



« New York City : la règle et la qualité urbaine », par Cecilia Kushner

« 5 à 7 » conçu et animé par Ariella MASBOUNGI, avec la contribution de Laurent Théry, directeur général de la SPL Euralille.

Ariella Masboungi

Ce 5 à 7 au sein du Club Ville Aménagement est né d'une rencontre dans le bureau de Cecilia Kushner à New York, qui m'a reçue, et qui a su en très peu de temps avec quelques images, me faire découvrir ce que vous allez voir aujourd'hui, c'est-à-dire l'ampleur et l'ambition du projet new-yorkais, avec beaucoup de précision et beaucoup d'enthousiasme. Cette rencontre a été à l'origine de l'atelier auquel certains d'entre vous ont participé, en juillet 2011, et d'un futur ouvrage dans la collection « Projet urbain ».

Cecilia est urbaniste. Franco-américaine, elle a étudié en France, en Grande-Bretagne et à New York. Elle fait partie des Coro Fellows, un institut pour les professionnels. Malgré son très jeune âge – elle n'a que 30 ans – Cecilia a conduit le projet de recomposition de Coney Island et celui de Brooklyn. Elle est aujourd'hui le bras droit d'Amanda Burden, qui est la directrice de l'agence d'urbanisme de New-York.

Nous vous proposons de découvrir une politique urbaine très affirmée, la politique new-yorkaise, régénérée sous la houlette d'un maire ambitieux, Michaël Bloomberg, qui a su construire une vision à l'échelle de 8 millions d'habitants. Responsable de l'agglomération du Grand New York – une situation inconnue en France du fait de notre éparpillement communal – il a su fonder une politique de développement durable, dans un sens très large et très transversal. Ce sera l'objet de la présentation par Cecilia de PlaNYC, qui est la planification pour New York à l'horizon 2030. Vous verrez que cette planification est une philosophie de l'action, qu'elle ne se traduit pas par des schémas précis comme on le fait en France, mais qu'elle s'accompagne de véritables projets, dont l'objectif est de passer à l'acte.

Par ailleurs, vous allez découvrir les fondements d'une régénération urbaine qui s'appuie à la fois sur des règles incitatives mais aussi sur des recommandations pour faire l'espace public autrement. Il y a là une démarche de ville résiliente. Evacuation des déchets, inondations, propreté de l'eau : toutes ces questions sont traitées comme des thèmes, les thèmes sont articulés entre eux et génèrent une vision stratégique pour le territoire. Les effets de la politique entreprise depuis 2002 sont déjà sensibles et visibles. Régénération de l'espace public, salons urbains, modernité architecturale, réseau de pistes cyclables, reconquête des abords de rivière : toutes ces dynamiques s'observent à New York, même si tout n'est pas parfait.

Que fait l'agence d'urbanisme ? Ce qui est certain, c'est qu'elle conduit une politique urbaine très ambitieuse en matière de qualité urbaine et architecturale, même si elle n'a pas son opinion à donner sur l'écriture architecturale. Cela fonctionne bien grâce au soutien d'un maire, soutien total, qui permet de lutter contre le laisser-faire. On évoquera la manière dont les négociations sont faites avec le privé pour parvenir à réaliser cet objectif de qualité. On abordera aussi l'écoute sociale, qui est différente de celle que nous connaissons en France, qui touche beaucoup de sujets, dont un que nous avons traité ensemble avec François Leclerc, qui est la qualité des rez-de-chaussée. Pour terminer, j'insisterai sur un point qui me paraît important : le rôle des acteurs privés. Celui-ci est plus prégnant

ici qu'en France, pas seulement les investisseurs privés, mais les communautés, les associations. On ne parle pas de ces acteurs en termes de participation, mais on est à l'écoute de leurs initiatives. L'histoire de la High Line est particulièrement intéressante parce qu'elle est initiée par une association, motrice et constructive, qui a obtenu le maintien de la voie ferrée et mobilisé des fonds pour le projet et sa gestion. Par ailleurs, sera à noter la pratique du *hearing*, l'écoute et le débat participatif, condition nécessaire de l'adoption des projets.

Cecilia Kushner va nous présenter trois des interventions que nous avons eues à New York. L'une porte sur PlaNYC, la planification new yorkaise. La deuxième intervention, qui est celle d'Amanda Burden, porte sur les grands enjeux de qualité urbaine de New York et les méthodes de l'agence. Enfin, elle terminera par sa propre intervention, qui est de savoir comment on rentre dans la machine, et comment on fabrique ce partenariat.

Comme traditionnellement dans les 5 à 7, un aménageur réagira aux propos du conférencier. Aujourd'hui, c'est Laurent Théry qui prendra la parole. Grand prix d'urbanisme, il a dirigé la SAMOA, l'île de Nantes, et dirige aujourd'hui Euralille.

Cecilia Kushner

Je vais vous présenter la philosophie, la vision urbaine qui est celle de l'administration Bloomberg depuis 2002, les principaux outils qu'on utilise à New York pour faire de la ville. Je vais me concentrer en particulier sur les innovations en matière de zonage. Le zonage est l'outil principal des urbanistes à New York, c'est vraiment ce qui nous permet de changer la ville au quotidien.

La vision urbaine de Michaël Bloomberg

Le monde associe New York à Manhattan, ses gratte-ciel, sa densité exceptionnelle, ses taxis jaunes, ses rues bondées, etc. Mais tout cela n'est vraiment qu'une des facettes de New York : c'est Manhattan, et une petite partie de Manhattan. Une grande partie de New York ressemble à un patchwork de quartiers très différents qui sont pour la plupart peu denses, et qui présentent pour beaucoup un aspect banlieusard (diapo 2 à 4).

Notre mission à l'agence d'urbanisme – quand j'utilise ce terme, cela correspond à la fois aux missions d'une agence d'urbanisme à la française, et à celles d'une direction de l'urbanisme d'une collectivité – est de **comprendre cette diversité des territoires, de la préserver et de la soutenir**. Ce qui fait que quelqu'un veuille emménager à Manhattan, est différent de la raison pour laquelle une personne veut vivre dans le Queens. Il faut garder cette diversité des territoires pour pouvoir préserver la diversité des populations.

Encourager l'activité économique et s'assurer que la ville de New York reste compétitive sur le marché économique global, est au cœur de notre mission. Tout aussi importante est la capacité de New York à accueillir ceux du monde entier qui viennent pour trouver un travail, monter une entreprise ou tout simplement améliorer leurs opportunités. Depuis l'élection de M. Bloomberg, l'agence d'urbanisme de New York est sous la direction du maire adjoint, qui est responsable du développement économique. Nous sommes 5 ou 6 agences, et l'urbanisme est considéré comme un outil du développement économique, pas seulement comme un outil pour faire de la ville. La capacité de New York à accueillir des individus du monde entier est l'une des clés du succès économique de New York et notre travail est de s'assurer que cette capacité continue de croître.

Il faut aussi que les gens aient envie de rester à New York. Pendant très longtemps, New York a perdu ses habitants. **Notre travail se concentre donc beaucoup sur les questions liées à la qualité de vie, pour s'assurer que dans tous les quartiers, les gens aient les aménités dont ils ont besoin.** Nous nous assurons constamment que nos projets soient à échelle humaine et jugeons le résultat de nos projets sur la manière dont les gens utilisent l'espace au quotidien (diapo 5 à 8).

New York est composée de cinq *boroughs* dont quatre sont des îles. Le Bronx est le seul *borough* qui est rattaché au reste du continent américain. New York fait partie d'une métropole de 20 millions d'habitants, mais New York en elle-même comprend environ 8,4 millions d'habitants, ce qui correspond à peu près à la petite couronne parisienne. **L'un des défis les plus importants de New York est sa démographie** (diapos 9 et 10). Quand Bloomberg a été élu maire en 2002, le bureau démographique de notre agence d'urbanisme a fait la projection que d'ici 2030, il y aurait un million d'habitants supplémentaire. Comme Paris, New York est défini géographiquement, et ne peut pas s'étendre. La question qui se pose à nous est donc de savoir **comment construire de la ville dense sur de la ville dense**. Notre défi est d'accueillir cette croissance et de la canaliser aux bons endroits.

PlaNYC : la planification de New York

En 2007, le maire Bloomberg a publié PlaNYC, qui sert de guide, de carte de route pour toutes les agences de la Ville de New York, pour parvenir à maîtriser cette croissance. **L'objectif de ce plan est que New York continue à grossir, tout en augmentant la qualité de vie dans chacun de ses quartiers, et tout en augmentant la qualité de ses infrastructures.**

PlaNYC, qui a été remis à jour en avril 2011, **présente 128 projets précis pour que New York diminue de 30% ses émissions de gaz à effet de serre**. Ces projets représentent un éventail très large allant de la concentration des nouveaux logements au plus près des transports, à la création de nouveaux parcs et la plantation d'un million d'arbres, à la gestion de l'eau et des déchets (diapo 11 et 12).

Ces projets définissent le carnet de route de l'administration Bloomberg pour un nombre important d'agences. Et pour s'assurer que ces projets continuent après le départ de l'administration Bloomberg en Janvier 2014, **PlaNYC a été inscrit dans la constitution de la Ville de New York** et doit être remis à jour tous les 4 ans.

L'urbanisme joue un rôle important dans la mise en place de cette stratégie pour 2 raisons principales:

1) 80% de l'énergie consommée à New York est consommée par nos bâtiments. Moderniser ce tissu est un enjeu urbain incroyable.

2) Nous devons préparer New York à recevoir nos projections démographiques (750 000 personnes d'ici 2030) donc nous devons créer de nouveaux logements et de nouveaux emplois. En même temps, il faut préserver nos quartiers moins denses, préserver la diversité des paysages qui est la richesse de New York (diapo 13).

Notre chance est que New York est une ville historique dense avec des usages mixtes dans chaque quartier et avec un système de métro développé. Les New Yorkais sont les Américains qui utilisent le moins l'automobile. Ils dépensent à peu près 2/3 de moins d'énergie que l'Américain moyen.

Notre objectif à l'agence d'urbanisme, est de concentrer la croissance des nouveaux bâtiments autour des transports en commun. D'ici 2030, nous voulons que 95% des nouveaux permis de construire soient situés à moins de 500 mètres d'une station de métro. C'est un critère simple que l'on peut mesurer chaque année (diapo 14).

Les innovations en matière de zonage

Le zonage est l'outil principal que nous utilisons à l'agence d'urbanisme.

La grille de New York (diapo 15-16) a été créée en 1811. Il s'agit d'un réseau de 11 avenues et 155 rues qui constituent la toile sur laquelle s'est développé Manhattan et plus tard les autres *boroughs*. Le but de la grille est simple : faciliter le développement avec des îlots à la géométrie régulière, qui donnent directement sur la rue et qui donc sont très faciles à construire. Dès sa création, le plan de New York est un outil pour le développement immobilier.

Les espaces verts et les ouvertures ne sont pensés que plus tard. Central Park ne fait pas partie du plan de 1811 et c'est sous la pression des familles fortunées de New York que Central Park naît en 1854 (diapo 17). Au départ, il y avait environ 1600 personnes pauvres qui vivaient sur les terrains de Central Park : elles ont été chassées pour la construction du parc. Aujourd'hui, la valeur immobilière des terrains qui ont été créés le long du parc est absolument incroyable.

Le premier plan d'urbanisme n'est développé qu'en 1916 et il est créé en réaction au surdéveloppement des immeubles de bureaux. La grille de 1811 ne met aucune limite sur la construction. En 1915, un immeuble de 42 étages (diapo 18), l'*Equitable Building* est construit dans Lower Manhattan. Avec une hauteur de 163 mètres et sans revers, il crée une ombre de près de 3 hectares autour de lui. Les propriétaires de terrains et de bâtiments autour de l'*Equitable Building* se plaignent du fait que cette nouvelle structure fait perdre de la valeur à leur propriété. C'est pour cette raison que naît le premier plan de zonage. Le zonage vise à codifier l'urbanisme vertical et assume trois fonctions : s'assurer que tous les bâtiments ont accès à la lumière et à l'air, et garantir la valeur immobilière des terrains. Il continue aujourd'hui d'avoir cette mission importante.

Le plan de 1916 crée la forme iconique des grattes ciels new yorkais, ce qu'on appelle à New York la forme du gâteau de mariage, *the wedding cake building*. Le but de cette forme est d'assurer que la lumière atteigne les trottoirs et que les bâtiments les plus hauts ne dévalorisent pas leurs voisins. Cette forme est prescrite jusque dans les années 1950. Mais à cette période se constitue un nouveau mouvement architectural, le mouvement international de Le Corbusier. A New York, les architectes et les promoteurs immobiliers, qui jugent que la forme *wedding cake* est ridicule, font pression pour que le plan d'urbanisme de New York ait une forme plus internationale (diapo 19).

Le deuxième plan de zonage de 1961 est donc un pur produit de son époque : il préconise des tours et des barres sans relation avec la rue, entourée de places et de jardins, qui sont en réalité plus souvent des parkings. L'approche est aussi différente : en 1916, le zonage était créé pour minimiser les impacts négatifs du développement. En 1961, la volonté est de recréer la ville, d'avoir une vision « moderne » pour New York.

Le plan de 1961 existe toujours. Il a été modifié des centaines de fois depuis sa création : le plan de 1961 contenait 318 pages, et en contient aujourd'hui 994. **Cette complexité du code démontre la méthode privilégiée des urbanistes depuis 1961: modifier le code quartier par quartier, régler les problèmes l'un après l'autre, favoriser une approche progressive et cumulative plutôt que de recréer un nouveau plan pour l'ensemble de la ville qui représenterait encore une fois le dogme de son époque.**

Le zonage new yorkais contient aujourd'hui 138 zones (diapo 20), avec des types d'occupation ou d'utilisation du sol différents, mais aussi une emprise au sol, une hauteur maximum des constructions, un aspect extérieur, des règles de stationnement et des coefficients d'occupation des sols différents.

Depuis 1961, **les urbanistes new yorkais n'ont cessé de créer de nouvelles règles pour permettre aux nouveaux bâtiments de s'intégrer au contexte de la rue et de leurs voisins.** Au lieu de permettre de mettre de la tour et de la barre partout, quelle que soit la densité, on dessine le bâtiment pour qu'il s'intègre dans le contexte de son quartier. **C'est ce qu'on appelle le *contextual zoning***, le zonage contextuel. C'est l'une des transformations les plus importantes de la forme urbaine new yorkaise.

Depuis 2002, nous avons changé le plan d'urbanisme dans 114 quartiers, ce qui représente un tiers de la superficie de la ville de New York. Ces changements de plan ont radicalement modifié la façon dont New York va se développer dans le futur, en cherchant à rediriger le développement dans les

quartiers où il y a de la densité, et diminuer la capacité à construire dans les zones qui sont plus loin du métro, où les gens doivent circuler en voiture (diapo 21).

Parfois, ce sont les élus locaux qui formulent des demandes de changement des règles de zonage. Parfois c'est nous, en tant qu'agence d'urbanisme travaillant pour le maire, qui allons vers les élus locaux pour leur parler des opportunités de densification. Nous essayons toujours de mettre en place des équilibres locaux.

Le processus de concertation publique : ULURP

Toutes les modifications de zonage, qu'elles soient faites par l'agence d'urbanisme ou par un promoteur immobilier, doivent passer par un processus de concertation publique, nommée **ULURP : Uniform Land Use Review Procedure**. La procédure ULURP (diapo 22) dure à peu près 7 mois, et codifie la concertation publique. **Tous les projets qui veulent déroger à la règle doivent être entendus par :**

-le *Community Board* de leur quartier (New York a été découpé en 59 quartiers et chaque quartier a un Community Board, composé de 50 membres, habitants, commerçants),

-le *Borough President* (chaque Borough a un président)

-la *City Planning Commission* (composée de 13 membres avec à sa tête la directrice de l'agence d'urbanisme)

-le *City Council* (le conseil municipal avec 51 représentants).

Le *Community Board* et les *Borough President* donnent uniquement des recommandations sur les projets. La *City Planning Commission* et le *City Council* votent formellement pour les changements de zonage.

Le but de ULURP est de considérer les bénéfices de chacun des projets à l'échelle locale comme à l'échelle de la ville entière. Près de 500 projets sont revus tous les ans : une petite minorité sont des projets que nous mettons en place à l'agence d'urbanisme, et la grande majorité sont des projets que des promoteurs immobiliers nous présentent parce qu'ils veulent déroger à la règle. Ce système démocratique permet d'avoir un urbanisme rapide et de projet. Il permet aux habitants du quartier de présenter leur vision locale, mais aussi à la Ville d'imposer un agenda plus large.

Ce processus a été créé en 1975, à une époque où les new yorkais demandaient à avoir plus de pouvoir et de transparence sur la vie de leur quartier. Depuis plus de 30 ans qu'il est utilisé, les communautés, les politiques, les groupes de pression, tous ceux qui participent aux débats sur le développement de New York se sont « rodés » sur la manière de l'utiliser et de faire de la négociation urbaine de projet.

Le zonage et la règle pour favoriser le développement de la ville

L'un des objectifs de l'agence d'urbanisme est de faciliter la construction. **Les règlements d'urbanisme à New York sont destinés à l'action. Les promoteurs immobiliers sont considérés comme des exécutants parce qu'ils réalisent la vision de la ville que nous avons mise en place.** La sophistication des règles d'urbanisme ces 10 dernières années, tient pour partie à l'incroyable boom immobilier qu'a connu New York. Il y avait une telle pression immobilière que la Ville a dû y répondre d'une manière plus active que cela n'a été fait dans les années 1970 ou 1980. En 2005, au plus haut de cette croissance, 31 599 permis de construire pour de nouveaux logements ont été demandés.

Le but du zonage et de la règle, est **d'encourager le développement, de le réguler pour minimiser ses effets néfastes potentiels, et de l'utiliser pour réaliser des transformations urbaines qui contiennent aussi des équipements publics.** Beaucoup d'équipements publics sont

produits par des promoteurs immobiliers privés. Ces deux bâtiments récents (diapo 23) ont été construits sans que les promoteurs immobiliers aient eu besoin de changer les règles d'urbanisme. La Ville veut que les règles d'urbanismes soient souples, et encouragent la construction et les formes architecturales nouvelles. C'est pour cette raison que dans les projets que je vais vous présenter, l'agence prend la responsabilité politique et juridique du projet, pour que les promoteurs immobiliers puissent construire le plus rapidement possible.

Nous avons adopté une approche globale avec des projets importants dans les cinq *boroughs* et dans tous les quartiers qui présentaient des opportunités de croissance (diapo 24). **Parmi les mécanismes innovants qui ont été développés ces 10 dernières années, on trouve le mécanisme du *special district*, la zone spéciale (diapo 25). Certains quartiers ont une valeur urbaine reconnue et protégée, et des règles particulières sont créées, des sortes de schémas directeurs, pour permettre à la fois de concentrer le développement et de lui donner une forme unique et caractéristique.** Comme vous le verrez, le but de ces *special districts* est aussi d'utiliser le zonage pour créer de la valeur publique comme des infrastructures ou des supermarchés.

Le projet de la High Line

L'un des *special districts* les plus couverts de succès à New York est celui de la High Line, située à West Chelsea (*Special West Chelsea District*, 2005). La High Line était une voie ferrée utilisée pour le transport industriel, qui appartenait à une entreprise de chemin de fer privée, et qui a cessé d'être utilisée dans les années 1980. Abandonnée, elle s'est transformée en jardin naturel. Elle était fermée au public, mais pour les gens qui avaient la possibilité de la voir, elle ressemblait à une forêt vierge au milieu de Manhattan.

À la fin de son mandat, l'administration Giuliani avait ordonné la démolition de la High Line. Les propriétaires des terrains situés sous la High Line voulaient évidemment la voir tomber pour pouvoir développer leurs parcelles. Mais deux habitants du quartier, Robert Hammond et Joshua David, ont commencé à organiser un mouvement local contre la démolition avec l'idée folle de transformer la High Line en parc. Après trois ans de lobby et de batailles médiatiques, ils ont gagné leur pari quand l'agence d'urbanisme a décidé de créer le *West Chelsea Special District* juste après les élections. **Nous avons utilisé un vieil outil d'urbanisme new yorkais, qui permet de transférer les droits de construire.** Les propriétaires des terrains situés en dessous de la High Line ont pu transférer leur coefficient d'occupation des sols sur les terrains situés sur les avenues. Ils ont réalisé la valeur immobilière de leur terrain, vendu leur COS, et on a finalement accepté de voir la voie ferrée protégée (diapo 26 à 30).

La complexité de ce plan était d'assurer que la High Line ne soit pas dans l'ombre permanente des structures voisines. **Des règles précises ont été créées** pour que 25% de chaque bâtiment localisé au coin de rues ne dépasse pas une certaine hauteur, pour que 60% de chaque bâtiment situé le long de la High Line ne dépasse pas la hauteur du parc, et que 20% de cette surface soit entretenue comme espace planté (diapo 31-32).

Il s'agissait aussi de permettre aux gens de monter sur la High Line. **Nous avons donc créé un bonus, qui incitait les propriétaires et les promoteurs immobiliers des terrains situés entre la 16^{ème} et la 19^{ème} rue, à créer des entrées publiques** avec des ascenseurs, des escaliers et des toilettes dans ces nouveaux bâtiments. En échange, ils obtenaient la possibilité de construire un bâtiment plus élevé ou plus large.

Nous avons donc élaboré un plan qui utilise la High Line comme principe organisateur du quartier. Depuis son ouverture en 2009, la High Line connaît un succès incroyable : 2 millions de personnes l'ont visitée l'an dernier et c'est devenu une destination touristique connue dans le monde entier (diapo 33 à 35). **Le succès de la High Line n'est pas seulement le succès du parc, c'est aussi le succès d'un nouveau quartier qui s'est défini en accord et en fusion avec la High Line,** démontrant que le code d'urbanisme et les *special districts* sont des modèles qui fonctionnent. La High

Line est célèbre pour son *design*, les plus grands architectes veulent participer aux nouvelles constructions du quartier. Depuis 2005, 34 nouveaux bâtiments ont déjà été construits (diapo 36).

Les concepteurs de la High Line, Elisabeth Diller et James Corner, ont été choisis suite à une compétition internationale. La Ville de New York a financé la construction du parc. Mais la gestion quotidienne est entièrement prise en charge par des fonds privés. Robert Hammond et Joshua David dirigent l'association « Friends of the High Line », qui est l'organisation qui gère au quotidien ce parc.

Le projet de Greenpoint Williamsburg : la reconquête des fronts d'eau

New York est une collection d'îles. Les rivières et le port sont nos plus grandes ressources, mais aussi celles qui sont le moins utilisées (diapo 37). Historiquement, New York s'est développée en tournant le dos à ses rivages, mais petit à petit, les new yorkais se réapproprient cet espace. La Bronx River (diapo 38) est une rivière historiquement très polluée, mais la Ville et les associations locales la nettoient et la rouvrent progressivement. Le zonage a été l'une des méthodes privilégiées pour redévelopper ces espaces. Les new yorkais ont ainsi été les témoins de la transformation des rivages industriels en rivages mixtes avec des esplanades publiques, du logement et de l'activité (diapo 39).

L'un des projets phares de cette transformation est Greenpoint Williamsburg, sur l'East River à Brooklyn, en face de Manhattan (diapo 40). L'enjeu était de retisser les rivages avec les espaces résidentiels existant et de créer une esplanade publique qui donne accès à la rivière en continu sur 2-3 km, pour la première fois de l'histoire de Brooklyn. Parce que les rivages étaient industriels, ils appartenaient à des propriétaires privés. Aux Etats-Unis, et à New York, la Ville ne peut pas se permettre d'exproprier ces terrains : c'est beaucoup trop coûteux et c'est une procédure extrêmement longue et difficile, à la fois juridiquement et politiquement. **Avec le zonage de Greenpoint Williamsburg, la Ville a créé un nouveau code, le *waterfront access plan* et le *waterfront zoning*, qui oblige les promoteurs immobiliers à construire 12 mètres d'esplanade publique ou 15 à 20% de leur terrains le long des rivages en esplanade publique.** Les rivages s'ouvrent donc au public au fur et à mesure que ces terrains se redéveloppent. **Le zonage contient des règles de *design* précises pour les arbres et autres plantations, le mobilier urbain et autres aménités pour assurer la continuité paysagère de l'esplanade** (diapo 41 à 43). En 2009, nous avons révisé ces règles pour créer une plus grande souplesse paysagère et permettre aux promoteurs de construire des espaces qui épousent mieux les contraintes et opportunités particulières de leur terrain. Quand ces espaces publics sont construits, les promoteurs peuvent décider de rester propriétaires, et ils doivent alors les entretenir, ou ils peuvent transférer la propriété à la Ville, et c'est le département des parcs et jardins qui sera responsable de l'entretien.

Cette approche développée avec Greenpoint Williamsburg, et qui a depuis été utilisée dans d'autres projets, **a permis de créer du logement dense sur les rivages avec une transition douce vers les quartiers moins denses, et a aussi permis de créer de l'équipement public sans entraîner de dépense publique pour la mairie.** La reconquête des rives reste un enjeu majeur pour la mairie et pour notre agence. Le nouveau plan que nous avons mis en place, Vision 2020, énonce clairement que l'objectif des dix prochaines années est de permettre aux new yorkais de rentrer dans l'eau. Le port et les fleuves de New York sont les espaces publics de demain et nous devons les ouvrir pour agrandir la ville et brouiller les limites entre les *boroughs*.

Coney Island et 125th street : créer de la mixité urbaine et réguler l'usage des rez-de-chaussée