

Urbanités n°4–Novembre 2014–
*Repenser la ville portuaire : La recomposition du
waterfront new-yorkais,*
P. Gras

<http://www.revue-urbanites.fr/4-la-recomposition-du-waterfront-new-yorkais-entre-patrimoine-gentrification-et-mobilisation-sociale/>

Première place portuaire mondiale jusqu'à la fin des années 1950, New York a connu par la suite une forte rétractation de ses activités maritimes et marchandes accompagnant son déclin industriel: entre 1953 et 1992, New York a ainsi perdu quelque 700 000 emplois industriels. Les espaces portuaires historiques, situés pour la plupart à Manhattan et à Brooklyn, ont été délocalisés dans le New Jersey et les vastes sites laissés vacants le long des rives de ses deux fleuves (l'Hudson et l'East River) se sont heurtés à de réelles difficultés de reconversion, dues à la fois à la pollution de leur sous-sol et au déficit d'attractivité de la ville dans les années 1970-80. Pourtant, à partir des années 1990, plusieurs des anciennes zones industrialo-portuaires de Manhattan ont été réhabilitées et reconverties en lofts, ateliers d'artistes, agences d'architecture ou galeries d'art, entraînant nombre de changements de population, d'usage et d'image. Cette évolution concerne désormais les sites industriels situés directement sur les fronts d'eau au-delà de Manhattan, à Brooklyn, Queens et Staten Island. Parfois délabré, souvent original, le patrimoine que constituent les immenses entrepôts et les «châteaux d'industrie» a attiré l'attention des autorités publiques.



Manhattan, années 1930



Dumbo, années 1960

En 1950, New York frôle les huit millions d'habitants et son port est à nouveau le plus puissant au monde.

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



Dumbo, début
des années
1970

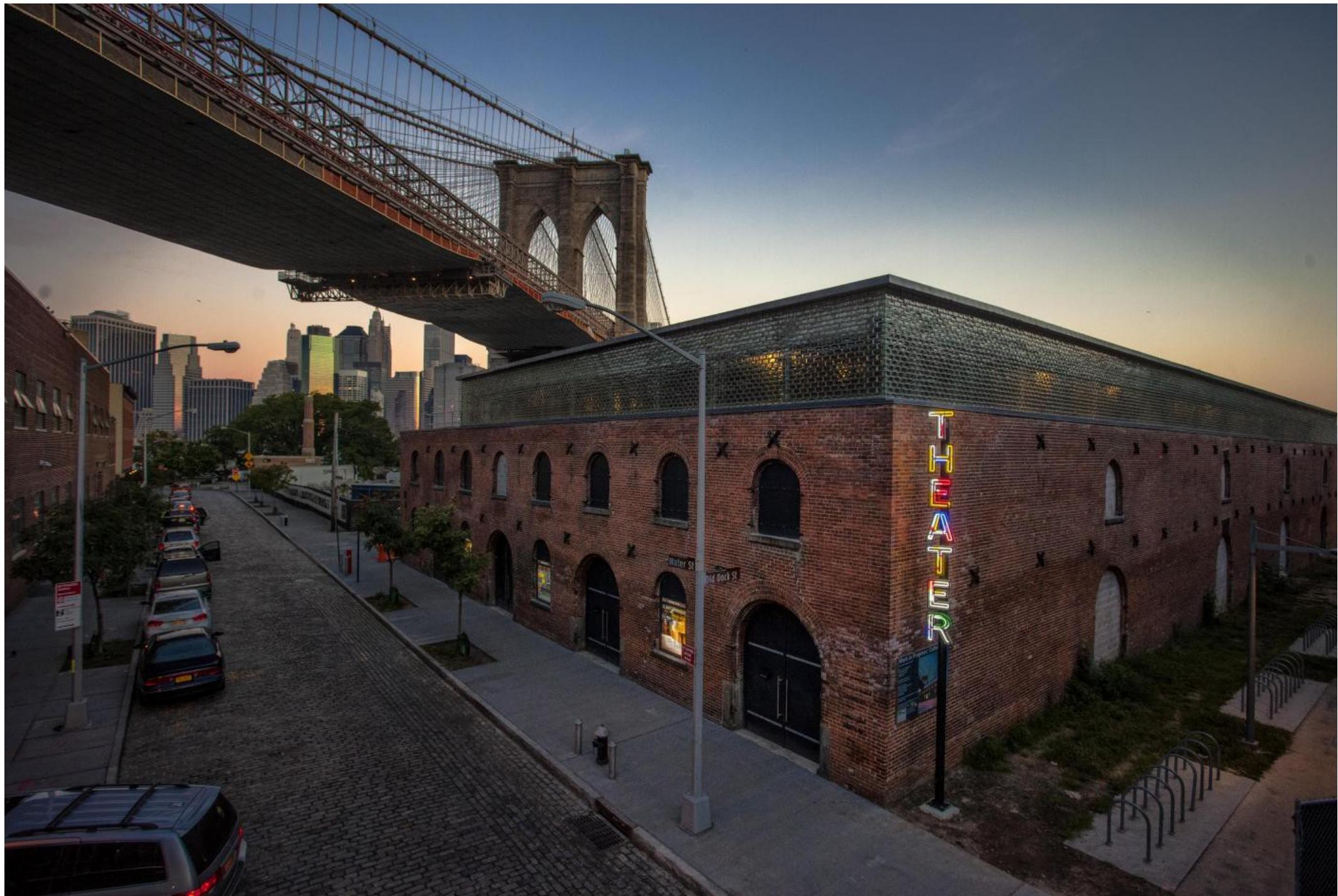
© cartogaby



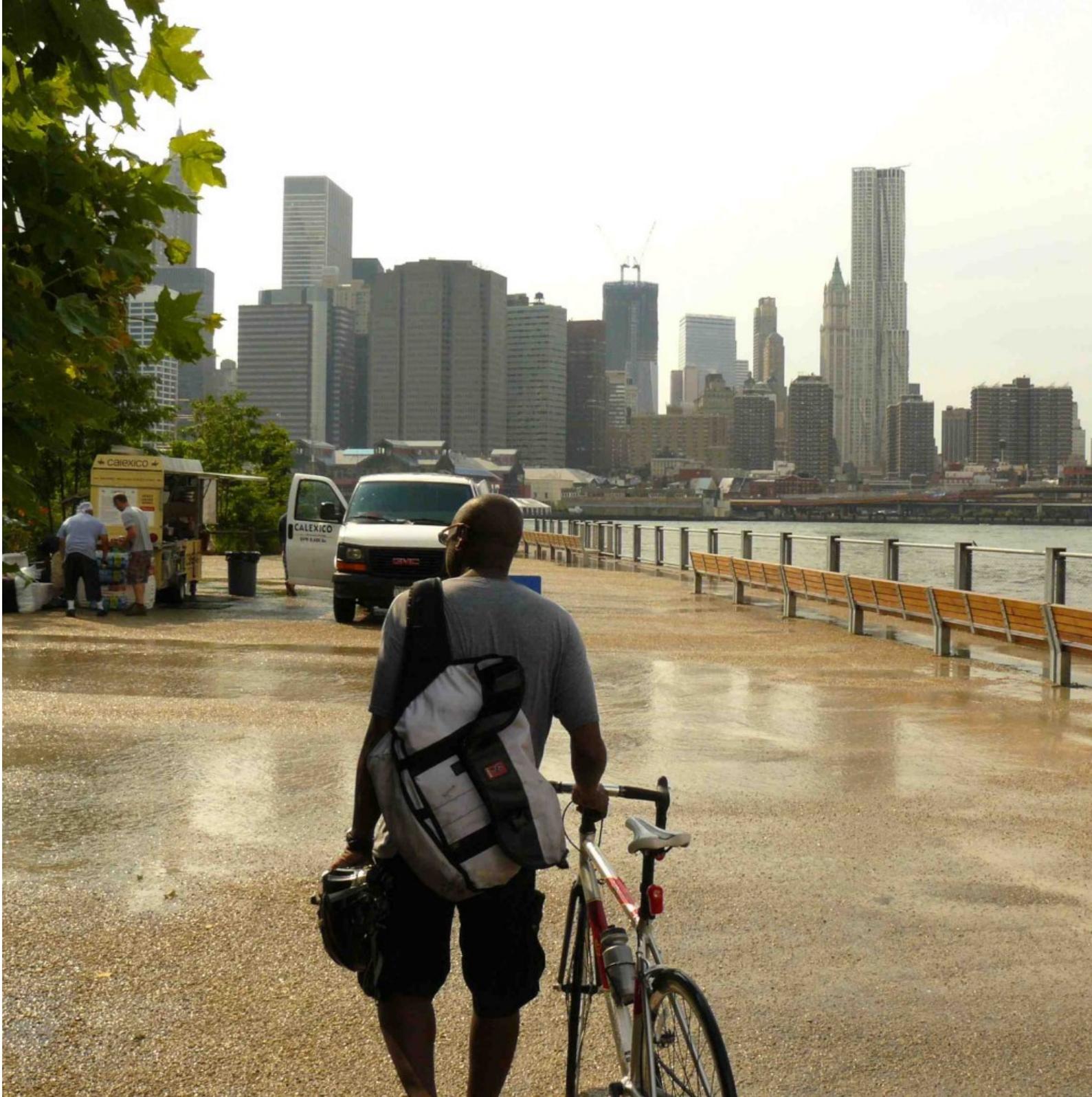
Au cours des années 1990, dans la plupart des pays développés, le recyclage des anciens ports urbains et la construction d'un nouveau rapport de la ville au front d'eau vont de pair avec la constitution de métropoles touristiques et la mondialisation du patrimoine urbain. Un nouvel imaginaire lié au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



Dumbo aujourd'hui







Brooklyn bridge
park, 2011



Manhattan, High Line, créée en 2009...