

# New York et la ville américaine

Hélène Trocmé

Maître de conférence à l'université de Paris-I

*Est-il encore utile d'écrire sur New York ? Tout le monde, ou presque, connaît cette ville-monde : le touriste pressé, qui croit que quelques jours dans la grande métropole lui suffiront à « découvrir » les États-Unis, comme l'amoureux passionné qui veut en explorer les moindres recoins. Pourtant, New York ne se livre pas si aisément et celui qui veut en comprendre l'histoire rencontre sur son chemin de nombreux obstacles, comme si New York semblait vouloir sans cesse effacer les traces de son passé, les dissimuler derrière une modernité affichée et un débordement d'activités de toutes sortes. Plus que jamais, l'historien et le voyageur doivent être attentifs aux moindres indices.*

## **La baie et l'île de Manhattan**

New York, c'est d'abord une immense et superbe baie. Nous ignorons à peu près tout des premiers occupants de ce site unique : c'est pourtant à une tribu de la famille des Algonquins que la plus prestigieuse des îles de la baie doit son nom : Mannahata, ou Manatan. L'histoire de New York commence en 1524 avec sa découverte par Giovanni da Verrazano, un Italien au service du roi de France François I<sup>er</sup>, qui conduit l'exploration de cette côte. Cette superbe rade aurait donc pu devenir le cœur d'un empire français d'Amérique... une belle occasion manquée en quelque sorte ! Mais la France ne l'a pas compris à temps, et ce sont les Hollandais qui les premiers, en 1624, se sont installés à l'extrémité de l'île de Manhattan. Ils voulaient avant tout faire du commerce, et l'endroit était rêvé : une rade profonde et abritée, un grand fleuve qui pénètre loin vers l'intérieur du pays, des tribus indiennes désireuses de vendre leurs fourrures.

## **La porte de l'Amérique**

Quarante ans plus tard, les Hollandais sont évincés par les Anglais et Nieuw Amsterdam est rebaptisée New York. À partir de ce moment, c'est le port qui va faire la fortune de New York : après les fourrures, le blé, la viande, puis le coton seront les denrées essentielles exportées par New York vers l'Europe. Après l'indépendance des États-Unis, dès le début du XIXe siècle, New York rattrape et dépasse les autres ports de la côte atlantique, Boston et Philadelphie. Achievé en 1825, le canal de l'Erié, qui relie la haute vallée de l'Hudson aux Grands Lacs, fait d'elle le débouché naturel des plaines agricoles du Middle West. New York devient donc non seulement le plus grand port mais aussi la plus grande ville des États-Unis. Entre 1820 et 1920, des millions d'immigrants européens y débarquent, et beaucoup y restent pour toujours, forgeant ainsi le caractère très cosmopolite de la ville. La population croît de façon spectaculaire : 33 000 habitants en 1790, 515 000 en 1850, plus d'un million en 1880, trois millions en 1900, cinq en 1920, et ainsi de suite...

## *Une ville hors norme*

Mais New York, on l'a souvent répété, n'est pas l'Amérique ; bien au contraire, c'est une sorte de cas à part aux États-Unis, une ville plus dense, plus cosmopolite et plus imprévisible que les autres villes américaines. D'ailleurs, les habitants de ce grand pays l'ont toujours considérée comme excessive, hors norme, comme en témoignent les surnoms peu flatteurs qui lui ont été attribués : Gotham, la folle, la dépensière, Big Apple, la bonne aubaine,... En Europe, les capitales politiques, Paris, Londres, Vienne, avaient toujours « donné le ton » au reste du pays. Rien de tel aux États-Unis : bien que toujours dans le peloton de tête des villes américaines en ce qui concerne le nombre d'habitants et la puissance économique et financière, New York n'est capitale ni de l'État du même nom ni de la nation américaine. Son dynamisme économique et culturel est évident mais sa suprématie est loin d'être incontestée. On se méfie d'elle : dès 1790 on lui a retiré toute fonction politique, et deux siècles plus tard, lors de la grave crise financière de 1929, le président Gerald Ford, fort de l'appui de l'opinion publique, a refusé de lui venir en aide.

## *Le quadrillage, vers un urbanisme rationnel*

Très différente des autres villes américaines, New York leur a cependant souvent servi de stimulation, voire de modèle, notamment dans un domaine auquel le visiteur étranger est particulièrement sensible : l'architecture et l'aménagement de l'espace urbain. Quel touriste visitant les États-Unis pour la première fois ne s'est en effet étonné de la monotonie des plans de villes, au quadrillage impeccable, des centres d'affaires hérissés de gratte-ciel audacieux, contrastant avec la beauté des espaces verts et le classicisme solennel des édifices publics ? Or, dans tous ces domaines, New York a souvent montré la voie aux autres villes américaines. Quelques exemples suffiront à illustrer ce fait.

Pour se diriger à New York, comme dans la plupart des villes américaines, il faut avant toute chose savoir compter et se munir d'une boussole. Le cœur de la ville, l'île de Manhattan, est entièrement quadrillé par un réseau formé de douze avenues orientées nord-sud, numérotées à partir de l'East River, et de cent cinquante-cinq rues orientées est-ouest, numérotées à partir de Houston street, dans la ville basse. Ce plan résulte d'une décision délibérée, prise en 1811, par les membres d'une commission nommée par le gouvernement de l'État pour maîtriser la croissance rapide et anarchique de la ville. Ayant envisagé plusieurs solutions, ils ont finalement choisi la formule la moins imaginative, pensant que le quadrillage était mieux adapté aux fonctions purement « commerciales » de la ville que les plans plus ambitieux et d'aspect théâtral, imités des capitales européennes. Au XIX<sup>e</sup> siècle, toutes les villes nouvelles créées dans l'ouest des États-Unis adopteront ce plan en grille, qui, pense-t-on, facilite la circulation et le lotissement des quartiers. La seule exception est la capitale fédérale, Washington D.C., dessinée par un ingénieur d'origine française.

## *Central Park*

Mais la croissance de New York au XIX<sup>e</sup> siècle est si rapide que la ville, coupée de ses rivages naturels par les docks du port, semble vouée à l'asphyxie. De nombreux New Yorkais critiquent ouvertement le plan en échiquier et cherchent des solutions pour l'amender. Parmi eux, se trouvent des réformateurs sociaux qui pensent que la création de parcs et de jardins pourra atténuer la brutalité de la vie urbaine, réintroduire un peu de « nature » dans la ville et offrir à toutes les classes sociales des possibilités de détente. Sous la pression de ces défenseurs des parcs municipaux, la municipalité achète en 1857 trois cent quarante hectares en plein Manhattan afin d'y aménager un « parc central ». Le jeune architecte-paysagiste chargé de le dessiner, Frederick

Law Olmsted, conçoit un parc où se combinent des espaces « sauvages » mettant en valeur la topographie naturelle de l'île et des espaces aménagés pour la détente, la promenade et la pratique de différents jeux et sports. Îlot de calme et de beauté au cœur d'une métropole agitée et bruyante, Central Park ne fait cependant pas obstacle à la circulation, grâce aux quatre routes encaissées qui permettent aux véhicules de le traverser, sans gêner la tranquillité des promeneurs. Conception étonnamment moderne si l'on songe qu'en 1860 il n'y a encore ni tramways électriques ni automobiles... Central Park suscite encore aujourd'hui l'admiration et, dès les années 1860, a servi de modèle aux autres villes américaines qui, avant la fin du siècle, se donnent presque toutes de magnifiques jardins publics, en bordure desquels sont implantés des musées ou des bibliothèques.

### *Tours et gratte-ciel*

Mais New York, comme l'écrivait Le Corbusier après son premier voyage en Amérique en 1937, est surtout une « ville debout ». Quelle impression saisissante en effet, pour tous ceux qui arrivaient par la mer dans la baie, de voir se dresser devant eux les gratte-ciel de Manhattan, tels les murailles d'une forteresse médiévale ! Et si l'on a coutume d'attribuer à Chicago la paternité de ce genre architectural nouveau et purement américain, c'est bien à New York qu'apparaissent pour la première fois, avant 1870, les ancêtres des gratte-ciel, des immeubles commerciaux, aux murs renforcés de métal, surmontés d'une tour en forme de beffroi. À partir de 1885, Chicago devient le centre architectural le plus novateur des États-Unis, mais New York n'abandonne pas la partie. C'est ici que l'on voit s'élever au tournant du siècle des tours au décor raffiné comme le Flat Iron Building, au coin de Broadway et de la Cinquième Avenue, la Tour Woolworth d'un style gothique flamboyant, ou encore le bâtiment Chrysler avec son décor « moderne » rutilant. Dans les années vingt, les gratte-ciel de New York traduisent la prospérité incroyable de l'Amérique moderne, et les villes américaines veulent toutes imiter la métropole et montrer leur importance en se dotant chacune en leur centre de quelques gratte-ciel clinquants.

### *Vers un aménagement régional de l'espace*

Un dernier exemple permet d'illustrer cet impact de New York sur l'urbanisme américain. Les années vingt sont précisément marquées par l'urbanisation accélérée des États-Unis. Pour la première fois, au recensement de 1920, les Américains apprennent que plus de la moitié d'entre eux vit dans des villes. La population de New York, – qui se compose depuis 1898 des cinq *boroughs* de Manhattan, Brooklyn, Bronx, Queens et Staten Island – dépasse les cinq millions et demi d'habitants. Et l'agglomération atteint les neuf millions... De ce gigantisme résultent beaucoup de problèmes de circulation, de congestion... Depuis le milieu du XIXe siècle, certains New Yorkais avaient pris l'habitude de résider en banlieue. Avec l'avènement du chemin de fer, puis de l'automobile, l'évolution vers la décentralisation est encore plus nette. C'est pourquoi il ne suffit plus d'élaborer des plans d'urbanisme pour le centre ville : il faut désormais réfléchir à l'aménagement de l'espace urbain métropolitain. C'est ce que propose un groupe d'urbanistes qui travaille pour un organisme privé, la Russell Sage Foundation. De 1927 à 1931, ils publient en dix admirables volumes un plan d'ensemble pour l'agglomération new yorkaise : construction de ponts et d'un réseau de transports à l'échelle métropolitaine, zoning des quartiers,...

Ce plan ne sera que très partiellement réalisé, en raison notamment de la grande dépression. Mais une fois de plus New York a montré la voie : dans les années suivantes, San Francisco, Saint-Paul-Minneapolis et Los Angeles se mettent à élaborer des plans régionaux de développement.

New York n'est donc pas une ville américaine-type, comme Chicago. Mais sans New York, l'Amérique ne serait pas l'Amérique, les villes américaines ne seraient pas ce qu'elles sont aujourd'hui !

Hélène Trocmé  
Mai 2010  
Copyright Clio 2021 - Tous droits réservés

## Bibliographie



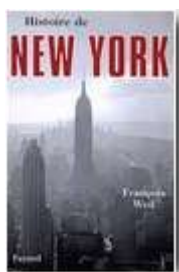
Quand les cathédrales étaient blanches  
Le Corbusier  
*Paris, 1938*



New York 1940-1950. Terre promise et corne d'abondance : l'emblème  
du "rêve américain".  
Sous la direction d'André Kaspi  
*Autrement, Paris, 2000*



Habiter New York  
Richard Plunz  
*Mardaga, Bruxelles, 1982*



Histoire de New York  
François Weil  
Grandes villes du Monde  
*Fayard, Paris, 2000*



Les Américains et leur architecture  
Hélène Trocmé  
*Aubier Montaigne, Paris, 2001*