise en scène que nous avons identifié ici. En effet, la morphologie et le design de la High Line se modifient. La largeur du parc se réduit et devient rectiligne (Figure 15). Le mobilier se fait plus rare et se standardise à nouveau, de même que le revêtement. Le chemin

est bordé de plantes basses et les rails sont incrustés dans le sol. Les dégagements visuels laissent place à des ouvertures étroites qui correspondent aux rues traversées. Le cadre bâti se diversifie ; une alternance entre constructions modernes et bâtiments anciens modifient le paysage. Dès lors, la lenteur instaurée dans les deux premières séquences disparaît pour laisser place à un rythme plus élevé, cadencé par les éléments mentionnés ci-dessus.

Cette scénographie ainsi instaurée contribue à la création d'une ambiance circulatoire de transition qui s'apparente à un voyage en train. En effet, l'augmentation de la vitesse de déplacement, le rythme



Figure 15 – Tracé rectiligne de la troisième séquence.

Source : Jardin, 2017.

imposé par les ouvertures et le design de cette portion du parc ont suscité chez nous un sentiment de voyage en train, rappelant par-là la période de servitude de la High Line. Parcourir ce segment confère à l'utilisateur le point de vue du travailleur du XXe siècle qui accompagnait le transport des marchandises entre les différentes manufactures, opérant ainsi non seulement un voyage en avant dans le parc, mais également un voyage imagé dans le passé.

Séquence 4 – De W. 21th street à W. 25th street

La scénographie de cette portion est sensiblement semblable à celle de la séquence précédente. Nous retrouvons un tracé rectiligne, encadré par une succession de bâtiments récents et modernes qui contribuent à la création d'ouvertures au passage des rues. Aussi, cette portion s'inscrit dans la continuité de la séquence 3 et conserve une ambiance circulatoire de transition imagée par un voyage en train. Toutefois, la présence d'un lieu d'intérêt nous a conduits à définir cette portion comme une séquence à part entière. En effet, entre W. 22nd et W. 23rd street se trouve les *Seating steps & the Lawn*, les gradins adossés à une ancienne manufacture ainsi que l'espace gazonné qui y est rattaché. Cet espace accueille un mobilier différent des bancs Peel-up. De plus, le tracé s'élargit à cet endroit, offrant la place nécessaire au passage des promeneurs et au lieu de repos. Aussi, nous distinguons un second point de vue, générateur d'une ambiance différente mais s'inscrivant toujours dans la métaphore du voyage en train.



Figure 16 – Perception du passage des usagers depuis les Seating steps (second point de vue).
Source : Jardin, 2017.

Tandis que le premier point de vue nous place dans le train qui continue son voyage, le second se positionne depuis l'extérieur, dans une gare intermédiaire. Les usagers assis sur les gradins ou couchés sur l'herbe sont alors perçus comme des voyageurs qui regardent les trains passer en attendant patiemment le leur (Figure 16). Aussi, ce second point de vue reflète l'image de la gare déjà identifiée dans la séquence 2 et génère une ambiance de repos et de détente. De plus, cet élargissement du parcours ainsi que la pluralité de fonction permise dans cet espace ralentissent temporairement le rythme de déplacement des usagers du parc. Cette quatrième séquence présente

la particularité d'une scénographie génératrice de deux ambiances distinctes. L'imaginaire développé perpétue néanmoins l'idée d'un trajet en train, faisant écho au passé fonctionnel de la High Line.

Séquence 5 – De W. 25th street à W. 27th street

Cette portion nous est apparue comme la plus différenciée du design global du parc, et certainement comme la plus difficile à analyser. Ce court tronçon incarne la plus petite séquence que nous avons identifiée. Sa scénographique se présente sous la composition suivante. L'élément le plus important est la surélévation du tracé et son changement de revêtement. La mise en place d'une passerelle métallique place l'utilisateur environ un mètre et demi au-dessus du plateau du parc. Le cheminement se prolonge entre d'imposantes façades aveugles construites en briques rouges propres à l'ère industrielle (Figure 17).

Ceci aurait pu générer un sentiment d'insécurité et une ambiance inconfortable. Néanmoins, la plantation d'arbres et la visibilité sur le parterre végétalisé du parc permise par la passerelle atténue la brutalité du cadre bâti. Plus encore, les

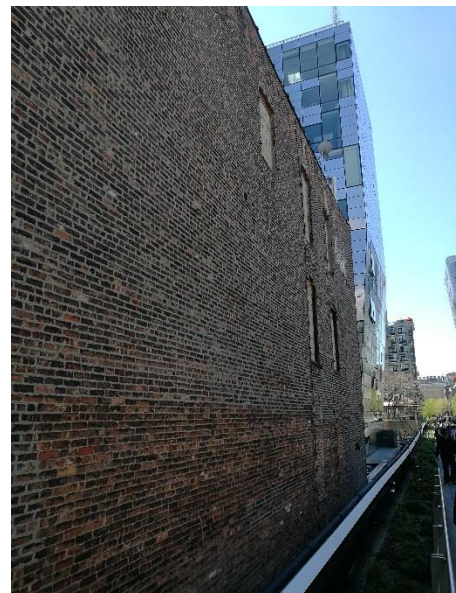


Figure 17 – Imposante façade aveugle en briques rouges.
Source : Jardin, 2017.

estrades en épi qui se décrochent du chemin principal permettent aux visiteurs de s’immerger dans cette nature sauvage. Ainsi, le contraste entre le minéral et le végétal est utilisé pour l’agrément de ce parcours. Le soir, il est conservé par l’éclairage des arbres, projetant ainsi leurs ombres directement sur les façades.

L’installation du *Billboard* dès la sortie de ce chemin cloisonné offre un large dégagement visuel sur la 10th Avenue qui se déroule en parallèle de la High Line. Il agit comme une respiration après un parcours rythmé et entouré de constructions en bordure du parc. En outre, il génère une inversion du point focal de la scénographie. Alors que le passage entre les façades aveugles aspire à orienter l’attention de l’usager sur le parc, notamment par la mise en scène de la végétation, le Billboard met en scène la rue et la ville. De ce point, il est effectivement possible d’observer un carrefour fréquenté en contrebas, mais aussi d’apercevoir la *skyline* de Manhattan, la ligne dessinée par les plus hauts gratte-ciels de Midtown comme l’Empire State Building. Par conséquent, la typologie instaurée par la scénographie de cette séquence répond à une ambiance de contemplation, que ce soit de la ville ou du parc.

Séquence 6 – De W. 27th street à W. 30th street

Cette portion du parc constitue la fin du tracé rectiligne et la fin de la deuxième section de la High Line. De plus, elle marque le retour à une composition spatiale standardisée, notamment par le revêtement en parquet bétonné. À l’instar des séquences trois et quatre, sa composition spatiale est constituée d’un tracé étroit au design urbain standardisé, bordé par une végétation de type plantes et fleurs. Le cadre bâti dans lequel elle s’inscrit est constitué d’immeubles récents à vocation de logement essentiellement, avec la présence de quelques *Tenement houses*, les petits immeubles à l’architecture caractéristique. Toutefois, c’est dans la morphologie du tracé que nous avons perçu le principal attrait de cette portion. Une rupture avec la continuité des séquences précédentes s’opère par l’amorce d’une lente courbe, agrémentée d’un banc radial souligné par un rétroéclairage continu le soir (Figure 18). Dès lors, l’association entre un design urbain standardisé et une morphologie différenciée contribue à la mise en place d’une scénographie qui aspire à provoquer un éveil de la curiosité des usagers. En effet, l’avancée progressive sur le parc laisse

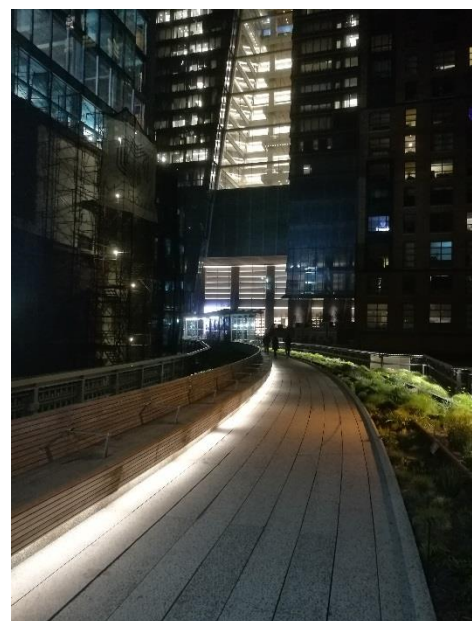


Figure 18 – Courbe accompagnée du banc radial rétroéclairé. Source : Jardin, 2017.

apparaître petit à petit de nouveaux éléments du paysage, jusqu'à déboucher sur la séquence suivante. De plus, cette courbe allonge le temps de parcours entre le croisement du parc et des rues qu'il enjambe. Par conséquent, le temps qui sépare les ouvertures visuelles augmente, ralentissant le rythme qu'elles instauraient jusque-là. Aussi, nous avons identifié ici une typologie d'ambiance qui se réfère à l'effet de découverte précédemment décrit (cf. Tableau E). La volonté de voir ce qu'il y a plus loin que cette composition spatiale suscite génère une ambiance de découverte progressive. Cette dernière caractérise la séquence 6. Par ailleurs, elle marque l'aboutissement du voyage en train imagé à travers les précédentes séquences par un sentiment d'excitation qui croît à mesure que l'utilisateur avance sur le parc pour se rapprocher de sa destination.

Séquence 7 – W. 30th street



Figure 19 – Aménagement d'une portion de rail comme revêtement du sol. Source : https://s3.amazonaws.com/production.files.thehighline.org/assets/posts/1414161931_850x392_2014/10/08/celebrating-the-opening-of-the-high-line-at-the-rail-yards_list_image

Cette avant-dernière portion de la High Line est définie par une composition spatiale propre à la récréation. Il s'agit d'un espace destiné aux familles et aux groupes qui offrent de nombreux bancs ainsi que des tables pour pique-niquer. En outre, il abrite l'aire de jeu pour les enfants créée à partir de la structure du viaduc. C'est également l'un des segments les plus larges de l'ensemble du parcours, permettant à un nombre important d'utilisateurs d'utiliser ce lieu sans pour autant être confrontés aux autres personnes. Plusieurs objets conservés ont été introduits dans cette portion du parc. Ainsi, plusieurs segments de rails et traverses remplacent le revêtement à certains endroits, permettant aux visiteurs d'appréhender l'aspect historique du parc de façon ludique (Figure 19). Enfin, l'attention des usagers est attirée sur le parc. L'absence de dégagements visuels et la somme des objets qui constituent cette séquence tendent à

positionner la High Line comme acteur principal du spectacle présenté par la scénographie de l'espace.

La scénographie de cette séquence introduit dès lors deux ambiances. La première est une ambiance d'intimité publique qui a déjà été identifiée dans la première séquence. En effet, la surface disponible ainsi que l'agencement du mobilier urbain permettent à chacun de pratiquer le lieu en même temps tout en maintenant une certaine distance sociale. La seconde est une ambiance récréative. L'aire de jeu, la convivialité de l'espace et les aménagements ludiques des éléments de conservation de l'existant favorisent une pratique familiale et récréative de cette partie de la High Line. Enfin, pour continuer et clore la référence imagée du voyage en train, cette séquence s'apparente à la station terminus du trajet. La distance sociale est à nouveau propice à l'intimité et le rythme des déplacements est fortement ralenti. Il est intéressant de rappeler que durant la période de servitude du viaduc, ce site était un terminal de fret pour la distribution des marchandises. Ainsi, l'imaginaire rejoint le pragmatisme dans un écho au passé fonctionnel de la High Line.

Il convient néanmoins de noter que cette séquence se situe à l'interface entre le tracé de la High Line et le projet de l'Hudson Yards. En effet, les concepteurs du futur quartier y ont placé une entrée dans ce dernier directement depuis le parc. Aux vues de l'ampleur et de l'importance de ce projet, tout laisse à penser que ce segment de la High Line est en phase de subir des bouleversements structurels susceptibles d'en modifier la perception des usagers. Toutefois, en raison d'informations insuffisantes, nous ne sommes pas allés plus profondément cette réflexion.

Séquence 8 – De W. 30th street à W. 34th street

La dernière séquence que nous avons identifiée correspond à l'entier de la troisième section de la High Line. La composition spatiale de ce site diffère fortement du reste du parc. Le revêtement et le mobilier sont différents, plus bruts. La végétation est volontairement laissée en l'état, en rappel des années d'abandon du parc. Globalement, cette séquence conserve le caractère industriel du site par un traitement volontairement minimaliste du design urbain. En raison de l'absence de constructions aux abords du viaduc, un dégagement panoramique sur l'Hudson River et le New Jersey caractérise ce tronçon (Figure 20). La vue ainsi observée établit un contraste marqué entre la minéralité du site et la nature du paysage. Dès lors, la scénographie de cette séquence induit une typologie d'ambiance basée sur la mise en valeur du paysage urbain. Ainsi, l'attention de l'utilisateur se porte sur une large échelle, dépassant la High Line. Nous

qualifions donc cette séquence par une ambiance de contemplation esthétique clôturant un périple sur la HighLine passant au travers d'une pluralité de paysages urbains en constante évolution.



Figure 20 – Vue panoramique sur le New Jersey et l'Hudson River depuis la dernière séquence de la High Line.
Source : Jardin, 2017.

De même que pour la séquence précédente, il est important de rappeler que cette section est en phase d'être intégrée au développement du projet Hudson Yards. Aussi, l'évolution des travaux durant les prochaines années est susceptible de modifier la morphologie de la troisième section du parc. Par conséquent, les réflexions présentées ci-dessus tendent à perdre de leur authenticité dans un horizon proche.

D. Conclusion de la partie empirique – cartographie séquencée de la High Line

Dans un premier temps, l'analyse des composantes matérielles de la High Line a permis de démontrer que la linéarité de cet espace présente une pluralité de formes dans sa constitution. Partant de l'échelle du parc, il est apparu que, bien qu'une trame générale soit perceptible sur l'ensemble du parcours, le design urbain regroupe différentes formes de mobilier, de revêtements et d'objets conservés, eux-mêmes porteurs d'une diversité de couleurs et de textures. Ces observations s'appliquent également aux aménagements végétaux qui habillent le parc en différents endroits. L'éclairage ayant fait l'objet d'une réflexion particulière, il agrmente, souligne, atténue ou modifie les objets et la perception globale de certains segments de la High Line.

L'analyse de l'accessibilité du parc a permis de démontrer que ce dernier s'inscrit dans une échelle qui dépasse les quartiers traversés, grâce notamment à une desserte en transports publics optimisées. En outre, l'inscription de la High Line dans une échelle plus large se discerne par la morphologie du viaduc et son intégration dans un contexte bâti. La surélévation du parc et les dégagements et ouvertures visuels qu'il propose selon la densité de construction des quartiers permettent tantôt de mettre en valeur des objets présents sur le parc, tantôt de théâtraliser la rue et mettre en spectacle la ville.

Enfin, le cadre bâti, les façades et la qualité architecturale des bâtiments qui bordent la High Line témoignent de son importance socio-économique pour le Lower West Side de Manhattan. L'association entre d'anciennes constructions industrielles reconverties et les bâtiments à l'architecture moderne du XXI^e siècle n'est que le reflet de la ville de New York en constante évolution.

Dans un second temps, l'analyse conjointe de ces différents éléments à travers la lecture scénographiée du parc a permis l'établissement d'un séquençage du parc en huit différents segments présentant des caractéristiques spatiales particulières et génératrices d'ambiance(s). Ce procédé démontre que la linéarité de la High Line induit une pluralité d'ambiances, corroborant ainsi les premières conclusions relatives à la pluralité des composantes matérielles. Cette pluralité témoigne, là encore, de la création d'un espace public évolutif et dynamique, à l'image de la ville de New York. Le dynamisme induit par la succession de scénographies renvoie à une interprétation du parcours de la High Line que nous avons perçu comme un voyage en train à travers le Lower West Side, présentant une alternance de rythmes que nous avons schématisés ci-dessous et une diversité de paysages (Figure 21). Par conséquent, en parcourant le parc, les usagers entreprennent un voyage à travers les quartiers de New York aujourd'hui, mais aussi à travers le New York du début du XX^e siècle.

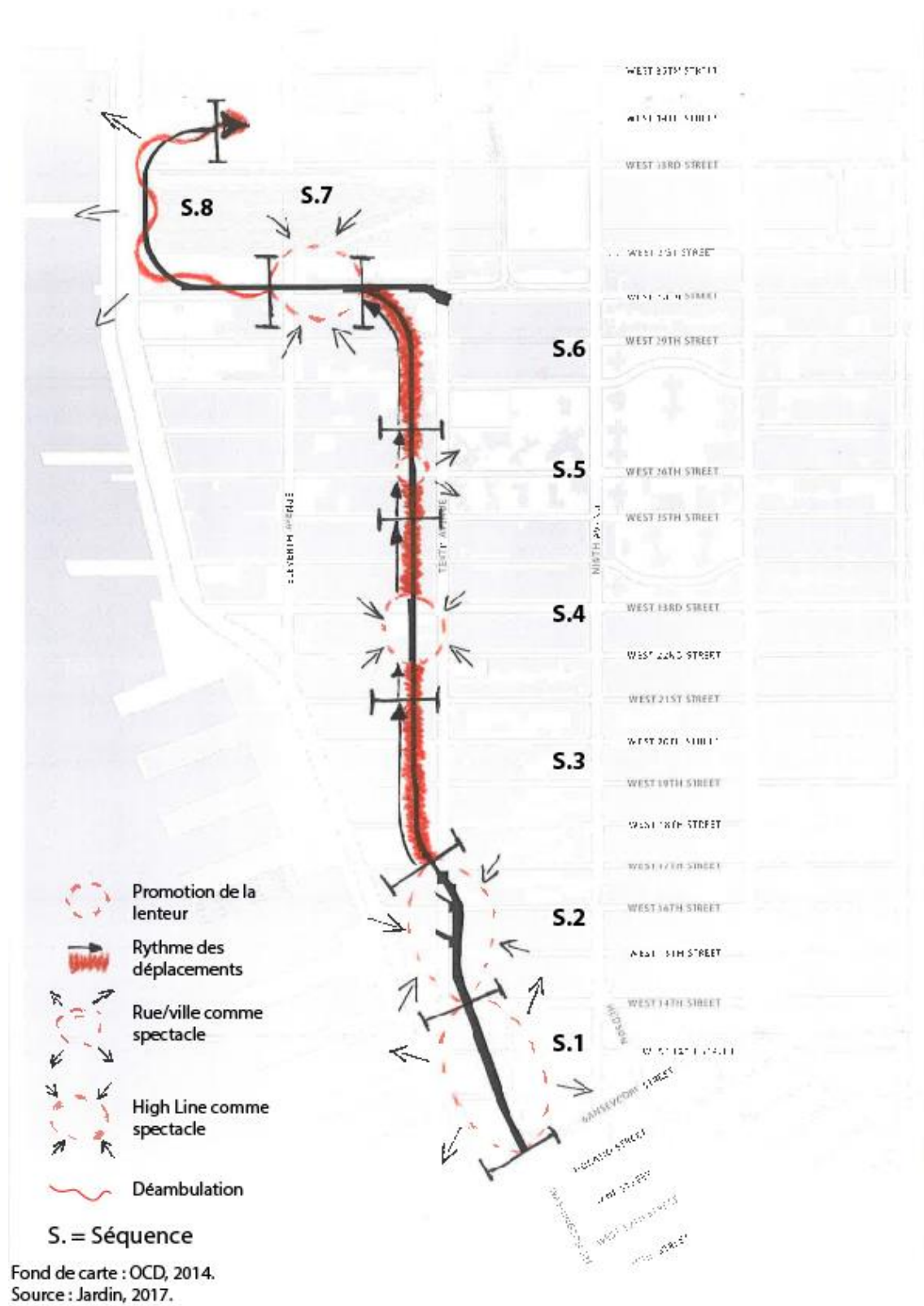


Figure 21 – Séquençage du parcours de la High Line, rythme de déplacements et focalisation de l’attention de l’usager

IV. CONCLUSION ET PISTES DE RECHERCHES

A. Synthèse de la réflexion

L'établissement de la problématique relative à la qualification des espaces publics et au principe de reconversion des friches urbaines adopté par les villes a nécessité la création d'une revue générale de la littérature. Les premières lectures nous ont rapidement conduites à l'élaboration d'un cadre théorique. Dès lors, la constitution d'un corpus théorique s'est avérée indispensable. Les fondements théoriques développés dans la partie II aspirent à constituer cette base de connaissances. Par la suite, l'évolution de la problématique en parallèle de l'avancée de la réflexion et le choix de la High Line de New York comme cas d'étude ont soulevé différentes questions sous-jacentes. Des hypothèses de réflexion ont alors été émises en vue de répondre à ces interrogations et diriger l'empirisme de notre réflexion.

L'analyse du cas d'étude en vue de répondre à la problématique énoncée s'est déroulée en trois phases. Dans un premier temps, la partie empirique s'est déroulée sous la forme d'une observation *in situ* de la High Line avec une grille de lecture préalablement établie comme support. Dans un second temps, une analyse thématique des composantes matérielles basée sur les observations *in situ* a été réalisée. Enfin, une lecture scénographiée du parc basée sur la première analyse a permis d'établir un séquençage du parc. Dès lors, nous allons voir de quelle manière les résultats obtenus permettent d'appréhender les hypothèses émises en préambule et, au final, répondre à la question problématique.

B. Problématique, questions de recherche et hypothèses – éléments de réponse

Avant d'aborder les éléments de réponses, il convient de rappeler quelle est la problématique qui a guidé notre réflexion et quelles sont les questions sous-jacentes et les hypothèses. Nous sommes partis du postulat que les pratiques relativement récentes de reconversion de friches industrielles orientent la matérialisation des nouveaux espaces créés vers une nouvelle qualité de l'espace produit. Partant de ce postulat, il convenait de se demander en quoi la reconversion d'un site peut-elle offrir une nouvelle qualité d'espace public et produire, par-là, la définition d'une nouvelle catégorie d'espace public ? En raison du choix d'une entrée par la dimension spatiale de la qualité urbaine pour aborder la problématique, nous avons émis plusieurs questions de recherche. Quelles sont les caractéristiques physiques de l'espace public produit et reconverti ? Quelle en est la grammaire nouvellement définie ? Partant de l'identification de cette nouvelle grammaire, nous nous sommes demandé quelle nouvelle typologie d'espace public introduit-elle. Dès lors, les hypothèses que nous avons formulées pour répondre à ces

interrogations se présentent en ces termes. Tout d'abord, la nouvelle matérialité constitutive du parc énonce des nouveaux principes de qualité d'espace public. Puis, de cette grammaire nouvellement introduite, une typologie d'espace public est définie et tend à dessiner un système de type parc urbain linéaire.

Dans un premier temps, l'analyse des composantes matérielles a permis l'identification des caractéristiques physiques du parc produit et reconverti. Il est apparu que la qualité spatiale de la High Line résulte de l'interaction des différents thèmes analysés. En d'autres termes, les éléments identifiés et décrits au travers des tableaux ci-dessus contribuent à la création d'un espace reconverti de qualité par un design urbain travaillé, des aménagements végétaux et un design lumineux réfléchis ainsi qu'une prise en compte consciencieuse du caractère historique et du contexte d'insertion du parc. En outre, la mise en place d'aménagements spécifiques par un design différencié, des jeux de lumières ou des interactions avec le cadre bâti et le paysage urbain contribue à la différenciation et à la caractérisation de segments du parc.

Dans un second temps, il a été observé que les interactions entre la pluralité des formes, des couleurs, des matériaux et leur insertion dans un contexte établi, lui-même qualifié, sont génératrices de différentes scénographies. Ces dernières sont alors définies par une composition spatiale spécifique qui rythme le parcours en fonction des ambiances générées. Les scénographies ainsi créées permettent d'opérer à un découpage du parc en différentes séquences déterminées par leur composition spatiale et le rythme qu'elles instaurent dans la lecture de l'espace. Cette diversité introduit un enchaînement des thèmes selon les caractéristiques propres aux séquences. Cet enchaînement anime et dynamise le parcours de la High Line. Or, c'est précisément cette dynamique différenciée selon les séquences qui conduit à l'inscription du parc dans un contexte linéaire, définissant par-là une nouvelle typologie d'espace public de type parc linéaire urbain.

Au regard des éléments présentés dans l'ensemble de ce travail, nous sommes en mesure d'affirmer la première hypothèse relative à la création d'une nouvelle qualité spatiale. Les conclusions apportées par l'analyse des résultats de l'empirisme conçoivent la grammaire nouvellement introduite par la reconversion de la High Line comme porteuse d'une nouvelle typologie d'espace public de type parc urbain linéaire. Dès lors, la seconde hypothèse est également confirmée. Ainsi, par l'analyse de la High Line de New York, il a été démontré que la reconversion d'une friche industrielle urbaine est susceptible de définir une nouvelle qualité urbaine et contribuer à l'émergence d'une nouvelle typologie d'espace public, en l'occurrence de type parc linéaire.

C. Pistes de recherche et ouvertures

La qualification de la High Line passe notamment par la mise en scène d'éléments de mémoire du lieu et par des interactions entre le parc et le paysage urbain des rues de Manhattan. De plus, il apparaît que le design urbain s'insère majoritairement dans la thématique générale du transport industriel ferré, en rappel du passé fonctionnel du parc. Dès lors, bien que sa grammaire contribue à l'émergence des espaces publics de type parc linéaire, il serait imprudent d'affirmer que la High Line se positionne aujourd'hui comme un modèle de parc reproductible dans d'autres villes présentant des contextes sensiblement différents. Néanmoins, les différents projets d'aménagement de « leur propre High Line » amorcés par des villes telles que Chicago ou Philadelphie témoignent du rôle précurseur tenu par le parc new yorkais. Cependant, l'engagement public pour son maintien et la gouvernance mise en place lors des phases de conception et de construction placent la High Line comme un exemple à suivre et déjà suivi par les villes citées. En d'autres termes, ce n'est pas tant sa matérialisation en parc linéaire qui est porteuse d'un modèle mais plutôt la gouvernance instaurée pour mener à bien le projet et assurer son suivi. Il conviendra néanmoins de suivre avec attention l'évolution des différents projets cités en exemple tout au long de notre réflexion avant de définir si le succès de la High Line est propre au contexte new yorkais ou si ce succès est enclin à s'étendre à d'autres projets de reconversion en parc linéaire.

Une chose est néanmoins certaine pour le cas de New York : la High Line est plus qu'un modèle, elle est devenue un véritable symbole de la ville. Elle est aujourd'hui le support de nombreuses activités culturelles et sociales et s'inscrit dans le domaine de l'urbanisme évolutif. Toutefois, ce caractère évolutif se décline également à une plus large échelle. À l'image de la ville, dynamique et en évolution constante, la High Line a déjà subi de nombreuses transformations depuis son ouverture en 2009, particulièrement dans le cadre architectural bâti. En effet, de nombreuses constructions ont été achevées et ont profondément modifié le paysage urbain perçu depuis le parc. D'autres bâtiments sont en construction ou en projet, à l'instar de l'Hudson Yards. Dès lors, de nouveaux bouleversements sur et autour du parc semblent inexorables. En considérant que l'argument de nature en ville a grandement contribué au succès du parc, il s'agira de savoir si le caractère de la High Line ne sera pas mis en péril par l'urbanisation intensive dont les quartiers alentours font l'objet, au risque d'observer une détérioration de sa qualité spatiale et immatérielle.

V. BIBLIOGRAPHIE

- Alexander, C. & al. (1977). *A Pattern Language : Towns, Buildings, Construction*. New York : Oxford University Press (1171p.).
- Allain, R. (2014). *Morphologie urbaine: Géographie, aménagement et architecture de la ville*. Paris : Armand Colin (254p.). (Ouvrage original publié en 2004).
- Allen, B. & Peigney, F. (2014). *Regards croisés sur l'évaluation de la rénovation urbaine*. Paris : La documentation française (200p.).
- Andres, L. & Bochet, B. (2010). Ville durable, ville mutable : quelle convergence en France et en Suisse ? *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*. 4, 729-746. Doi : 10.3917/reru.104.0729
- Andres, L. & Sadoux, S. (s.d.). *Reconstruire la ville sur la ville : Densités et centralités en France et en Grande-Bretagne*.
- Armand-Fargues, M. (1996). L'environnement urbain entre écologie et urbanisme. In Le Bris, E. (éd.), *Villes du sud : sur la route d'Istanbul* (pp. 167-199). Paris : Orstom.
- Ascher, F. (2013). *Les nouveaux principes de l'urbanisme suivi de Lexique de la ville plurielle*. La Tour-d'Aigues : Éditions de l'Aube (280p.). (Ouvrage original publié en 2010).
- Baertschi, B. & Kyriacou, A. (2016). *L'architecture industrielle. Un regard sur la forme* (mémoire de master). École polytechnique fédérale, Faculté de l'Environnement Naturel, Architectural et construit, Lausanne, Suisse. Repéré à http://archivesma.epfl.ch/2016/004/baertschi_kyriacou_enonce/Baertschi-Kyriacou_Enonc%C3%A9%20Th%C3%A9orique.pdf/
- Bailly, A. & al. (1985). À la découverte de l'espace urbain. Géographie des représentations et excursions de géographie urbaine. In Guérin, J.-P. & Gumuchian, H. (éds). *Les représentations en actes : actes du colloque de Leschereines* (pp. 267-289). Grenoble : Université scientifique et médicale.
- Barella, J. (2014). *Habiller et habiter la ville durable. Les bancs publics dans le cas de la ville de Genève* (mémoire de master). Université de Lausanne, Faculté des géosciences et de l'environnement, Suisse.
- Baubérot, A. & Bourillon, F. (2009). *Urbaphobie. La détestation de la ville aux XIXe et XXe siècles*. Paris : Éditions Bière (352p.).
- Berdoulay, V. & al. (2004). *L'espace public à l'épreuve. Régressions et émergences*. Pessac : Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine (224p.).
- Bertin, S. (2008). Recherche qualitative des enjeux de la mise en lumière urbaine : Création d'un modèle opératoire pour la conception des projets d'éclairage (mémoire de master). École de design industriel, Faculté de l'aménagement, Montréal, Canada. Repéré à <https://papyrus.bib.umontreal.ca/xmlui/handle/1866/4370>

- Blanc, N. (2010). L'habitabilité urbaine. Dans O. Coutard & J.-P. Lévy (éd.), *Écologies urbaines* (pp. 169-183). Paris : Economica-Anthropos.
- Bonnard, Y. & al. (2009). La qualité urbaine. *Vues sur la ville*, 22, Institut de Géographie, Université de Lausanne, Suisse.
- Boulekbache-Mazouz, H. (2010). Lire l'espace public pour mieux l'écrire. *Études de communication* [en ligne], 31(2008). Doi : 10.4000/edc.757
- Broder, J. M. (2012, 15 octobre). Deconstructing New York City's High Line Park : The How, Why and Wherefore. *Journal of transportation law, logistics & policy*. Annapolis, États-Unis.
- Brunette, E. (2012). Les murs ne sont pas tous faits de pierre. Les nouveaux espaces de l'interdisciplinarité. *Inter : art actuel*, 111, pp. 40-43. (Consulté le 25 octobre 2016).
- Burgel, G. (2015). *Essais critiques sur la ville*. Gollion : Infolio éditions (528p.).
- Burnel, M. (2012). New York, entre urbanisme et conservation du patrimoine. Étude de cas : le Meatpacking District. *Bulletin de l'Institut Pierre Renouvin* 1, 35(1), 31-41. Doi : 10.3917/bipr.035.0031
- Bürklin, T. & Peterek, M. (2008). *Morphologie urbaine*. Bâle : Birkhäuser Verlag AG (72p.).
- Carriou, C. & Ratouis, O. (2014). Quels modèles pour l'urbanisme durable? *Métropolitiques*. Repéré à <http://www.metropolitiques.eu/Quels-modeles-pour-l-urbanisme.html>
- Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (2012). *Vers une marche plaisir en ville. Boîte à outils pour augmenter le bonheur de marcher*. Lyon : Services Éditions (232p.).
- Chadanson, J.-C. & al. (2014). *Pour des espaces publics ordinaires de qualité*. Paris : Éditions Gallimard (128p.).
- Chapel, E. (2012). Urbanités inattendues. Petites fabriques de l'espace public. *Inter : art actuel*, 111, 56-60.
- Children parade against Death Ave. (1908, 25 octobre). *The New York Times* [en ligne]. États-Unis.
- Chipot, A. (2010). *Architecture et paysage – L'éclairage du Land Art* (mémoire de master). Marne-la-Vallée, École d'architecture de la ville & des territoires, France. Repéré à <http://mes.marnelavallee.archi.fr/mes/072010313.pdf>
- Choay, F. (2014). *L'urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*. Paris : Éditions du Seuil (445p.). (Ouvrage original publié en 1965).

- Choay, F. (1980). *La règle et le modèle. Sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme*. Paris : Éditions du Seuil (375p.).
- Chombart de Lauwe, P.-H. (1961). Sciences humaines, planification et urbanisme. *Annales, Histoire, Sciences Sociales*, 16(4), 686-698.
- Claude, V. & Saunier, P.-Y. (1999). L'Urbanisme au début du siècle. De la réforme urbaine à la compétence technique. *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 64, 25-39.
- Costes, L. (2010). Le droit à la ville de Henri Lefebvre : quel héritage politique et scientifique ? *Espaces et sociétés*, 140.141(1), 177-191. Doi : 10.3917/esp.140.0177
- Da Cunha, A. & Guinand, S. (2014). *Qualité urbaine, justice spatiale et projet*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes (360p.).
- Damon, J. & Paquot, T. (2014). *Les 100 mots de la ville*. Paris : Presses universitaires de France (128p.).
- Darren, J. P. (2014). The matter of displacement : a queer urban ecology of New York City's High Line. *Social & Cultural Geography*, 15(8), 920-941. Doi : 10.1080/14649365.2013.851263
- David, J. (2002). Reclaiming the High Line : A Project of the Design Trust for Public Space, with Friends of the High Line. New York : Karen Hock.
- Delabarre, M. (2013). *Natures plurielles : pour une contribution à l'habitabilité de l'espace public contemporain* (thèse de doctorat). Université Pierre-Mendès France, Grenoble, France.
- Delabarre, M. & Marry, S. (2012). Habitabilité et nature urbaines : vers un outil d'évaluation des projets urbains. *Vertigo – la revue électronique des sciences de l'environnement* [en ligne], 12(2). Doi : 10.4000/vertigo.12683 (Consulté le 05 janvier 2017).
- Deleuil, J.-M. & Toussaint, J.-Y. (2000). De la sécurité à la publicité, l'art d'éclairer la ville. *Les Annales de la recherche urbaine*, 87, 52-58.
- Demeure, Y. (2016, 13 février). Le plan de New York pour devenir la ville la plus respirable du monde. *Citizenpost* [en ligne]. Paris : France.
- Driant, J.-C. & al. (2014). *La gouvernance de la rénovation urbaine à l'épreuve des territoires*. Paris : La documentation française (192p.).
- Driss, N. (2005). Formes urbaines, sens et représentations : l'interférence des modèles. *Espaces et sociétés*, 122(3), 87-98. Doi : 10.3917/esp.122.0087
- Dupuis, B. (2009). Le mouvement du *New Urbanism* et le paysage urbain. La circulation d'une doctrine urbanistique. *Articulo – Journal of Urban Research* [en ligne], 2. Doi : 10.4000/articulo.1133

- Ellin, N. (1996). *Postmodern urbanism*. Cambridge : Blackwell Publishers Inc. (348p.).
- Emelianoff, C. (2007). La ville durable : l'hypothèse d'un tournant urbanistique en Europe. *L'information géographique*, 71(3), 48-65.
- Espaces et sociétés (2003). *Ambiances et espaces sonores*, 115(4). Paris : L'Harmattan (273p.).
- Fiori, S. & Régnault, C. (2011). Concepteurs sonores et concepteurs lumière : nouveaux "faiseurs" d'ambiance(s). In J.-F. Augoyard (éd.). *Congrès International sur les ambiances* (pp. 135-139). Grenoble : À la Croisée.
- Frey, J.-P. (1999). Généalogie du mot « urbanisme ». *Urbanisme*, 304, 63-71.
- Frey, J.-P. (2001). Gaston Bardet, théoricien de l'urbanisme « culturaliste ». *Urbanisme*, 319, 32-36.
- Friends of the High Line (2017). <http://www.thehighline.org/> (Consulté à plusieurs reprises).
- Gangloff, E. (2016). La scénographie urbaine, émergence d'une fonction. *L'Observatoire*, 1(47), 48-52.
- Gangloff, E., Freydefont, M. & Muston, S. (2015). *Scénographier l'art*. Marseille : Réseau Canopé (64p.).
- Gasnier, A. (2001). La fin des espaces publics urbains ? De nouveaux enjeux environnementaux. *Noréis*, 185, 63-75.
- Geddes, P. (1994). *L'évolution des villes. Une introduction au mouvement de l'urbanisme et à l'étude de l'instruction civique* (Traduction de Brigitte Ayramdjan). Paris : Éditions Temenos (379p.). (Ouvrage original publié en 1915 sous le titre *Cities in evolution, an introduction to the town planning movement and to the study of civics*. London : Williams).
- Gehl, J. (2012). *Pour des villes à échelle humaine* (Traduction de Nicolas Calvé). Montréal : Éditions Écosociété (273p.). (Ouvrage original publié en 2010 sous le titre *Cities for people*. Island Press).
- Germain, A. (1988). Patrimoine et avant-garde. Le cadre bâti : entre le passé et l'avenir. *Cahiers de recherche sociologique*, 6(2), 115-129. Doi : 10.7202/1002051ar
- Giasson, I. (2016). *L'espace linéaire de qualité : un investissement rentable pour tous !* Colloque sur l'innovation – une place pour tous : cohabiter l'espace urbain. Québec, Canada.
- Giroud, M. (2011). Usages des espaces rénovés et continuités populaires en centre ancien. *Espaces et sociétés*, 144-145(1), 37-54. Doi : 10.3917/esp.1440037

- Gwiazdzinski, L. (2013). Urbanisme des temps. Premières chorégraphies de la métropole hypermoderne. *L'Observatoire*, 43.
- Hollard, A. (2012). Renouveler le renouvellement urbain ? Les ambiances faces aux enjeux de la rénovation des grands ensembles. In Thibaud, J.-P. & Siret, D. (éds), *Ambiances en acte(s)* (pp. 377-382). Montreal, International Ambiances Network.
- Jacobs, J. (2012). *Déclin et survie des grandes villes américaines* (Traduction de Claire Parin). Marseille : Éditions Parenthèses (416p.). (Ouvrage original publié en 1961 sous le titre *The Death and Life of Great American Cities*. Random House Publishing Group).
- Jardin, J. (2014). *Le High Line Park : Une artère verte au cœur de New York où il fait bon marcher ?* (travail personnel de recherche, Bachelor). Université de Lausanne, Faculté des Géosciences et de l'Environnement, Suisse.
- Jencks, C. (1977). *The language of Post-Modern architecture*. États-Unis : Rizzoli (104p.).
- LaFarge, A. (2012). What's That Building? *Livin' the High Line*. Repéré à <http://www.livintheline.com/buildings/> (consulté le 12 juillet 2017).
- LaFarge, A. (2014). *On the High Line. Exploring America's most original urban park*. New York : Thames & Hudson (230p.). (Ouvrage original publié en 2012).
- Le Corbusier (2016). *La Charte d'Athènes*. Paris : Seuil (192p.). (Ouvrage original publié en 1941).
- Lacaze, J.-P. (2012). *Les méthodes de l'urbanisme* (6^e éd.). Paris : Presses universitaires de France (128p.).
- Lavadinho, S. (2011). *Le renouveau de la marche urbaine : Terrains, acteurs et politiques* (thèse de doctorat). École normale supérieure de Lyon, Géographie, France.
- Lefebvre, H. (1961). Utopie expérimentale : Pour un nouvel urbanisme. *Revue française de sociologie*, 2(3), 191-198.
- Levy, A. (2005). Formes urbaines et significations : revisiter la morphologie urbaine. *Espaces et sociétés*, 122(3), 25-48. Doi : 10.3917/esp.122.0025
- Levy, A. (2006). Quel urbanisme face aux mutations de la société postindustrielle ? *Esprit*, 11, 61-75. Doi : 10.3917/espri.0611.0061
- Levy, A. (2009). La « ville durable ». Paradoxes et limites d'une doctrine d'urbanisme émergente. *Esprit*, 12, 136-153. Doi : 10.3917/espri.912.0136
- Linossier, R. & al. (2004). Effacer, conserver, transformer, valoriser : Le renouvellement urbain face à la patrimonialisation. *Les Annales de la recherche urbaine*, 97, 23-26.
- Long, N. & Tonini, B. (2012). Les espaces verts urbains : étude exploratoire des pratiques et du ressenti des usagers. *VertigO – La revue électronique en sciences de l'environnement* [en ligne], 12(2). (Consulté le 25 octobre 2016).

- Lotfi, M. & al. (2012). Évolution de la place du végétal dans la ville, de l'espace vert à la trame verte. *VertigO – La revue électronique en sciences de l'environnement* [en ligne], 12(2). (Consulté le 15 décembre 2016).
- Luxembourg, C. (2014). *Métamorphoses des villes industrielles. Vivre la ville désindustrialisée*. Paris : L'Harmattan (178p.).
- Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. États-Unis : MIT Press (194p.).
- Lynch, K. (1982). *Voir et planifier : l'aménagement qualitatif de l'espace* (Traduction de Chantal Théron). Paris : Dunod (215p.). (Ouvrage original publié en 1981 sous le titre *A theory of good city form*. MIT Press).
- Mallet, S. (2011). Paysage-lumière et environnement urbain nocturne. *Espaces et sociétés*, 3(146), pp. 35-52. Doi : 10.3917/esp.146.0035
- Mangin, D. (2006). La rue en toutes franchises. *Pouvoirs*, 116(1), 131-147. Doi : 10.3917/pouv.116.0131
- Marshall, C. (2015). Pruitt-Igoe : the troubled high-rise that came to define urban America. *Cities - a history of cities in 50 buildings, day 21*. Repéré à <https://www.theguardian.com/cities/2015/apr/22/pruitt-igoe-high-rise-urban-america-history-cities>
- Martouzet, D. & Miaux, S. (2014). Penser la ville pour les loisirs : nouvelles tendances en aménagement. *Loisir et Société*, 37(1), 1-17. Doi : 10.1080/07053436.2014.881118
- McGuire, K. L. & al. (2013). Digging the New York City Skyline : Soil Fungal Communities in Green Roofs and City Parks. *PLoS ONE*, 8(3). Doi : 10.1371/journal.pone.0058020
- Merlin, P. (1972). *Les villes nouvelles. Urbanisme régional et aménagement* (2^e éd.). Paris : Presses universitaires de France (381p.).
- Merlin, P. (2015). *L'urbanisme* (11^e éd.). Paris : Presses universitaires de France (128p.).
- Merlin, P. & Choay, F. (2005). *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement* (2^e éd.). Paris : Presses universitaires de France (963p.).
- Monnet, J. (2012). Ville et loisirs : les usages de l'espace public. *Historiens & Géographes*, 419, 201-213.
- Mosser, S. (2005). Les configurations lumineuses de la ville la nuit : quelle construction sociale ? *Espaces et sociétés*, 3(122), 167-186. Doi : 10.3917/esp.122.0167
- Ostrowski, W. (1968). *L'urbanisme contemporain – Des origines à la Charte d'Athènes*. Paris : Centre de recherche d'urbanisme (212p.).
- Ostrowski, W. (1970). *L'urbanisme contemporain. Tendances actuelles*. Paris : Centre de recherche d'urbanisme (686p.).

- Paci, V. & Bonnard, M. (2014). Le flâneur de la High Line de New York : un opérateur sans caméra et une vue urbaine sans film. *Annales de géographie*, 695-696(1), 805-821. Doi : 10.3917/ag.695.0805
- Paperman, P. (1992). Les émotions et l'espace public. *Quaderni*, 18, 93-107. Doi : 10.3406/quad.1992.973
- Paquot, T. (2008). *Banlieues : une anthologie*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes (162p.).
- Paquot, T. (2009). *L'espace public*. Paris : La Découverte (128p.).
- Paquot, T. (2016). *Un philosophe en ville* (2^e éd.). Gollion : Infolio éditions (232p.).
- Perrin, J. (2017). *La reconversion des friches urbaines en espaces publics verts : le cas de la High Line à New York* (mémoire de master). Université du Québec, Département des Études urbaines et Touristiques, Montréal, Canada. Repéré à <http://www.archipel.uqam.ca/9483/>
- Pinson, D. (2000). L'« usager » de la ville. In Paquot, T. & al. (éds). *La ville et l'urbain, l'état des savoirs* (pp. 233-243). Paris : La Découverte.
- Pumain, D. (1997). Pour une théorie évolutive des villes. *Espace géographique*, 26(2), 119-134. Doi : 10.3406/spgeo.1997.1063
- Pumain, D., Paquot, T. & Kleinschmager, R. (2006). *Dictionnaire de la ville et de l'urbain*. Paris : Economica (320p.).
- Purcell, M. (2009). Le droit à la ville et les mouvements urbains contemporains. *Rue Descartes*, 1(63), 40-50. Doi : 10.3917/rdes.063.0040
- Ragon, M. (2016). *Histoire de l'architecture et de l'urbanisme modernes. 1. Idéologies et pionniers 1800-1910*. Paris : Casterman (374p.). (Ouvrage original publié en 1991).
- Ragon, M. (2010). *Histoire de l'architecture et de l'urbanisme modernes. 2. Naissance de la cité moderne 1900-1940*. Paris : Casterman (352p.). (Ouvrage original publié en 1991).
- Ragon, M. (2016). *Histoire de l'architecture et de l'urbanisme modernes. 3. De Brasilia au post-modernisme 1940-1991*. Paris : Casterman (402p.). (Ouvrage original publié en 1991).
- Real, E. (2015). Reconversions. L'architecture industrielle réinventée. *In Situ* [en ligne] (26). Doi : 10.4000/insitu.11745
- Rodrigues-Malta, R. (2001). Régénération urbaine : variations sur-européennes. *L'information géographique*, 65(4), 321-339. Doi : 10.3406/ingeo.2001.2774
- Roncayolo, M. (2002). *Lectures de villes. Formes et temps*. Marseille : Éditions Parenthèses (394p.).

- Roncayolo, M. & Paquot, T. (1992). *Villes & civilisation urbaine. XVIIIe-XXe siècle*. Paris : Larousse (681p.).
- Sabourin, J.-F. (2015). *Épistémologie des théories de l'urbanisme : proposition d'un cadre de réflexivité* (mémoire de master). Université de Montréal, Faculté de l'Aménagement, Canada. Repéré à <https://papyrus.bib.umontreal.ca/xmlui/handle/1866/13418>
- Scerri, G. (2011). *La folie des rails. L'histoire de la dernière frontière de Manhattan* (mémoire de master). École d'ingénieur, Institut national des sciences appliquées, Strasbourg, France.
- Scharly, R. (2014, 4 août). Un quartier durable naît au cœur de New York. *Urbanews.fr* [en ligne]. Lyon : France.
- Séminaire Robert Auzelle, Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (2010). *Vocabulaire français de l'art urbain* (sous la direction de Robert-Max Antoni). Lyon : CERTU (181p.).
- Simay, P. (2009). Une autre ville pour une autre vie. Henri Lefebvre et les situationnistes. *Rue Descartes*, 63(1), 17-26. Doi : 10.3917/rdes.063.0017
- Sitte, C. (1996). *L'art de bâtir les villes. L'urbanisme selon ses fondements artistiques* (Traduction de Daniel Wieczorek, 3^e éd.). Paris : Éditions du Seuil (256p.). (Ouvrage original publié en 1889 sous le titre *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*.)
- Soubeyran, O. (2000). Imaginaire disciplinaire et écologie urbaine. *Quaderni*, 43, 117-133.
- Stalter, R. (2004). The Flora of the High Line, New York City, New York. *The Journal of the Torrey Botanical Society*, 131(4), 387-393.
- Stébé, J.-M. & Marchal, H. (2016). *La sociologie urbaine* (5^e éd.). Paris : Presses universitaires de France (127p.).
- Stein, V. (2003). *La reconquête du centre-ville : du patrimoine à l'espace public* (thèse de doctorat). Université de Genève, Faculté des sciences économiques et sociales, Suisse. Repéré à <https://archive-ouverte.unige.ch/unige:184>
- Tassin, É. (1992). Espace commun ou espace public ? L'antagonisme de la communauté et de la publicité. *Hermès, La Revue*, 10(1), 23-37.
- Taylor, K. (2012, 14 juillet). After High Line's Success, Other Cities Look Up. *The New York Times* [en ligne]. États-Unis.
- Terrin, J.-J. (2011). *Le piéton dans la ville, l'espace public partagé*. Marseille : Éditions Parenthèses (288p.).

- Terrin, J.-J. (2013). *Jardins en ville, villes en jardin*. Marseille : Éditions Parenthèses (320p.).
- Tesoriere, Z. & Lecardane, R. (2015). L'urbanité de l'héritage industriel. La reconversion du viaduc de la High Line à New York [en ligne]. *In Situ*, 26. Doi : 10.4000/insitu.11835 (Consulté le 24 octobre 2016).
- The High Line (2016, 12 septembre). *New York City Economic Development Corporation*. Repéré à <https://www.nycedc.com/project/high-line> (consulté le 06 juillet 2017).
- Thibaud, J.-P. (2015). *Éprouver la ville en passant. En quête d'ambiances*. Genève : MétisPresses (328p.).
- Thomas, R. (2007). La marche en ville : Une histoire de sens. *Espace Géographique*, 1, 15-26.
- Thomas, R. (2008). Qualifier les ambiances architecturales et urbaines. *Colloque international Faire une ambiance*. Grenoble, France.
- Thomas, R. (2010). *Marcher en ville. Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines*. Paris : Éditions des archives contemporaines (196p.).
- Topalov, C. (1989). L'urbanisme comme mouvement social, militants et professionnels. Le city-planning aux États-Unis, 1909-1917. *Les Annales de la recherche urbaine*, 44-45, 139-154.
- Torgue, H. (2005). Immersion et émergence : qualités et significations des formes sonores urbaine. *Espaces et sociétés*, 3(122), pp. 157-166. Doi : 10.3917/esp.122.0157
- Torgue, H. (2012). *Le sonore, l'imaginaire et la ville. De la fabrique artistique aux ambiances urbaines*. Paris : L'Harmattan (280p.).
- Toussaint, J.-Y. (2003). *Projets et usages urbains. Fabriquer et utiliser les dispositifs techniques et spatiaux de l'urbain*. Lyon : Université Lumière.
- Vachon, G. & al. (2015). La micro-intervention pour comprendre, révéler et faire l'espace public. *Inter : art actuel*, 120, 8-13.
- Viala, L. (2005). Contre le déterminisme de la forme urbaine, une approche totale de la forme de la ville. *Espaces et sociétés*, 122(3), 99-114. Doi : 10.3917/esp.122.0099
- Voyé, L. (2003). Architecture et urbanisme postmodernes : une expression du relativisme contemporain ? *Revue européenne des sciences sociales*, 41(126), 117-124.
- Wieczorek, D. (1981). *Camillo Sitte et les débuts de l'urbanisme moderne*. Bruxelles : Éditions Mardaga (222p.).
- Wolch, J. & al. (2014). Urban green space, public health, and environmental justice : The challenge of making cities 'just green enough'. *Landscape and Urban Planning*, 125, 234-244.

- Woloszyn, P. & Bourdin, G. (2011). Les hyperpaysages urbains comme jeux de cocréation d'ambiances – Vers une coproduction d'outils participatifs. In J.-F. Augoyard (éd.). *Congrès International sur les ambiances* (pp. 316-322). Grenoble : À la Croisée.
- Zepf, M. (1999). *Concevoir l'espace public. Les paradoxes de l'urbanité : analyse socio-spatiale de quatre places lausannoises* (thèse de doctorat). École Polytechnique Fédérale, Département d'Architecture, Lausanne, Suisse.
- Zepf, M. (2004). *Concerter, gouverner et concevoir les espaces publics urbains*. Lausanne : Presses polytechniques universitaires romandes (200p.).
- Zepf, M. (2009). L'espace public en expérimentation : penser et réinterpréter l'urbain en permanence. *Revue de Sciences Humaines*, 13-14, 13-15.
- Zepf, M. (2011). *Étude sur la gouvernance des espaces publics : repères internationaux*. La Fabrique de la Cité.

Source des images (les photos ne faisant pas l'objet d'une citation dans la bibliographie ont été prises par Jardin, 2017)

Tableau D – Végétation

- http://www.penick.net/digging/images/2014_10_15_High_Line/57_Washington_Gras_slans.JPG
- <http://reenarose.com/blog/wp-content/uploads/2011/06/high19.jpg>
- https://www.hikespeak.com/img/NewYork/High_Line/Chelsea_Thicket_High_Line_Trail_NYC_0185.jpg

Tableau E – Morphologie du tracé

- <https://images.oyster.com/photos/street-the-standard-new-york-v286785-w902.jpg>
- <http://worldlandscapearchitect.com/wp-content/uploads/2014/09/1408-High-Line-At-The-Rail-Yards-Photo-By-Iwan-Baan-565x376.jpg>

Tableau G - Mémoire du passé

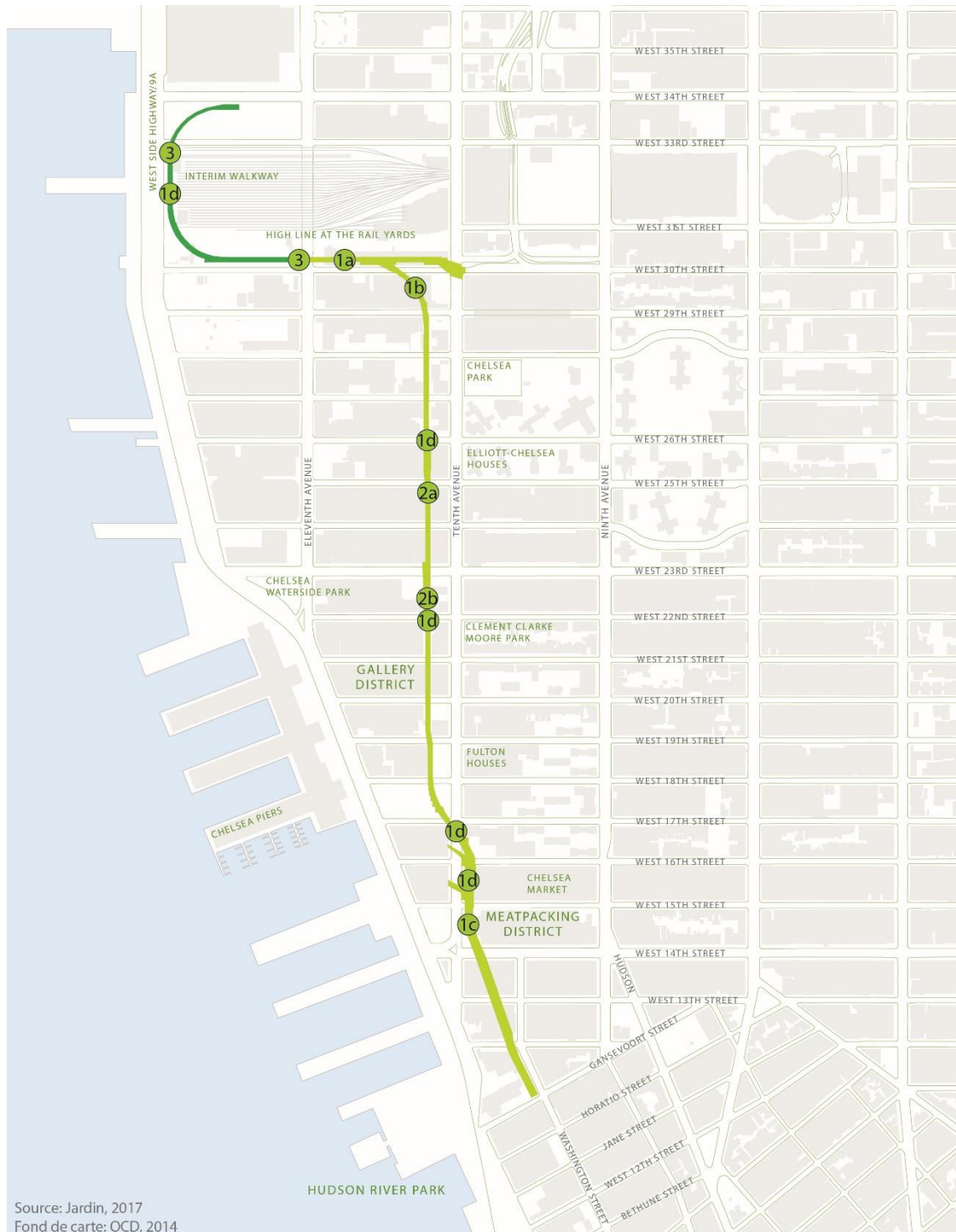
- <http://streetartnyc.org/wp-content/uploads/2012/07/street-art-and-graffiti-on-NYC-High-Line.jpg>

Tableau I – Contexte bâti

- http://photos.wikimapia.org/p/00/04/52/73/93_big.jpg
- <https://duvx7h32ggrur.cloudfront.net/attachments/store/quality/60/800/800/a964fa8d7adbdc1d58c097ade3bc3387da16de5af272e095291786ca9659/standard-hotel-high-line-exterior-highline.jpg>
- <https://ssl.c.photoshelter.com/img-get2/I0000G9bVPCY5BRU/fit=1000x750/084-rajs-9781580933056-art-r1.jpg>
- <https://static01.nyt.com/images/2011/04/26/arts/JP-DENARI-1/JP-DENARI-1-jumbo.jpg>
- https://www.tutorperinibuilding.com/media/1380/Hudson_Yards_South_TowerChelseaView_Square.jpg

VI. ANNEXES

A. Design urbain



Illustrations relatives au design urbain

1a. Bancs de type « Peel-up »



1b. Banc radial entre W. 19th st. et W. 30th st.



1c. Chaises longues du Sun Deck.



1d. Bancs et assises particuliers

Entassement de poutres en bois formant une estrade entre W. 30th st. Et W. 34th st.



Banc en bois étagé du Billboard



Gradins en bois constituant The Seating Steps



Gradins en bois du Death Avenue Amphitheater



Chaises et tables métalliques du Chelsea Market.



2a. Objets d'art.



2b. Fresque murale.



3. Barrières restaurées, repeintes et réinsérées dans le parc et nouvelles barrières.





B. Revêtement du sol



Illustration relatives revêtement du sol

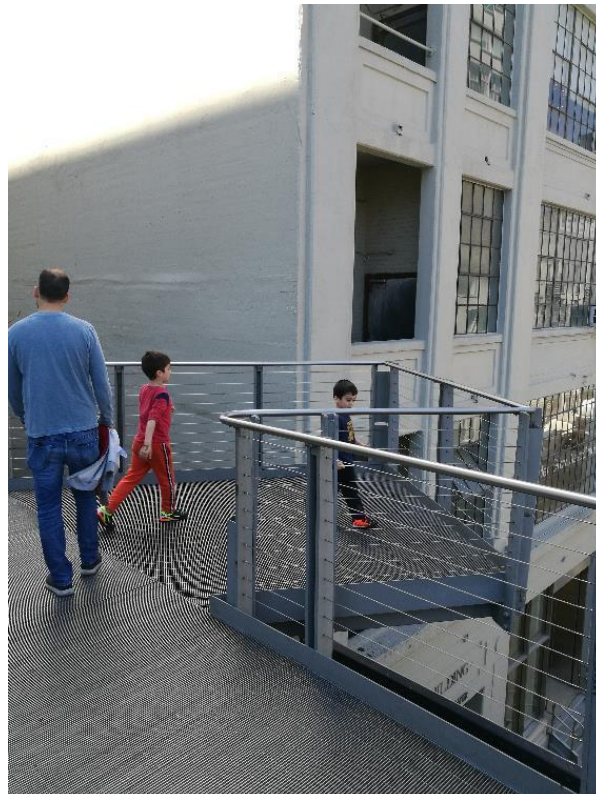
1. Parquet en béton modulaire préfabriqué.



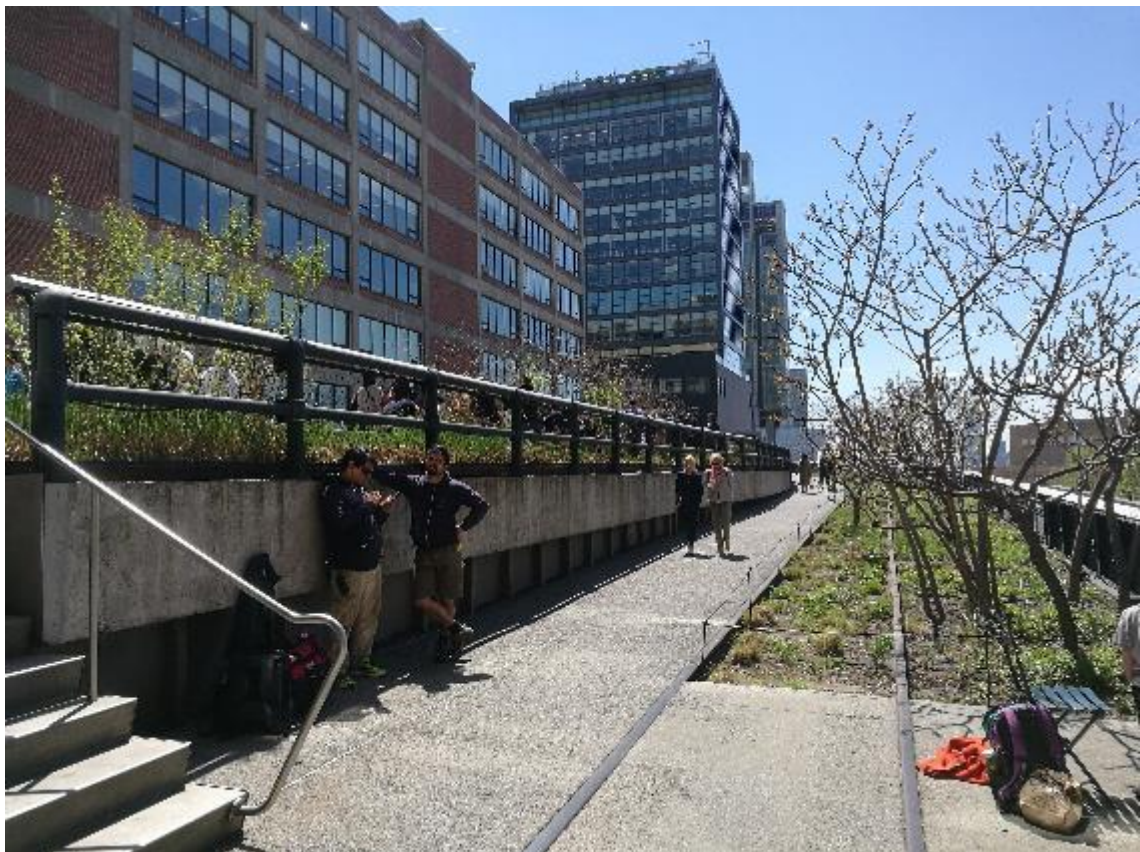
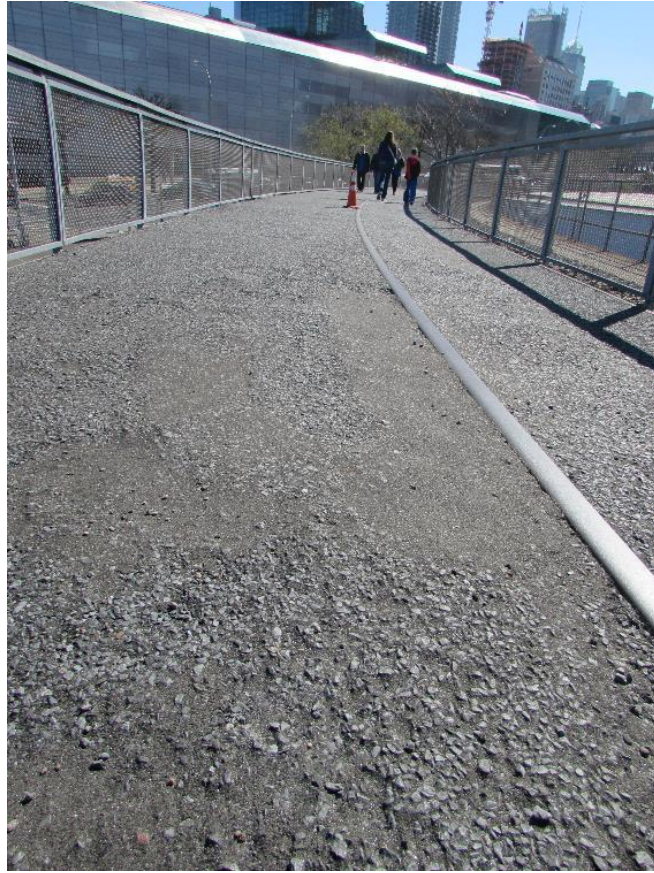
2. Lames de bois tropical.



3. Passerelle métallique grillagée.



4. Revêtement brut de type goudron.

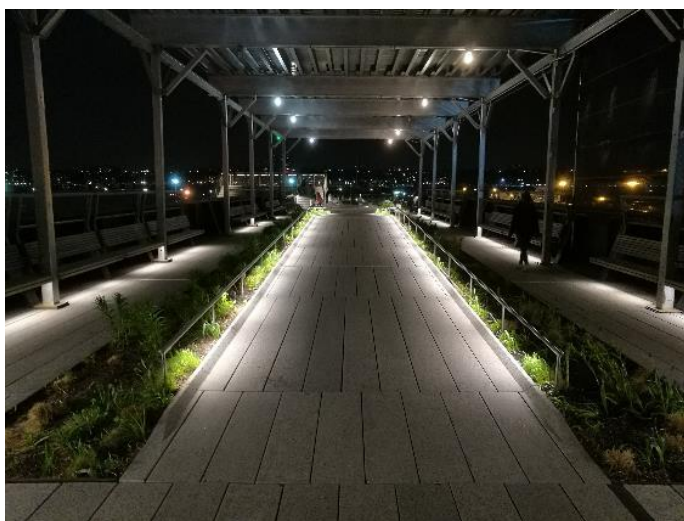
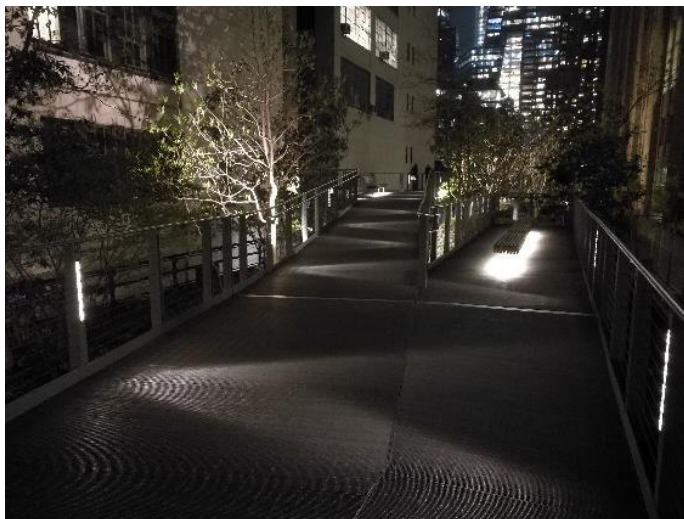


C. Éclairage

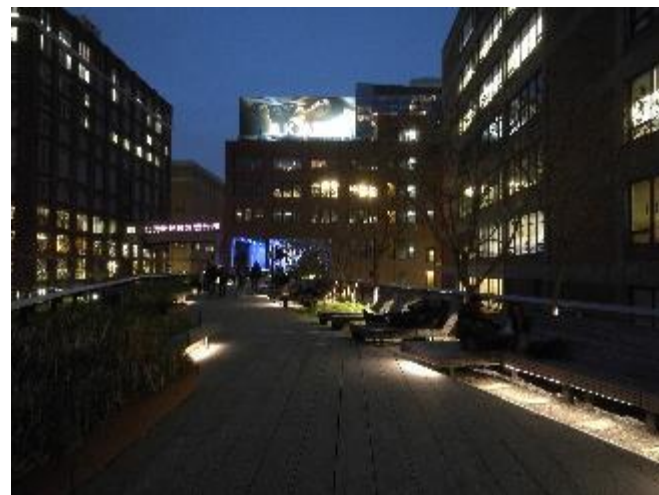


Illustrations relatives à l'éclairage du parc

1. Cheminement



2. Mobilier urbain



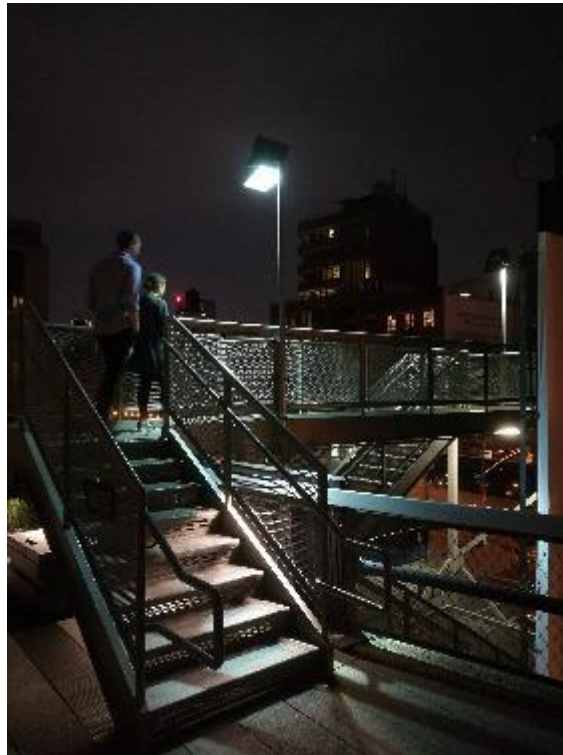
3. Végétation



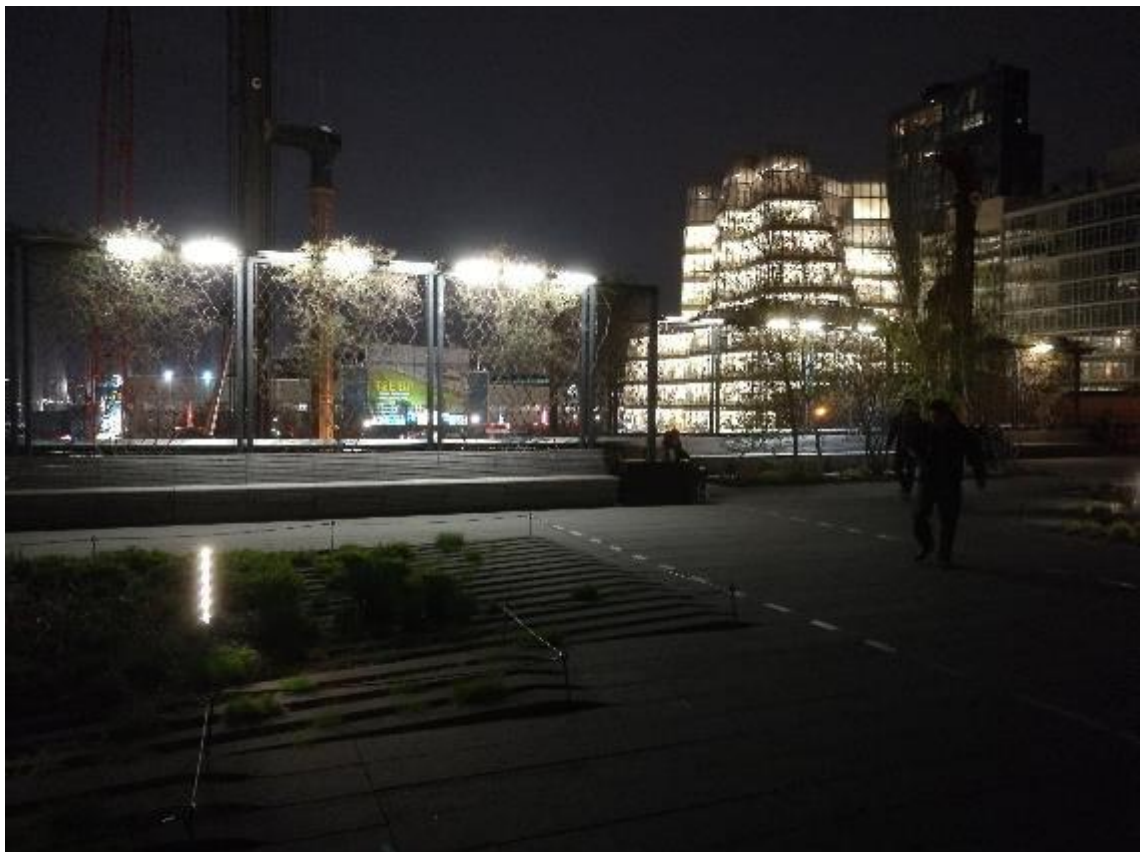
4. Art urbain



5. Accès



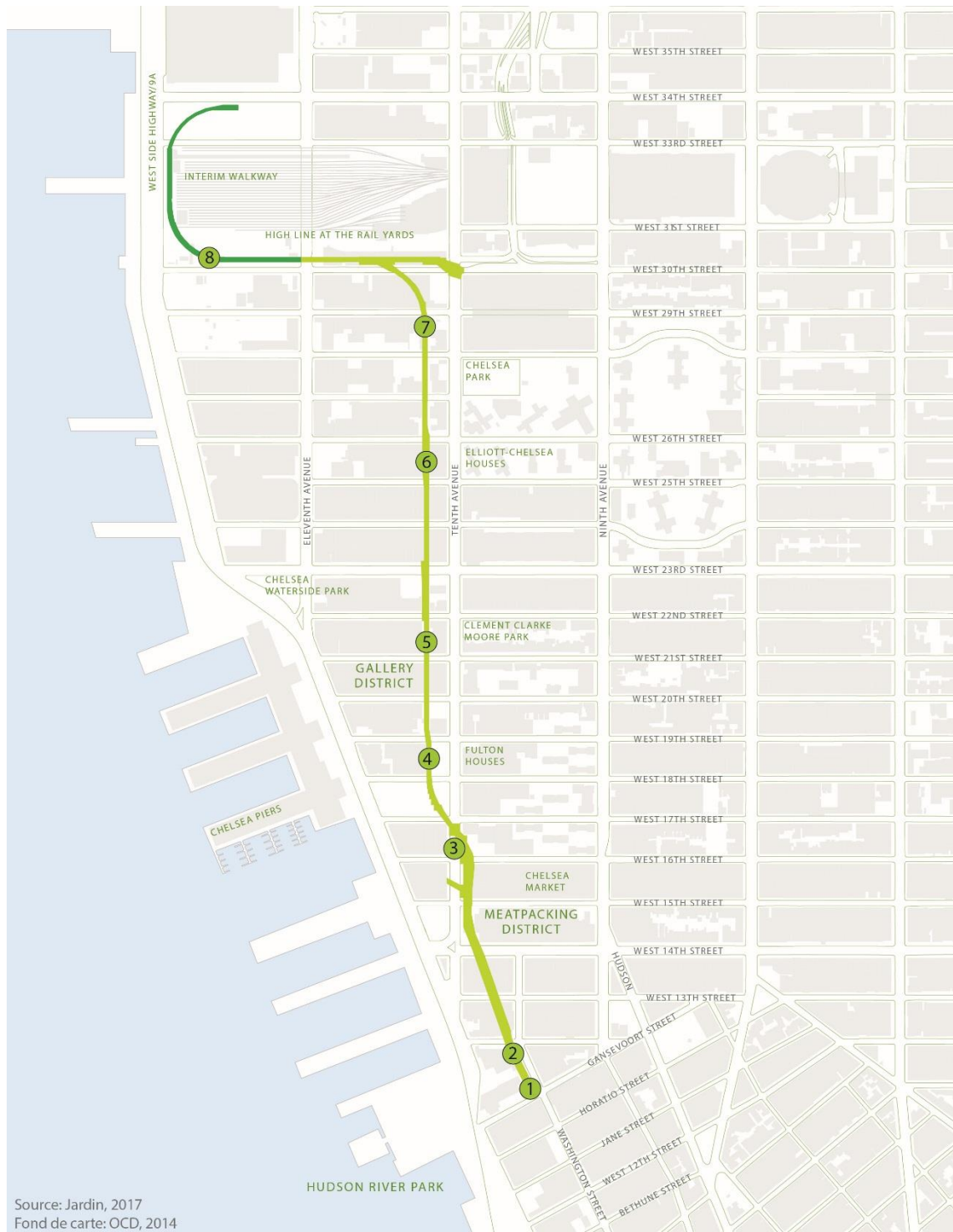
6. Bâtiments



7. Ville

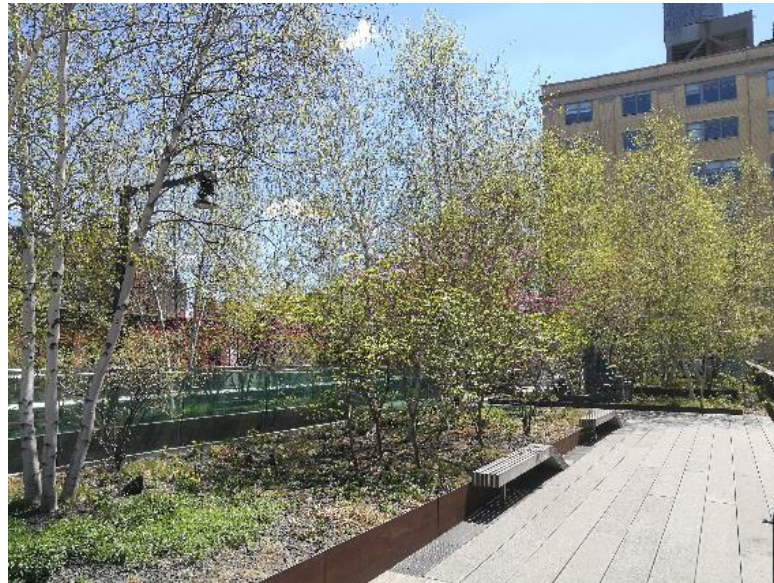


D. Végétation



Illustrations relatives à la végétation

1. Gansevoort Woodland



2. Washington Grasslands



3. The Northern Spur



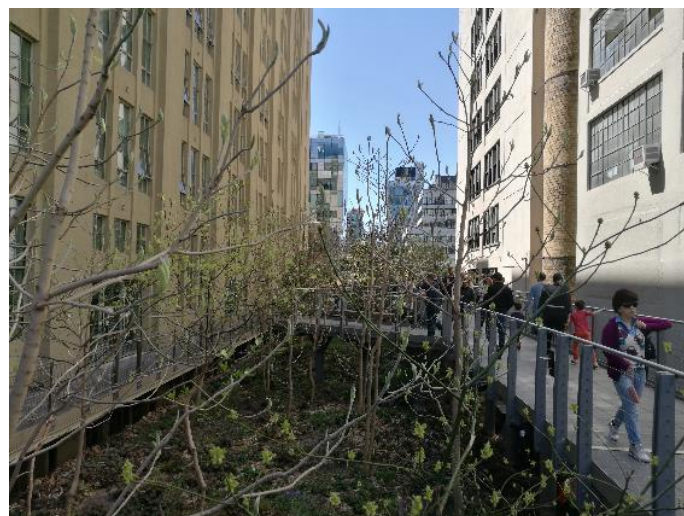
4. Chelsea Grasslands



5. Chelsea Thicket



6. Woodland Flyover



7. Wildflower field



8. Interim Walkway

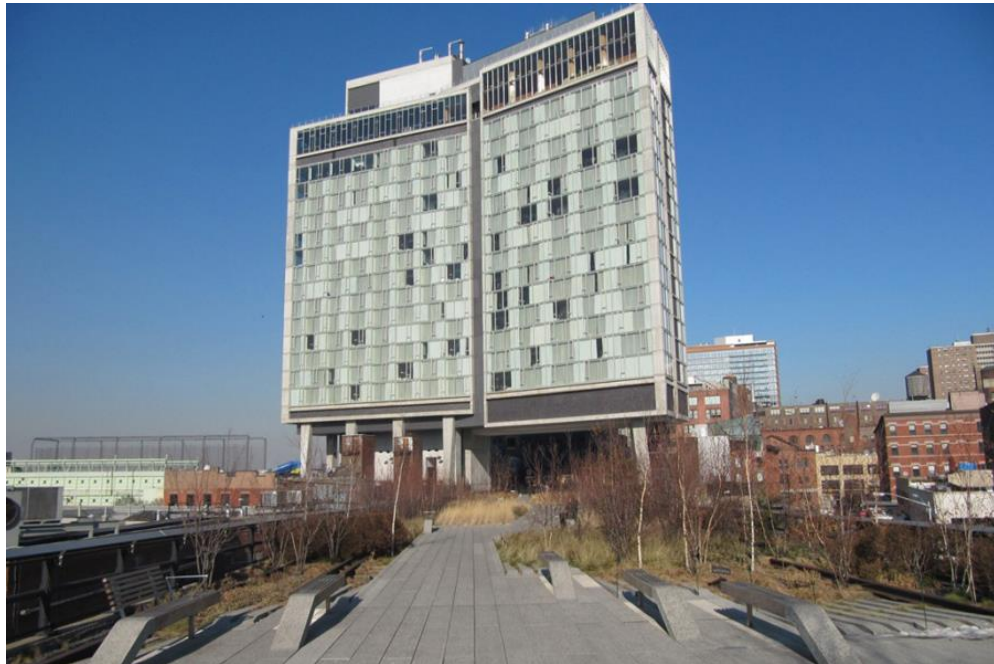


E. Morphologie du tracé



Illustrations relatives à la morphologie du tracé et aux effets perspectives

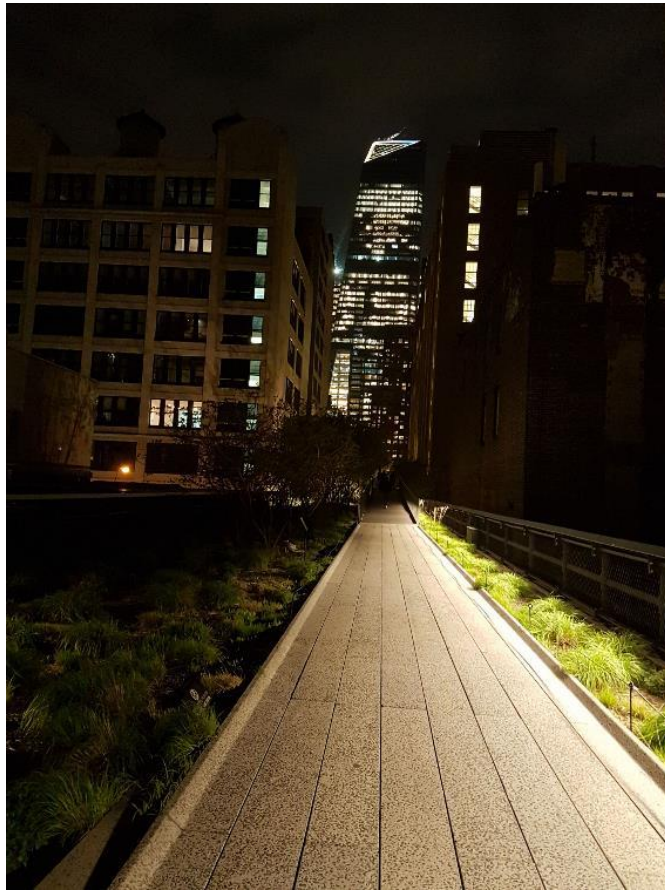
1. Perspective en accordéon et effet de choix



2. Effet de tableau encadré



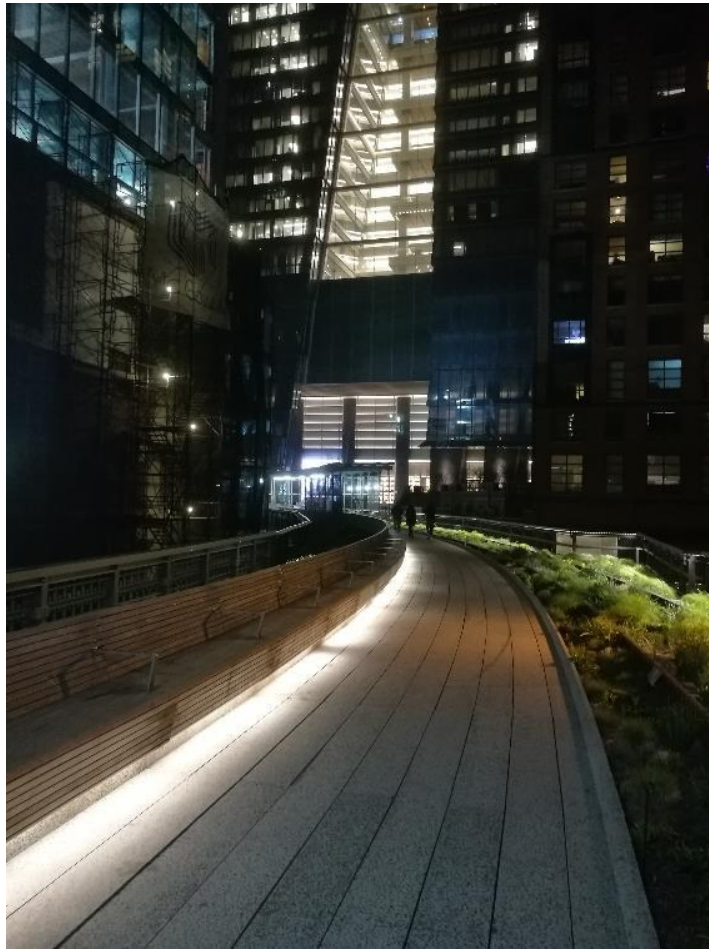
3. Effet de visée



4. Effet de respiration



5. Effet de découverte



6. Effet de respiration



F. Accessibilité



Illustrations relatives à l'accessibilité du parc

Accès par The Slow Stairs depuis Gansevoort Street



Accès par escaliers depuis W. 30th st.



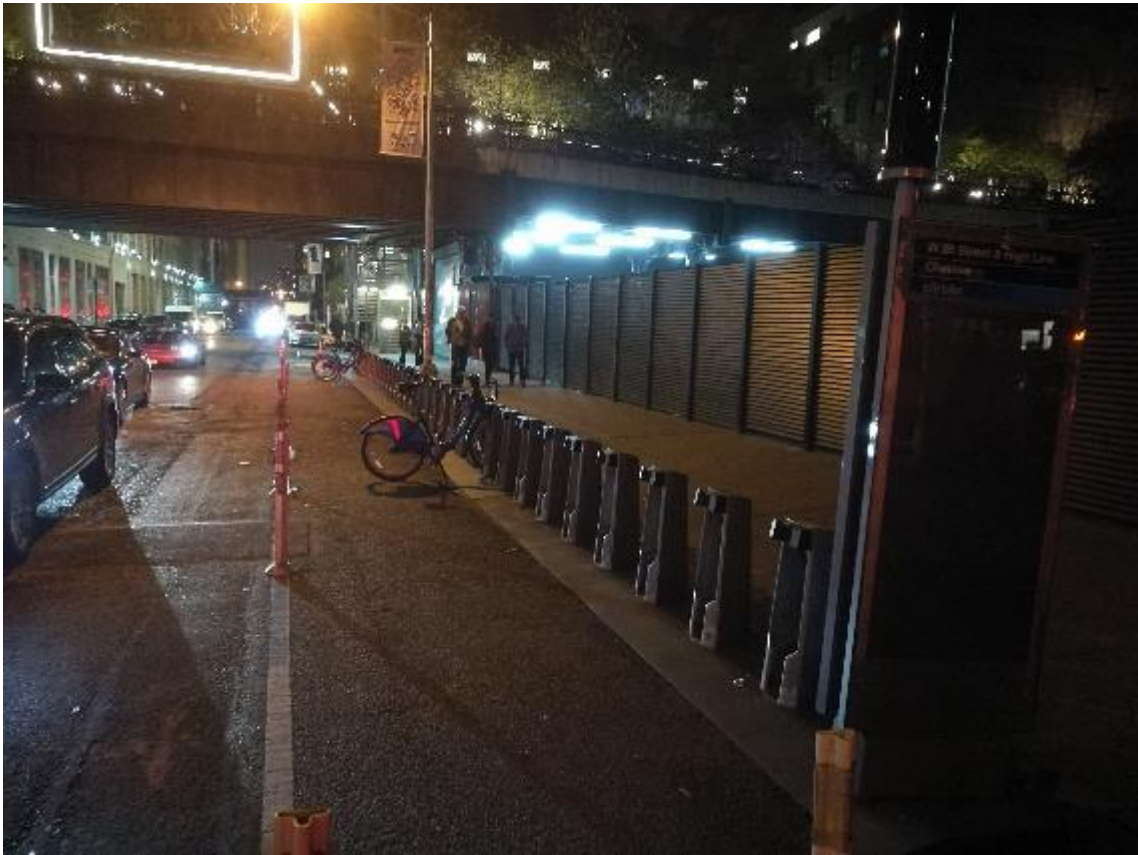
Accès par ascenseur depuis W. 30th st.



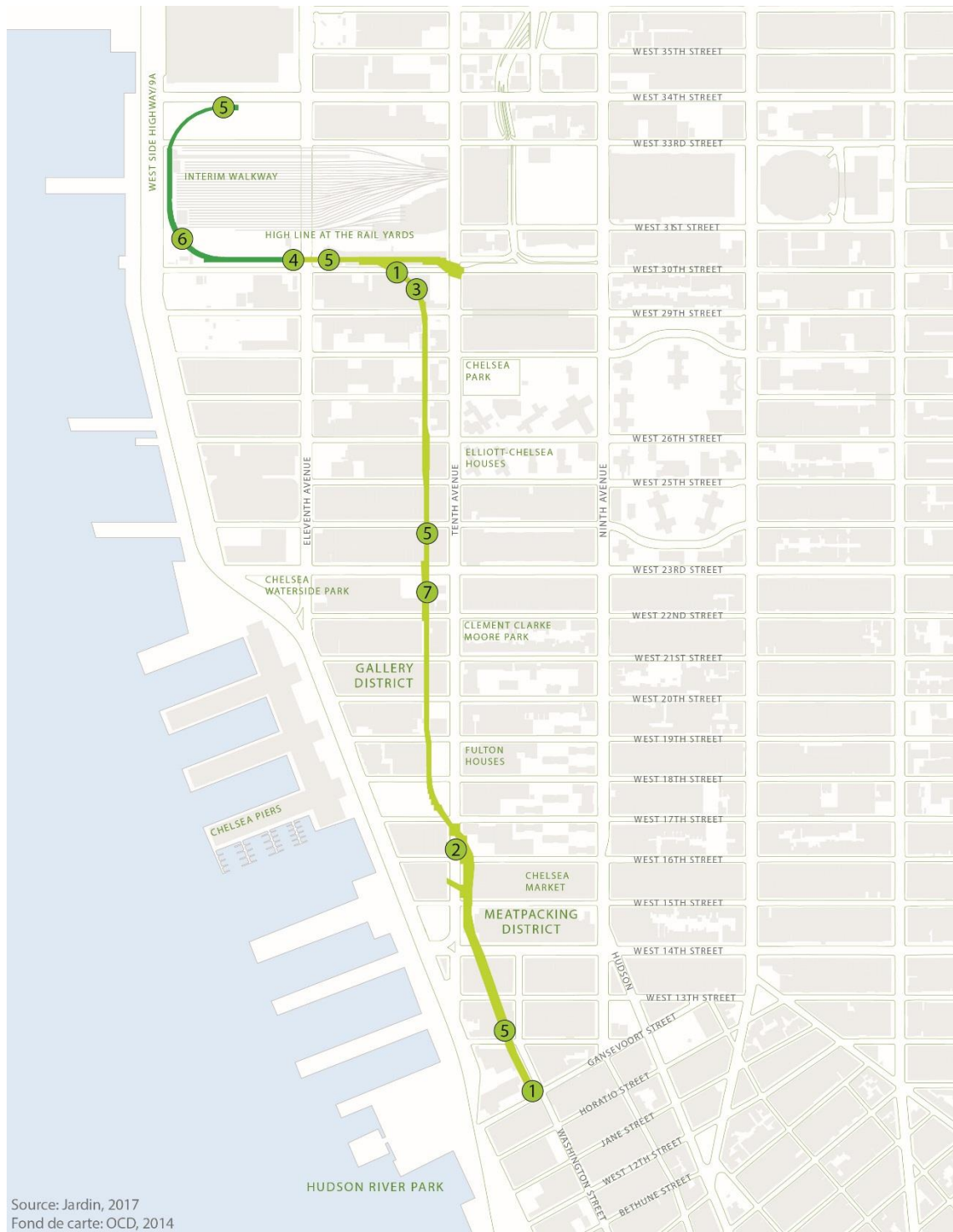
Accès par la rampe depuis W. 34th st.



Station de vélos en libre-service sur W. 26th st.



G. Mémoire du passé



Illustrations relatives aux éléments de mémoire du passé

1. Structure du parc



2. Portions de l'ancien tronçon



3. Les barrières



4. Aire de jeu



5. Objets conservés : rails et traverses





6. Végétations



7. Street Art



H. Mises en scène de la rue et lieux d'intérêt

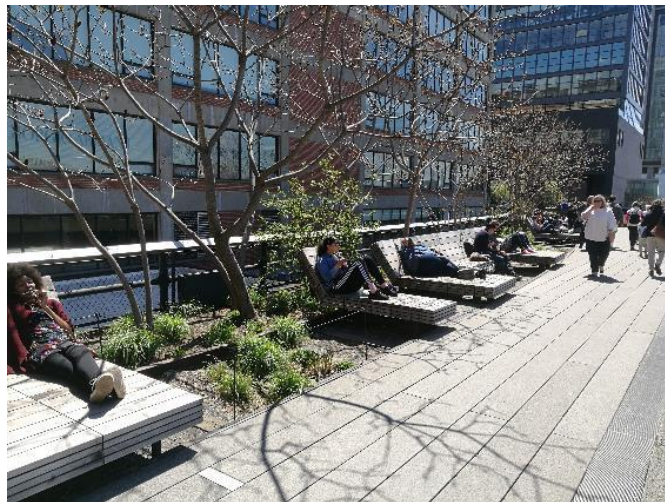


Illustrations relatives aux mises en scène de la rue et aux lieux d'intérêt

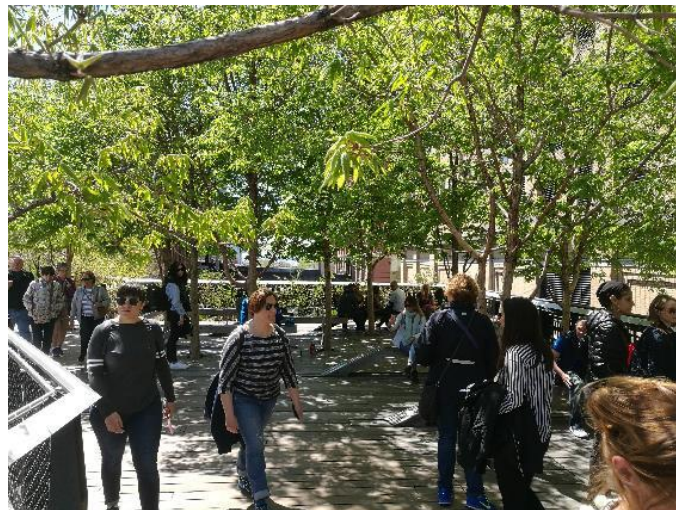
1. W. 14th st. Passage



2. Sun Deck & Chelsea Market Passage



3. Death Avenue Amphitheater & 10th Av. Square



4. Seating Steps & the Lawn



5. The Billboard



6. High Line at the Rail Yards



I. Contexte bâti



Illustrations relatives au contexte bâti

1. Manhattan Refrigerating Company Warehouse



2. Chelsea Market



3. Merchants Refrigerating Building



4. Tenement Houses



5. Spears Building



6. London Terrace Apartments



7. Starrett Lehigh Building



8. The Standard Hotel



9. Frank Gehry's IAC Building & 10. Chelsea Novel



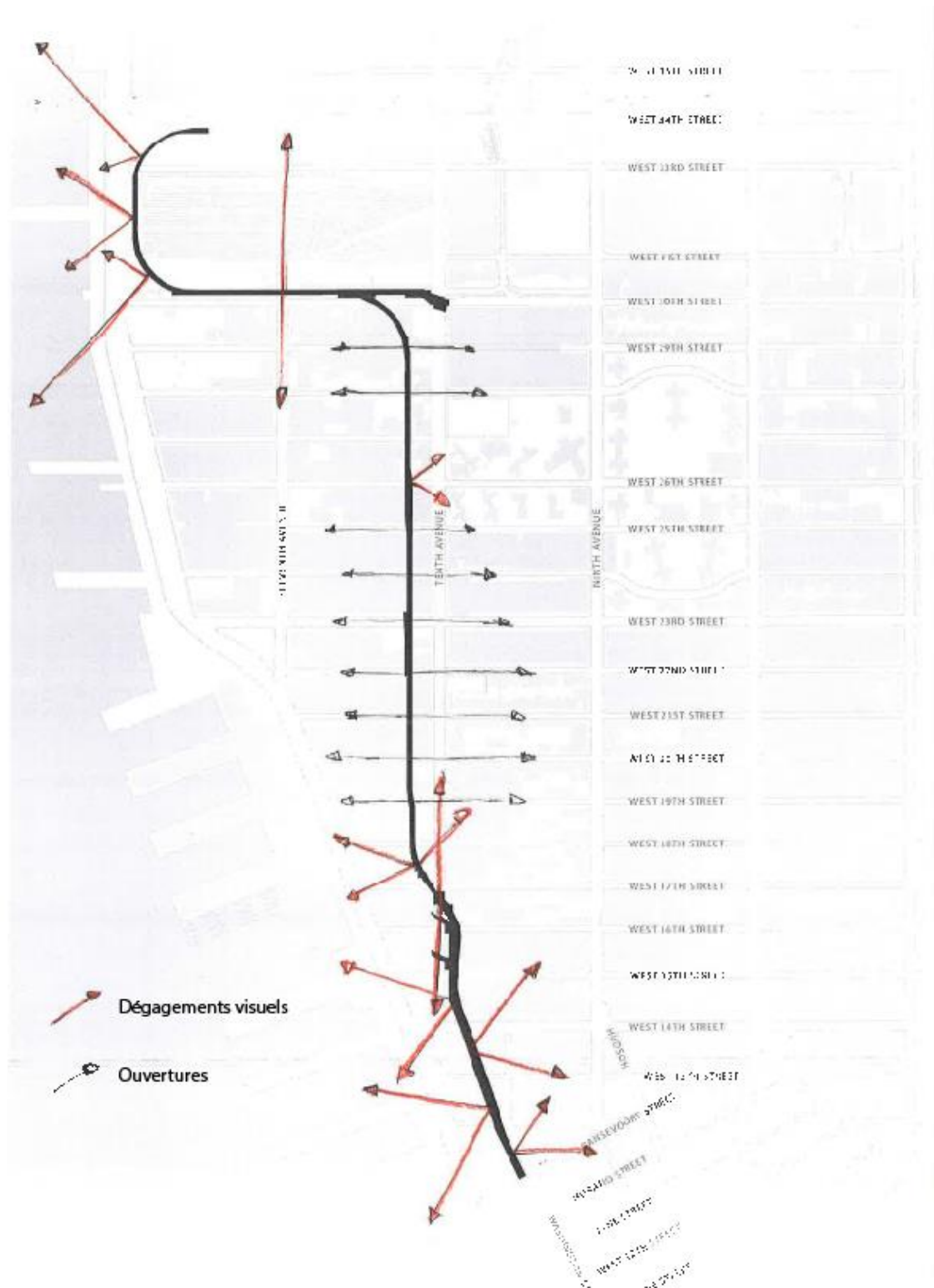
11. HL 23



12. Hudson Yards Buildings



Dégagements visuels et ouverture – suite du tableau I



Fond de carte : OCD, 2014.
Source : Jardin, 2017.