

## Grand Central Terminal

*Hervé Dumez*

C'est une expérience rare. Vous entrez dans un bâtiment et une lumière diffuse, jouant avec les matériaux et les formes, vous pénètre en vous apaisant. Elle vous retient au point que repartir devient difficile. Et une fois de nouveau dans le monde alentour, le souvenir en persiste, comme d'un éden qu'il a fallu quitter. Il y a quelque chose de religieux dans cette impression et la Sagrada familia ou la Sainte Chapelle viennent naturellement à l'esprit.

Mais une gare ?

Chaque fois que vous êtes à New York pourtant, impossible de ne pas aller passer une ou deux heures à Grand Central Terminal Station. Comme vous, dix mille personnes y entrent par jour sans avoir aucun train à prendre. Vous montez l'escalier inspiré par celui de l'opéra Garnier et vous commandez un verre de vin blanc (évitez le café, il est parfaitement imbuvable). Au-dessus de vous, la voûte céleste et ses constellations dont on vous a expliqué qu'elle était vue à l'envers pour nous, mais à l'endroit pour les yeux du créateur qui la domine. Plus prosaïquement, il est probable que les peintres se trompèrent simplement dans leurs plans. Peu importe, votre regard se perd dans son vert à la nuance tendre que relève l'or des signes zodiacaux. Les fenêtres translucides filtrent les rayons de l'extérieur qui se mêlent à ceux des grands lustres en une lumière étrangement opalescente. En bas, sur le sol de marbre, des centaines de gens attendent, traversent ou font les cents pas. Quelquefois, un groupe d'enfants se bousculent. Le bruit ambiant flotte sans être dérangeant, presque doux lui aussi. L'espace est vaste sans être écrasant, et l'immense drapeau américain s'y fond avec grâce.

Cette merveille fut à deux doigts de disparaître.

Dans les années 1960 et 1970, les compagnies de chemin de fer s'effondrent sous l'effet de la concurrence de la voiture et des cars. Elles réalisent que si leur activité est en déclin, elles possèdent des avoirs immobiliers précieux. En 1963, la Pennsylvania station, sur la trente-deuxième rue entre les septième et huitième avenues, est impitoyablement abattue et remplacée par un énorme complexe sans charme aucun, le Madison Square Garden, l'opération générant un bénéfice financier considérable. Or, quelques années plus tard, la Pennsylvania Railroad fusionne avec sa vieille rivale, la New York Central, pour former la Penn Central.

Stuart Saunders, le dirigeant du nouvel ensemble, est celui-là même qui a détruit la Penn station. Il ne considère plus son entreprise comme une firme de transport ferroviaire mais comme le plus gros propriétaire des États-Unis. Un projet d'immeuble de cinquante-cinq étages couvrant Grand Central est aussitôt élaboré.

Le cinquième amendement de la constitution des États-Unis prévoit que la puissance publique a le droit d'intervenir sur des projets privés, mais qu'il faut alors dédommager celui qui est lésé par cette intervention (*nor shall private property be taken for public use, without just compensation*). La ville de New York peut bien essayer de bloquer la quasi-destruction de la plus belle des gares jamais construite, mais elle risque d'avoir à payer à la Penn Central l'équivalent de tout l'argent que celle-ci aurait pu tirer de son gigantesque projet immobilier. Or, la cité est alors en quasi-faillite et n'a plus un sou. En 1969 pourtant, la commission en charge de l'urbanisme, à l'unanimité, décide de bloquer le projet. La Penn Central traîne en justice la ville de New York pour exiger dédommagement.

Le juge ayant à connaître l'affaire s'est illustré quelques années auparavant par sa condamnation des époux Rosenberg comme espions, une des plus grandes erreurs judiciaires du siècle. Il donne raison à la Penn Central. Selon lui, d'une part la valeur esthétique de la gare a été considérablement entamée par la construction de l'immeuble de Pan Am<sup>1</sup> qui a défiguré Park Avenue et Grand Central. Une horreur de plus ne lui apparaît donc pas un problème. D'autre part, l'interdiction faite par la ville de New York tombe bien sous le coup du cinquième amendement. Au moment où le jugement est rendu public, la Penn Central n'existe plus. La bulle immobilière a éclaté et l'a balayée. Mais ses créanciers sont quant à eux toujours là. Ils réclament soixante millions de dollars de dommages et intérêts que la ville n'est pas en situation de payer. Le maire, impuissant, envisage donc de laisser finalement détruire la gare.

C'est alors que lui arrive une lettre qui sera rapidement rendue publique.

*Cher monsieur le maire,*

*N'est-il pas cruel de laisser notre ville mourir progressivement, dépouillée de tous ses moments de fierté, jusqu'à ce que plus rien ne reste de son histoire et de sa beauté pour inspirer nos enfants ? S'ils ne sont pas inspirés par le passé de notre cité, où trouveront-ils la force de combattre pour leur futur ? Les Américains disent se soucier de leur passé mais, pour des gains de court terme, ils l'ignorent et ils détruisent tout ce qui compte...*

La signature est celle de Jacqueline Kennedy-Onassis. Habilement, elle fait en sorte que le maire puisse passer pour un héros s'il résiste : il ne peut que décider finalement de faire appel et l'arrêt de première instance est annulé. Mais les vautours ne lâchent pas prise. L'affaire remonte finalement à la Cour suprême. Quand s'ouvrent les auditions, Jacky tient une conférence de presse dans la gare même, à l'Oyster Bar, devant une nuée de photographes, puis prend solennellement le train au sous-

1. Aujourd'hui immeuble MetLife et toujours aussi laid.



sol pour Washington afin d'y être présente lors des audiences. La Cour appuie finalement la position prise par la ville de New York.

Dans le couloir d'entrée de la gare, discret, un médaillon a été apposé pour remercier Jacqueline Kennedy d'avoir sauvé cet espace, comme elle à la beauté si pure ■