



École des Ponts
ParisTech

amur

mastère spécialisé

CENTRALITES

entre local et métropolitain

Aménagement et maîtrise d'ouvrage urbaine
Atelier International
Paris – Tokyo (mars 2013)

Equipe projet

Laure BELLON-SERRE
Mathilde BONNEAU
Clément JAVOURET
Grégory PAGE
Benoît SEBILLE

Enseignants

Claude Prelorenzo
Nathalie Roseau

Promotion 2012 - 2013

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION.....	P.5
1.1 TOKYO ET LA CENTRALITE.....	P.5
1.2 TERRITOIRE D'ETUDES.....	P.6
2. DIAGNOSTIC.....	P.7
2.1 PREMIER CONSTAT : UNE PLUS FAIBLE CENTRALITÉ CÔTÉ TOKYO.....	P.7
2.1.1 DES QUARTIERS DE GARES PLUS CENTRAUX CÔTÉ KAWASAKI.....	P.7
2.1.2 UN PLUS FAIBLE ANCRAGE DE KAMATA AUX ÉLÉMENTS MÉTROPOLITAINS STRUCTURANTS.....	P.9
2.2 DEUXIÈME CONSTAT : LA RIVE TOKYOÏTE EN DÉPRISE, UN ATOUT INEXPLOITÉ.....	P.9
2.2.1 UN TERRITOIRE EN DÉPRISE.....	P.9
2.2.2 UN ATOUT INEXPLOITÉ.....	P.11
2.3 ENJEUX.....	P.11
3. STRATÉGIES.....	P.12
3.1 LA CENTRALITÉ LINÉAIRE.....	P.12
3.2 UN PROJET DE REGENERATION.....	P.12
4. PRÉSENTATION DU PROJET.....	P.13
5. PROGRAMMATION.....	P.16
5.1 PHASE 1: MISE EN PLACE DU PROCESSUS.....	P.18
5.2 PHASE 2: LA CENTRALITE REGENERATIVE EN FONCTIONNEMENT.....	P.26
5.3 PHASE 3: LA CENTRALITE LINEAIRE CONCRETISEE.....	P.31
CONCLUSION.....	P.36

I. INTRODUCTION

1.1 TOKYO ET LA CENTRALITÉ

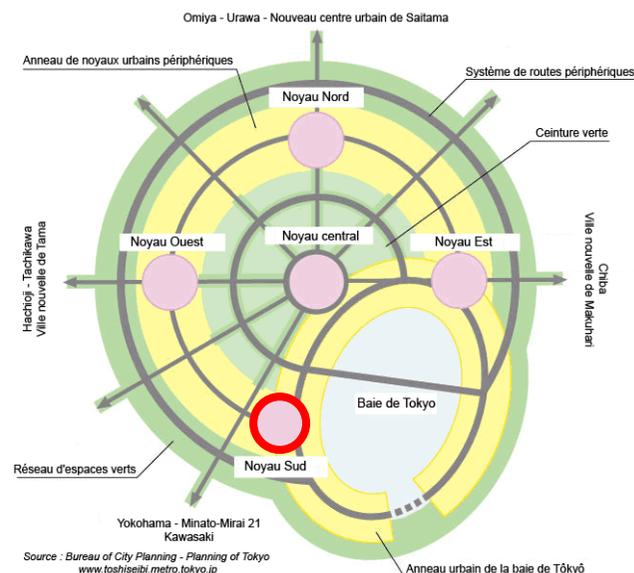


La métropole de Tokyo tient une place prépondérante au sein de l'économie et la démographie japonaise. Générant 18% du PIB national et rassemblant une population de 13 millions d'habitants, soit 10% de la population totale, elle se concentre sur seulement 0,5% de l'archipel. Son agglomération (Tokyo préfecture et ses trois préfectures limitrophes) regroupe 35 millions

d'habitants. Selon la formule célèbre de Roland Barthes, Tokyo offre une singularité étonnante : bien qu'elle possède un centre, « ce centre est vide » (L'Empire des signes, 1968). Les visites lors de notre voyage mars 2013 à Tokyo, la découverte des différents quartiers de gare le long de la Yamanote, ou les documents issus de la Tokyo Metropolitan Government (TMG) nous ont vite poussé – considérant le pluriel de notre thème des centralités entre local et métropolitain – vers des considérations plus polycentriques.

En effet, Tokyo présente plusieurs centralités clairement affirmées de long de la ligne circulaire de la JR, la Yamanote Line. La croissance de la métropole, qui s'est accélérée au début de l'Ere Meiji avec le développement du réseau ferroviaire, s'est faite le long des axes de transports, faisant émerger des polarités multiples.

L'ambition de la TMG est aujourd'hui d'affirmer les nouvelles centralités émergentes au delà de cette ligne, avec des pôles, au nord, au sud, à l'est et à l'ouest autour de nœuds structurants,



Tokyo: diagramme circulaire de la zone métropolitaine

Natacha Aveline

 Localisation du terrain d'étude

notamment le long de la baie ou des pôles d'échanges de transport. Le pôle Sud, sur lequel se trouve notre terrain d'études, est en effet constitué par des éléments métropolitains structurants, le port de Kawasaki et l'aéroport d'Haneda, devenu aéroport international depuis peu.

La stratégie de la TMG semble répondre aux problèmes d'hypercentralité qu'a connus et que connaît encore Tokyo – l'exemple de la bulle immobilière des années 1980 et de ses effets centrifuges sur le résidentiel reste peut-être le plus frappant. C'est tout le paradoxe d'une ville qui, bien que d'envergure internationale, a vu sa population décroître, avec tous les inconvénients de la dispersion : augmentation des temps de trajet, congestion, augmentation des coûts et pollution... La volonté de la TMG de développer les centralités périphériques ne doit plus dès lors se comprendre comme une politique idéaliste d'égalité des territoires, mais comme un effort d'investissement dans les périphéries pour servir la force de la métropole, sans compter l'espoir de faire du Tokyo ferroviaire un modèle unique de développement durable.

Si cette volonté présente certaines similitudes avec le projet de Fiber City de Fumihiko Maki et Hidetoshi Ohno, comme la concentration autour des nœuds de transport, elle procède d'une démarche totalement différente puisque, loin d'être une démarche décroissante, il s'agit plutôt de miser sur l'importance grandissante de la métropole. Et en effet si l'agglomération va entrer dans une phase de vieillissement inconnue jusqu'à ce jour, avec la part des plus de 65 ans passant durant les 25 prochaines années de 20,4% à 28,9% en 2035, il n'est pas sûr que la population décroisse à Tokyo même, tant que la métropole renouvellera sa capacité à attirer les populations alentour.

Cette volonté de la TMG de développer de nouvelles centralités en périphérie de Tokyo nous amène à revenir sur la définition de la centralité dont nous avons traité dans notre travail de recherches préliminaire. Si la centralité a avant tout été pensée comme la propriété d'un espace central au sens idéal du terme, c'est à dire au centre de manière géométrique, elle a vite évolué, notamment et surtout en fonction de l'accessibilité d'un lieu. Webber affirme que « la centralité des activités urbaines est liée au degré selon lequel les activités tendent à se rassembler autour d'un point unique dans l'espace ». Christaller en 1933 dans La théorie des lieux centraux voit dans la centralité « la propriété conférée à une ville d'offrir des biens et des services à une population extérieure ». Manuel Castells en 1972 signale que « la centralité est la combinaison à un moment donné d'activités économiques, de fonctions politiques et administratives, de pratiques sociales, de représentations collectives ». Enfin, Françoise Choay montre que la centralité repose davantage sur l'accessibilité que sur la localisation et « dépend du pouvoir d'attraction ou de diffusion de cet élément qui repose à la fois sur l'efficacité du pôle central et sur son accessibilité. L'élément peut être un centre urbain ou un équipement polarisant plus spécialisé (centre commercial, culturel, financier, administratif, etc.). L'accessibilité est une condition majeure ». La volonté de la TMG de créer des pôles autour des nœuds de transport

périphériques apparaît dès lors bien plus réaliste qu'au premier abord. Il s'agira cependant de conférer à ces pôles, non seulement « l'accessibilité », mais aussi les autres caractéristiques de la centralité que nous avons retenues, notamment « l'attractivité » et la « force symbolique » qui font d'un lieu une véritable centralité.

1.2 LE TERRITOIRE D'ÉTUDE

Notre territoire d'étude, qui se trouve au Sud de Tokyo le long de la Tamagawa, recouvre les préfectures de Tokyo et de Kanagawa, au niveau de l'arrondissement d'Ota, côté Tokyo, et de la municipalité de Kawasaki, au sud. Contrairement à ce que pourrait impliquer une lecture concentrique de la métropole, la municipalité au sud est plus développée et dynamique que l'arrondissement tokyoïte qui lui fait face, au nord.



Vue aérienne du site

Limite administrative
Google Earth

2. DIAGNOSTIC

2.1 PREMIER CONSTAT : UNE PLUS FAIBLE CENTRALITÉ CÔTÉ TOKYO

Notre diagnostic du territoire a montré un déséquilibre entre les deux rives.

2.1.1 DES QUARTIERS DE GARES PLUS CENTRAUX CÔTÉ KAWASAKI

Coté Kawasaki, les quartiers des gares de Kawasaki et Kosugi rassemblent tous les critères de la centralité et semblent gagner en importance. La centralité de la gare de Kawasaki en particulier, localisée au cœur de la ville, est accessible par plusieurs lignes de métro qui permettent l'accès direct au centre de Tokyo, à Yokohama, mais également au port de Kawasaki et à la périphérie ouest de la métropole. En termes de fonctionnalité, ses abords sont un « centre mixte », comme la Ville le définit, comprenant également des habitations et présentant les hauteurs les plus importantes des environs avec de nombreuses tours dédiées à des activités diverses.

Le quartier de la station de Kamata, son homologue tokyoïte, apparaît par contre être une centralité moins intense et de plus petite échelle : la gare possède en son sein un centre commercial, un shotengai couvert (une galerie commerçante piétonne), de nombreux commerces autour des deux places qui la bordent à l'ouest et à l'est, quelques immeubles

de bureaux, mais ses effets sur le tissu se font ressentir sur un périmètre plus restreint, avec une moindre intensité. Cette centralité, plus locale que métropolitaine, correspond au troisième type de notre typologie : un quartier de gare desservi par 2 lignes, contrairement au centre de Kawasaki, qui en recouvre trois. La proximité du quartier central de Kamata avec la station de Keikyukamata pourrait cependant un jour la faire classer parmi la catégorie D, comme Kawasaki.

Si nos visites ont confirmé toute la littérature selon laquelle les centralités à Tokyo sont des centralités de gares, l'accessibilité n'est cependant pas l'unique propriété d'un endroit central...

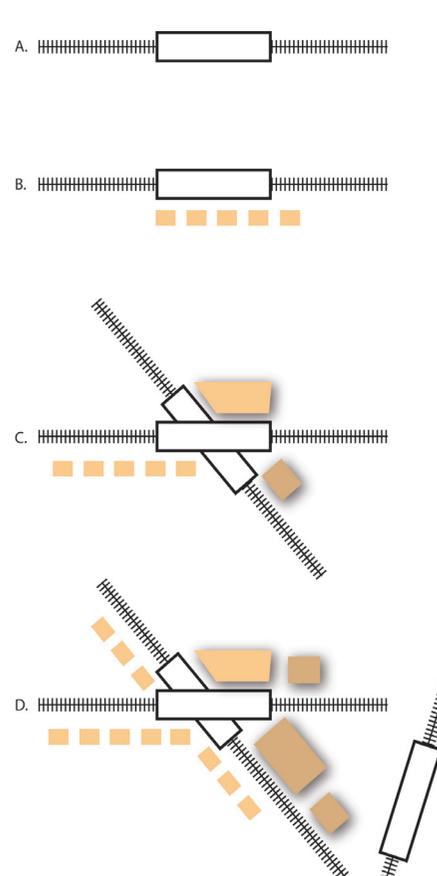
L'analyse plus large des contextes à Kawasaki et Ota explique pour une large part la plus faible centralité de Kamata.

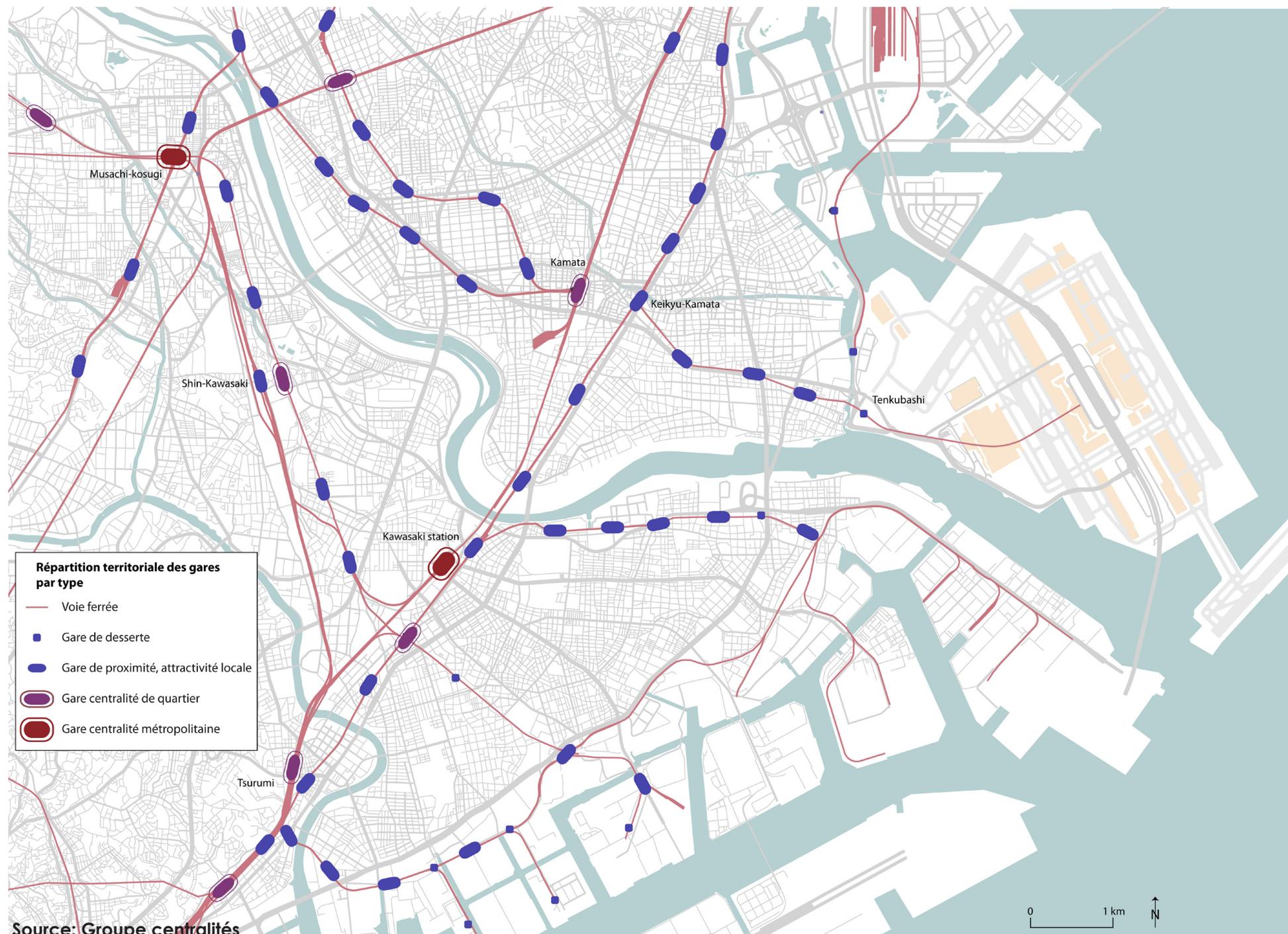
Typologie des gares

- A. Gare de desserte
- B. Gare de proximité, attractivité locale
- C. Gare centralité de quartier
- D. Gare centralité métropolitaine

-  Gare et ligne ferroviaire
-  Commerce sur la rue ou en galerie couverte (shotengai)
-  Centre commercial
-  Ensemble de bureaux

Groupe Centralités





2.1.2 UN PLUS FAIBLE ANCRAGE DE KAMATA AUX ÉLÉMENTS MÉTROPOLITAINS STRUCTURANTS

Le port et l'aéroport entretiennent des relations différentes avec leur territoire. Le port a un fort rapport à son territoire et cela s'explique par sa reconstruction après la Seconde Guerre Mondiale qui a permis la mise en place de nombreuses infrastructures de transport et la création d'un centre cosmopolite moderne proche de sa zone d'activité. La zone portuaire est alors parfaitement reliée aussi bien avec le tissu urbain environnant, qu'avec le centre-ville moderne ou le reste la région métropolitaine.

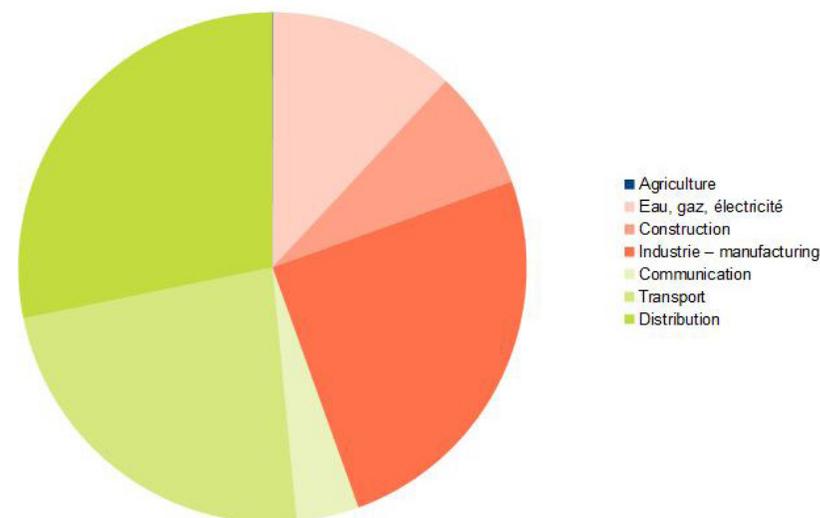
Au contraire, l'aéroport d'Haneda entretient un faible rapport à son territoire. Il a été construit sur un remblai dès 1931 à l'extrémité sud de Tokyo dans le district d'Ota, l'urbanisation y étant faible à l'époque. Son acquisition par l'armée américaine et l'ouverture de l'aéroport international de Narita en 1978 expliquent certainement le développement d'Ota dans l'indifférence de celui-ci. Le développement de l'aéroport, de son côté, s'est fait directement en direction de Shinagawa et non d'Ota, comme l'indique le parcours du monorail construit en 1964 pour les Jeux Olympiques d'été.

Avec l'ouverture des vols à l'international en 2010, des complémentarités semblent envisagées et des projets ambitieux émergent, tel que la construction d'un nouveau pont reliant le port à l'aéroport ou le développement d'un centre logistique de 170 000 m². Cependant, seul Kawasaki semble aujourd'hui profiter de ces projets, un exemple flagrant étant le King Sky Front, zone d'aménagement dirigée comme son nom l'indique vers l'aéroport, du côté de Kawasaki, et non de Tokyo.

2.2 DEUXIÈME CONSTAT : LA RIVE TOKYOÏTE EN DÉPRISE, UN ATOUT INEXPLOITÉ

2.2.1 UN TERRITOIRE EN DÉPRISE

L'économie d'Ota est sous-représentée dans les statistiques de Tokyo, avec seulement 4,5% des employés (même proportion en PIB) pour 7% de la population de Tokyo. Ota est un district fortement industriel depuis le milieu du XXe siècle, mais s'est mal remis de la crise des années 1970 et encore moins de la crise de 2008. Après une industrialisation tardive (années 1920), Ota est en effet devenue, grâce aux impératifs de reconstruction, le premier district industriel dès les années 1960. Le départ des grandes industries plus en périphérie, notamment décidé par le gouvernement pour limiter la pollution à Tokyo, a frappé de plein fouet les nombreuses PME, qui ont cependant su s'adapter et se tourner vers le marché international. Aujourd'hui, le secteur industriel d'Ota est composé à 82% de petites et moyennes entreprises de moins de neuf employés, et est spécialisé dans le métal et l'électronique de haut niveau (80%). L'extrême spécialisation de ces petites entreprises est leur atout en même temps que leur faiblesse : très compétentes dans leur domaine respectif, elles peinent cependant à assurer la recherche et la conception qui leur permettrait d'être concurrentielles face à leurs rivales asiatiques.



Répartition des emplois à Ota

Si l'attractivité économique d'Ota est décevante, son attractivité résidentielle n'est pas plus enviable. En effet, si la démographie de Tokyo s'est remise à croître après l'éclatement de la bulle immobilière, la population d'Ota, elle, stagne (diagramme 1). La capacité d'attraction d'Ota est en cause, de jour comme de nuit. En effet, si depuis 1975, Tokyo et Ota ont perdu des résidents, Tokyo a globalement continué à attirer des travailleurs le jour, à l'inverse d'Ota (diagramme 2).



La gare de Kamata, commerces, restaurants, bars



Quartier de Kamata, bureaux, résidentiel



Kekiyakamata, infrastructure routière



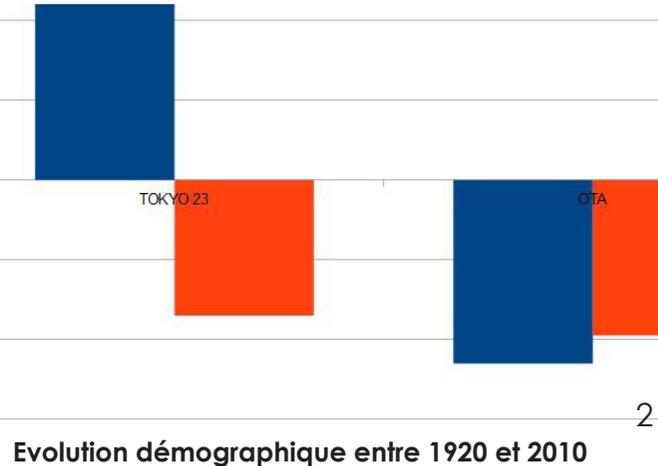
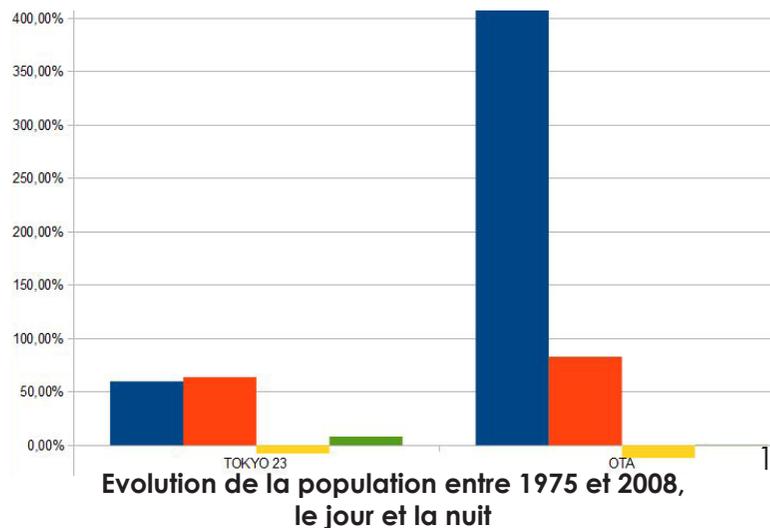
Ota, équipements de proximité



Ota, entrepôts vétustes



La Tamagawa, à l'est d'Ota, rénovation de digues



Source des statistiques:
 Site de la municipalité d'Ota: <http://www15.j-server.com>
 Site de la Tokyo Metropolitan Government: toukey.metro.tokyo.jp/fnenkan/fn-index.htm
 Ota City Industrial Promotion Organization, A guide to Ota City industry, 2009

2.2.2 UN ATOUT INEXPLOITÉ

Ota est donc un territoire périphérique à la ville de Tokyo, mais à la situation relativement centrale dans la plus grande agglomération de l'archipel japonais, notamment depuis qu'il est situé sur le pôle Sud que souhaite développer la TMG. Pourtant, la faible centralité de son quartier de gare principal, son faible ancrage au système métropolitain, ainsi que sa faible attractivité économique et résidentielle l'empêchent de jouer le rôle qu'il devrait dans la grandeur de la métropole. En particulier, la volonté de la TMG de remédier à ses problèmes d'étalement, d'hypercentralité et de transport ne pourra s'accomplir tant qu'Ota ne recouvrera pas l'attractivité qui a un jour été la sienne, et dont il porte en germe tous les éléments.

En effet, la plus faible centralité du quartier de gare de Kamata est en quelques sortes un atout, puisqu'il a préservé un tissu divers et mixte, à la fois très apte à muter et à l'attrait incontestable. La mixité des activités économiques, résidentielles, commerciales, la diversité du tissu, avec ses parcs, ses écoles, ses temples, sont les premiers garants d'un regain de l'attractivité résidentielle à venir. En particulier, la Tamagawa, atout sportif et environnemental métropolitain, pourrait donner toute la mesure de sa force si son attrait local était mieux mis en valeur. D'un point de vue économique, les PME d'Ota et leur main d'œuvre extrêmement qualifiée sont un atout à mettre en valeur dans le cadre industriel de la région.



2.3 ENJEUX

Les enjeux locaux d'Ota et les enjeux métropolitains de Tokyo se rejoignent : c'est en faisant d'Ota un territoire attractif que l'on accomplira la volonté de la TMG d'asseoir la grandeur de la métropole sur ses nouveaux pôles périphériques. Il faut donc renforcer la centralité à Ota et le réinsérer dans le système métropolitain en lui redonnant une vocation. Cela s'appuie sur la volonté de Kawasaki de s'ouvrir au nord vers Tokyo en enjambant le fleuve Tama.

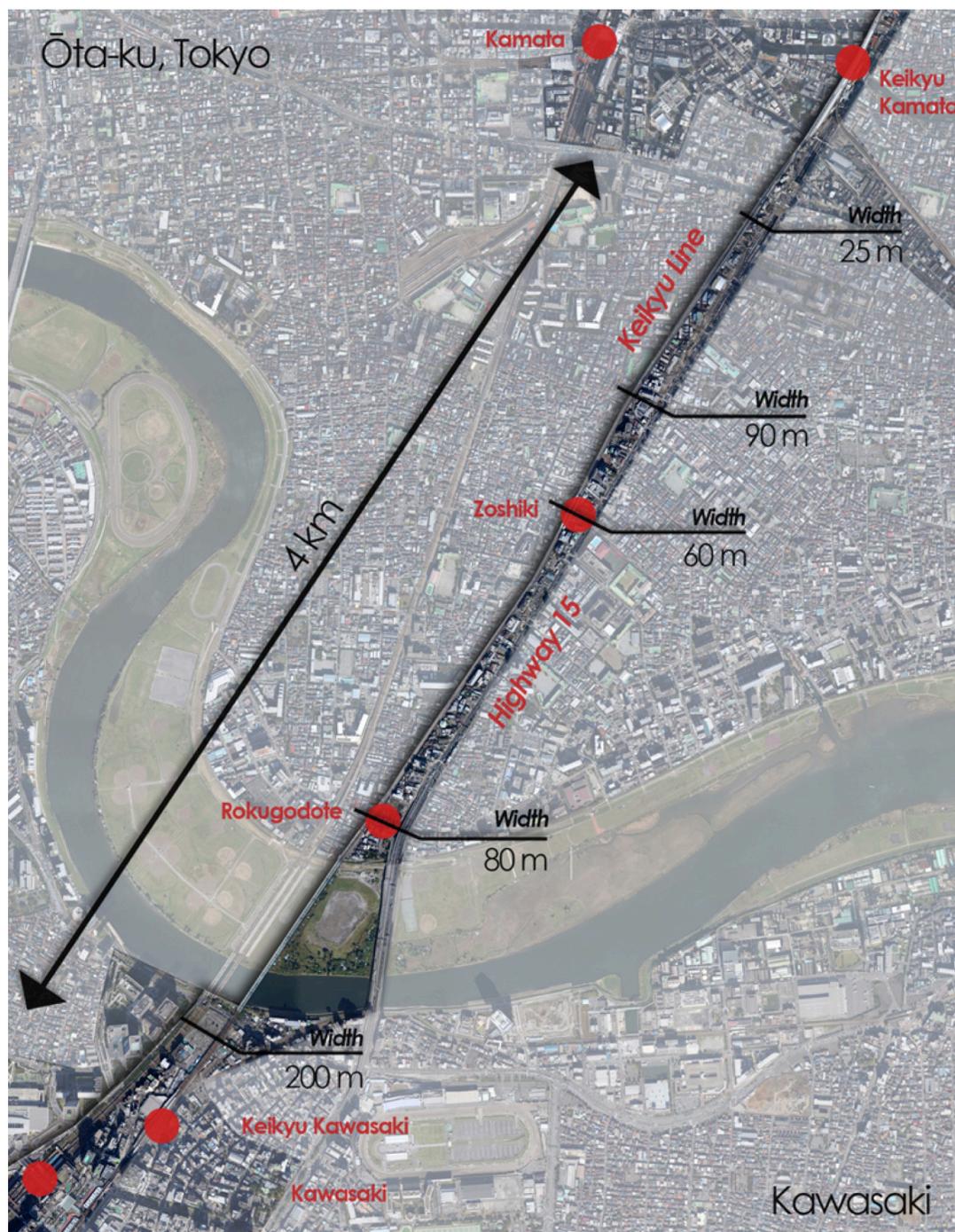
3. STRATÉGIES

3.1 LA CENTRALITÉ LINÉAIRE

Aujourd'hui la centralité d'Ota est une centralité tokyoïte classique : quartier de gare offrant commerces et services, elle est générique, plus accrochée au réseau métropolitain qu'au territoire local, elle est hermétique au tissu d'Ota, un tissu pourtant riche en opportunités et en besoins.

Afin de renforcer la centralité à Ota, il fallait repenser sa forme : une « centralité linéaire » accroît les points de contact avec son environnement, favorise une meilleure porosité et diffusion des activités polarisantes ainsi qu'une programmation plus large, repensée en fonction des besoins, pour une plus forte articulation des territoires. Les activités « centrales » doivent être au carrefour des besoins afin de servir le plus grand nombre, et créent par leur présence une dynamique d'entraînement. Comme la centralité linéaire est une forme inédite de centralité à Tokyo, elle fait centralité par sa forme, par ses aménités mises en valeur, par le travail sur les espaces publics et son impact sur les représentations collectives. En outre, cette forme linéaire, en diffusant la centralité, permet d'ouvrir celle-ci sur un tissu diffus, peu dense, à proximité d'aménités sportives de premier rang : la Tamagawa. Ajoutés à l'abondance d'espaces publics appropriables, ces éléments seront la garantie de l'attractivité de notre centralité à l'échelle métropolitaine.

Ce modèle de centralité linéaire convient particulièrement le long d'un axe qui relierait Keikyukamata au centre de Kawasaki, autour des lignes ferroviaires Keikyū Line, Keihin-Tohoku Line, et l'axe routier n°15 qui offrent de nombreuses opportunités foncières, la présence dans ce secteur d'une certaine concentration d'activités, l'intégration à un tissu dense aux activités variées et diffuses.



Un aménagement d'envergure permettra donc de rapprocher les commerces et les services des besoins du tissu environnant et de loger de nouvelles activités qui renforceront la centralité à l'échelle locale et en créeront à l'échelle métropolitaine, en articulant les besoins. En particulier, l'articulation avec les éléments structurants métropolitains que sont la Tamagawa, l'aéroport d'Haneda et la ville dynamique de Kawasaki, est une opportunité qui permettra de passer d'une centralité locale à métropolitaine.

3.2 UN PROJET DE RÉGÉNÉRATION

Ota, du fait de sa situation à un carrefour métropolitain, participera à la formation du pôle Sud. La « régénération » du quartier permise par la centralité linéaire permettra l'intégration du sud de Tokyo au système métropolitain ; en redonnant une forme et une structure à notre territoire, la centralité linéaire en effet le régènera, c'est-à-dire qu'elle l'engagera dans un processus vertueux de dialogue et de complémentarité entre des éléments locaux et métropolitains. Ce projet de régénération fera du quartier un laboratoire de réflexion sur les problématiques propres à tous les pays développés, économie stagnante, vieillissement de la population, évolution des modes de vie... Il s'agit d'innover autant du point de vue économique et scientifique que des attraits proprement humains, les espaces publics, les aménités culturelles, sportives et environnementales, avec la Tamagawa. L'aéroport est un élément métropolitain structurant que nous avons articulé avec les besoins locaux, et qui a aussi inspiré une partie de nos propositions.

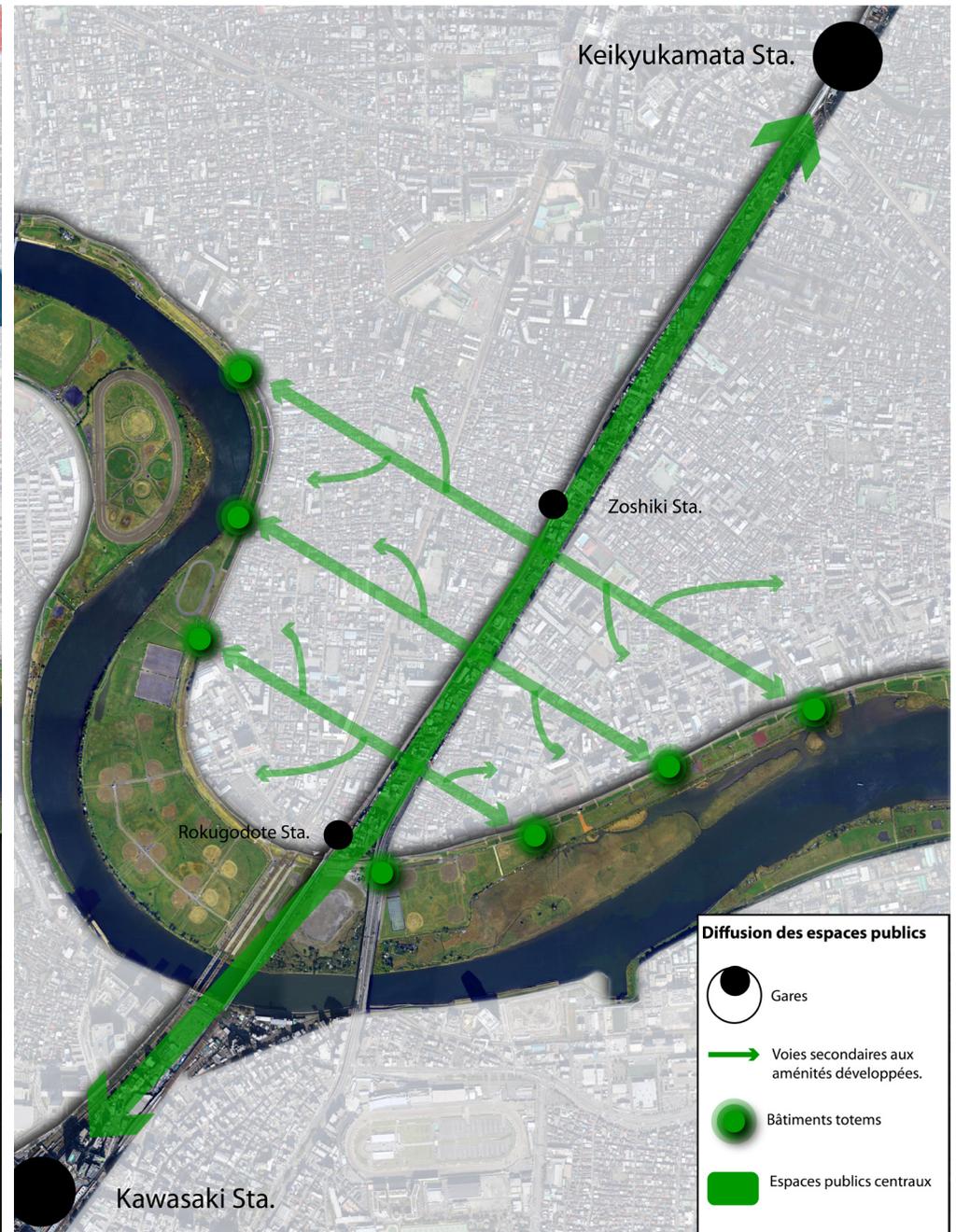
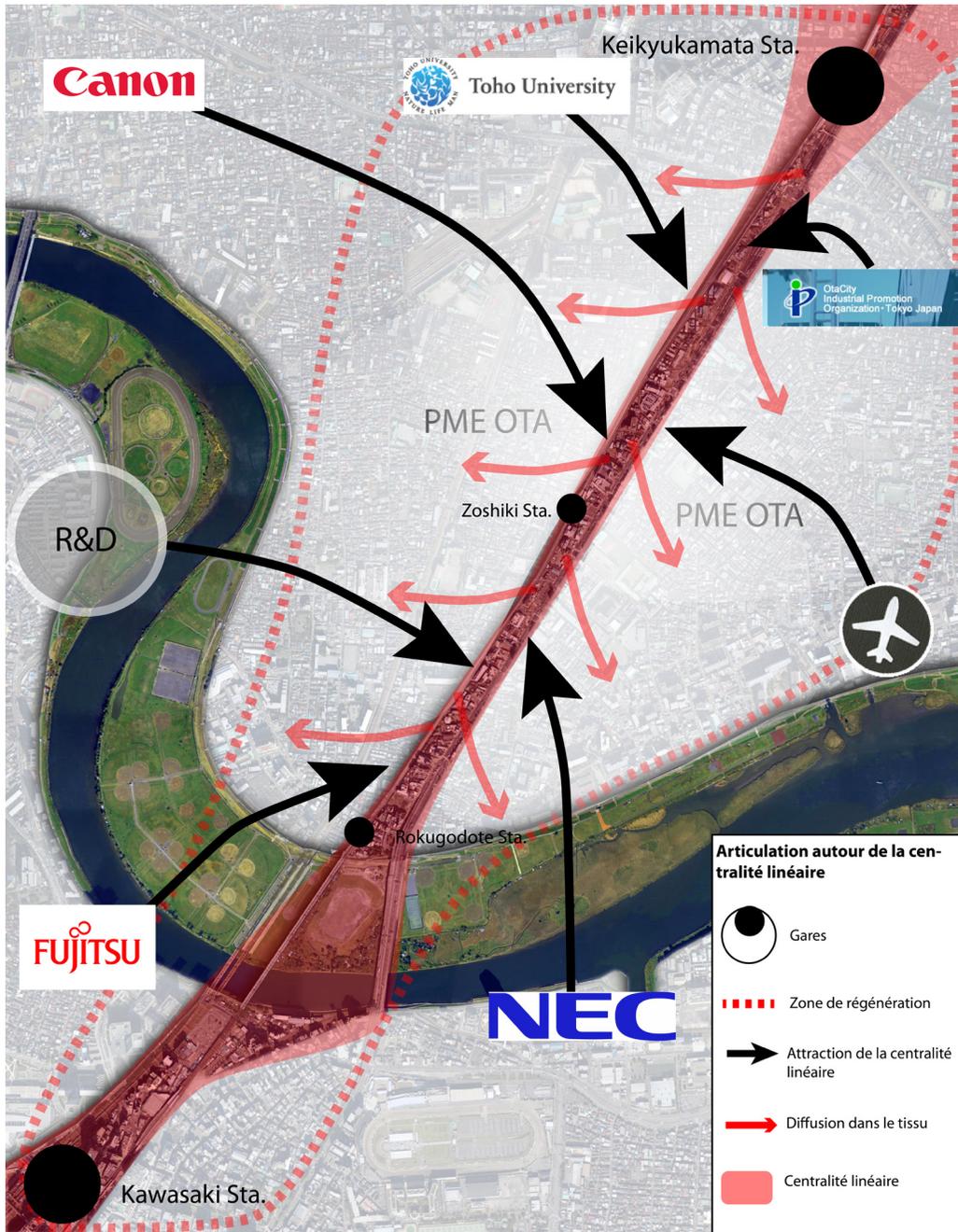
Ce concept de régénération est matérialisé par la diffusion sur le territoire du dynamisme de l'axe fort, la centralité linéaire. Sur cette colonne vertébrale se répartissent en effet des fonctions centrales auxquelles les activités présentes dans le tissu urbain environnant font écho. Le projet devra tirer profit de la proximité de Kawasaki et d'éléments structurants tels que l'aéroport pour favoriser l'implantation d'activités qui leur sont liés.

Partant d'une centralité polarisée fermée sur elle-même, nous arrivons ainsi à une centralité linéaire qui donne une dimension métropolitaine à un quartier entier, ainsi régénéré. Cette centralité linéaire régénérative sera le socle d'une représentation collective du noyau Sud.

4. PRÉSENTATION DU PROJET

Notre projet, parce qu'il prétend créer de la centralité, doit être, encore plus que tout autre projet d'aménagement, un projet pensé sur le long terme, par étapes. L'« effet Bilbao » n'est en effet pas une option puisque notre territoire est dans une situation centrale, à proximité de nombreux éléments déjà d'importance et structurants – du côté de Kawasaki ou de Tokyo – et qu'un équipement majeur supplémentaire serait à la fois coûteux et redondant. Au contraire, les besoins et les opportunités de notre territoire sont à la fois nombreux et divers, il s'agit surtout de jouer sur les connexions entre les différents éléments et amener progressivement les activités de centralité locale à s'articuler avec les activités de centralité métropolitaine.

Notre projet est donc un processus, en l'occurrence un processus de régénération, qui doit pourtant marquer les esprits dès le début, car la centralité est aussi symbolique. Il s'agira d'abord de diffuser la centralité et l'articuler avec les besoins locaux et régionaux (Schéma d'intentions 1), et de traiter des espaces publics sur l'ensemble de la zone de projet, afin de signifier l'importance du changement à venir (Schéma d'intentions 2). Par étapes successives, nous parviendrons finalement à des projets plus aboutis, de plus grande envergure, plus coûteux et d'échelle de centralité métropolitaine (Schéma d'intentions 3), comme des centres de recherches, de conférences et d'expositions, qui mettront en relation les habitants, les professionnels, qu'ils soient d'Ota,



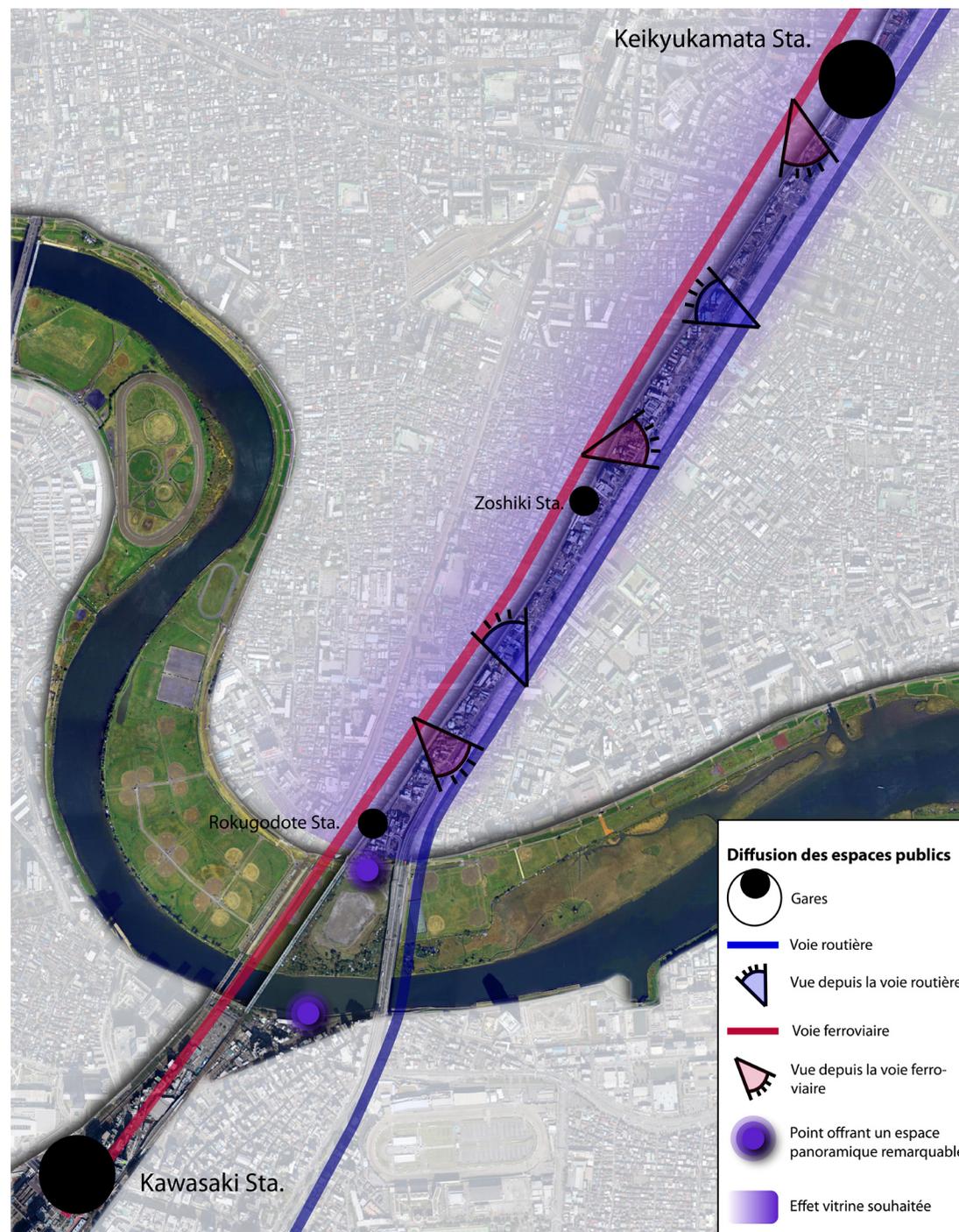
de Tokyo, du Japon ou d'ailleurs. Que ce soit depuis le tissu local, – notamment aux abords du rail aménagé –, depuis un angle plus métropolitain – depuis la route ou depuis la rive de Kawasaki –, notre projet se veut visible, marquant, original, c'est pourquoi nous soignerons enfin :

- l'effet « vitrine » des bâtiments d'ampleur métropolitaine le long de la route ;

- la visibilité et la liaison vers Kawasaki ;

- l'attrait vert des axes perpendiculaires donnant sur la Tamagawa et se concluant par des « bâtiments-totem », symboles de l'ampleur et de l'épaisseur prise par la centralité linéaire.

Les programmes disséminés sur l'axe principal auront une cohérence d'ensemble, même s'il ne s'agit pas d'un séquençage exclusif. En effet, un regroupement d'activités dominantes en certains lieux stratégiques pour profiter d'un positionnement idéal est pensé : les activités liées à l'aéroport autour des gares de Keikyukamata et Kamata, un pôle « nature et sport » près de la Tamagawa, des activités liées aux PME au cœur du quartier d'Ota et les activités ludiques, culturelles et scientifiques dans l'actuel « ventre mou » du district, là où se trouve la gare encore peu fréquentée de Zoshiki.



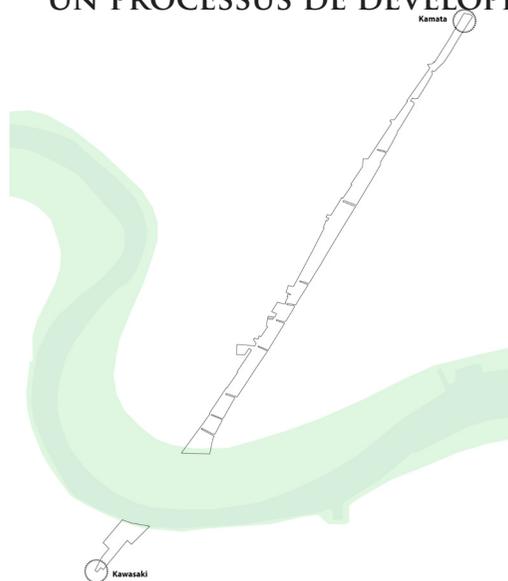
5. PROGRAMMATION

La stratégie développée pour donner naissance à la centralité est celle d'un long processus qui se déroule dans le temps, comme nous venons de le voir. Ainsi, nous avons phasé le projet en trois étapes : court terme (1-5ans), moyen terme (5-15 ans) et long terme (15-30 ans). L'acquisition foncière est le principal levier utilisé pour permettre la formation progressive de la centralité : un certain nombre des parcelles identifiées comme mutables et comprises au sein de notre périmètre d'intervention ainsi que dans le reste du district d'Ota sont désignées pour faire l'objet d'une acquisition par la mairie de Tokyo. Elles préfigurent la mise en place de programmes de grande envergure à long terme, qu'il s'agisse de grands espaces publics, d'équipements publics ou d'opérations à l'initiative de promoteurs privés.

Cette décomposition par phases montre la gradation, la prise d'épaisseur et d'importance de la forme physique de la centralité, à laquelle nous allons donner du contenu en décrivant étape par étape la programmation.



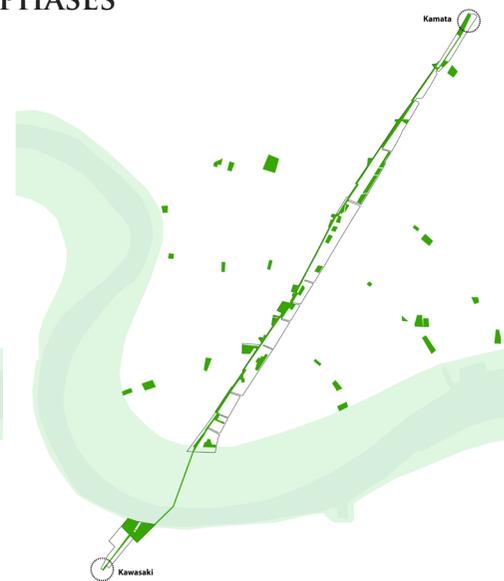
UN PROCESSUS DE DÉVELOPPEMENT DE LA CENTRALITÉ PAR PHASES



Périmètre d'intervention



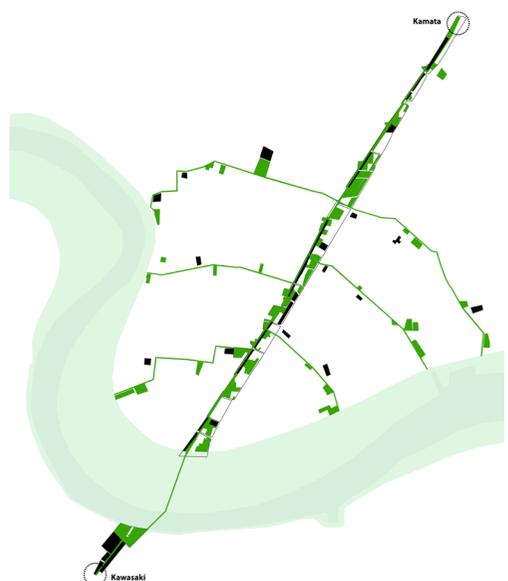
Phase 1: Liaison douce



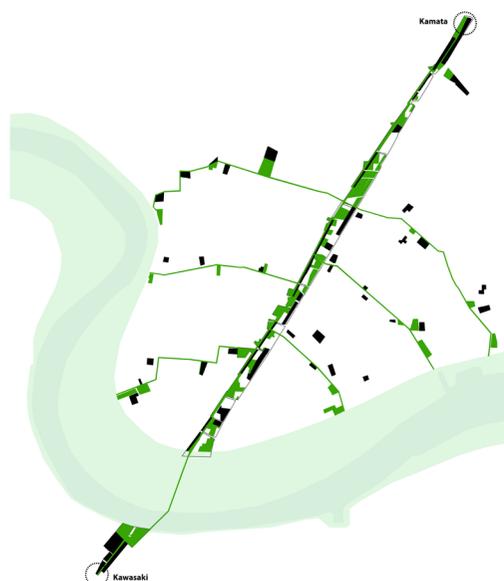
Phase 1: Espaces publics



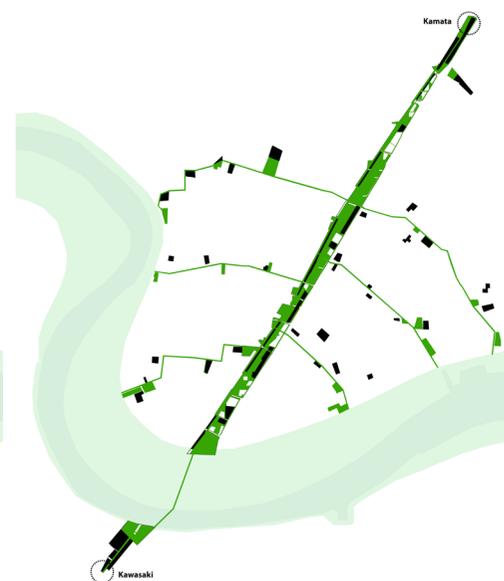
Phase 1: Espaces publics et bâti



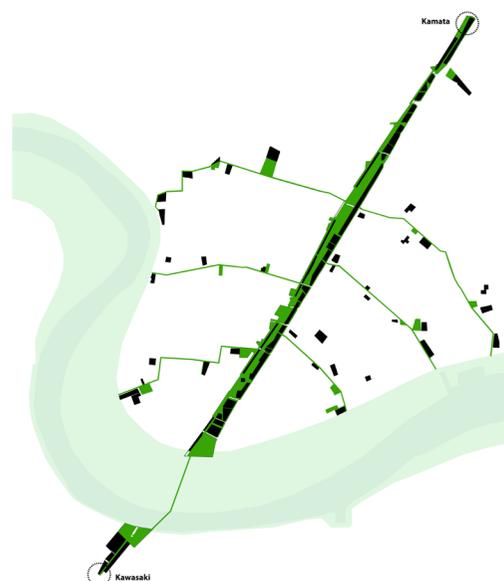
Phase 2: Espaces publics et bâti de la phase 1



Phase 2: Espaces publics et bâti



Phase 3: Espaces publics et bâti des phases précédentes



Phase 3: Espaces publics et bâti, état final

5.1 PHASE 1

5.1.1 - Constitution de la trame verte

Pour faire écho à la présence, très verte et imposante, de la Tamagawa, et dans l'idée que les villes japonaises manquent d'espaces publics, le premier geste sur le territoire est la mise en place d'une trame verte d'espaces ouverts à tous. C'est la première figuration de la centralité linéaire, et c'est autour de celle-ci que s'articulera l'ensemble de la programmation. Ces espaces publics ont pour vocation d'attirer la population, d'opérer une coupure spatiale et temporelle en proposant des espaces propices à la promenade et à la déambulation, mais aussi à la détente par le repos, le sport ou des événements, comme il est répandu de le faire dans les pays occidentaux. Pour les personnes pressées et de passage, ces espaces ouverts de qualité proposeront une respiration dans leurs pérégrinations quotidiennes, voire un prétexte pour revenir profiter plus longuement des attraits de la centralité linéaire. En effet, le postulat posé au départ est qu'avec un environnement de qualité, les commerces, services et autres activités sont beaucoup plus attractives et susceptibles d'être rentabilisées que dans un espace négligé ou anonyme.

Ces espaces publics sont en cela une concrétisation à la fois physique et métaphorique de la régénération. Ils apportent tout ce qu'induit l'idée de régénération : le bien-être, la santé, le care, la jeunesse (et par là le développement de liens intergénérationnels), les rencontres (régénération des liens sociaux) et même le dynamisme économique.

Pour ce faire, les espaces publics prennent plusieurs formes sur le linéaire, évolutives au fur et à mesure de la mise en place de la centralité linéaire. Dans un premier temps, l'idée est d'en connecter les deux extrémités (les gares de Keikyu-Kamata et de Kawasaki) par une liaison douce à la fois piétonne et cyclable. En plus d'apporter un espace sécurisé et de qualité, cette liaison est le premier acte symbolique de la centralité linéaire puisqu'une passerelle permettant de relier les deux rives de la Tamagawa est créée. D'une longueur d'environ 300 mètres, elle a pour référence la passerelle piétons-vélos des Trois Pays sur le Rhin entre Huningue (France) et Weil-am-Rhein (Allemagne) – longue de



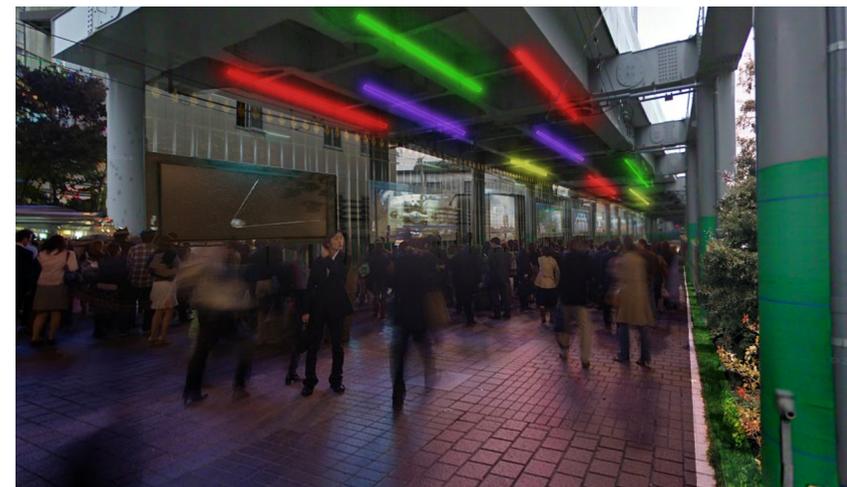
1. Passerelle piétons-vélos des Trois Pays sur le Rhin entre Huningue (France) et Weil-am-Rhein (Allemagne)

248m et large de 8m –, qui a la particularité d'avoir la plus grande portée libre au monde entre ses deux appuis (230 mètres).

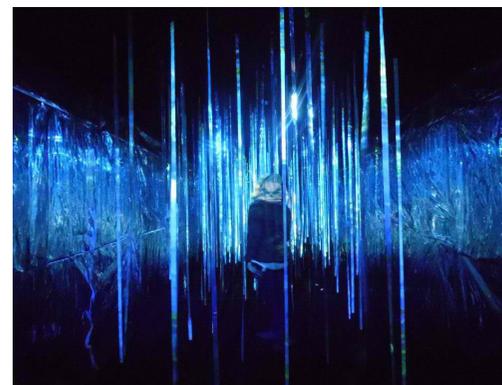
De part et d'autre de la passerelle, l'aménagement de la circulation douce du linéaire s'appuie sur l'opportunité des « dessous » de l'infrastructure ferrée ainsi que la rue qui la longe à l'ouest (du côté de Tokyo), aujourd'hui ouverte à la circulation des voitures mais qui sera banalisée pour les piétons et les cycles. Le passage de la liaison douce se fera, dans cette première phase, tantôt sous la voie, tantôt sur la rue à l'ouest, et parfois à l'est, quand cela sera possible au vu des opportunités foncières. Un traitement homogène des espaces publics favorisera leur appropriation : mobilier urbain et traitement du sol sont de même importance que la signalétique, repère explicite pour l'usager.

L'espace libre sous la voie ferrée est un espace plein de mystères, qui nourrit de nombreux imaginaires. En pratique, il s'agit d'un lieu souvent en marge des aménagements publics que l'on pourrait qualifier de « repoussoir ». L'idée de l'aménagement présent est de tirer avantage des sentiments qu'il éveille tout en en faisant, par son traitement, un lieu original et agréable à parcourir. Son omniprésence et sa particularité intrinsèque font de cet espace linéaire un lieu appropriable, identitaire. Partant du fait que les Japonais sont friands d'activités ludiques, voire clinquantes et tapageuses, nous mettons un point d'honneur à travailler les « dessous » de l'infrastructure, là où il faisait toujours sombre, en y apportant lumière, couleurs et activités. Ce concept est en lien avec la régénération, la lumière étant un principe de vie primaire pour une majorité d'espèces vivantes. Concrètement, il s'agit de jouer sur les variations de luminosité jour/nuit, mais également de générer une lumière artificielle sous différentes formes, homogènes ou ponctuelles, pour différentes ambiances (montage photographique ci-contre). De nombreux artistes ont réfléchi à de tels concepts. Le descriptif de l'exposition *Dynamo* présentée au Grand Palais au printemps 2013 énonce en ce sens : « de Calder à Kapoor, de nombreux artistes ont traité les notions de vision, d'espace, de lumière et de mouvement dans leurs œuvres, en réalisant souvent des installations dans lesquelles le visiteur est partie prenante : les atmosphères chromatiques et changeantes d'Ann Veronica Janssens, les miroirs kaléidoscopiques de Jeppe Hein ou les réalisations in situ de Felice Varini ». Ces œuvres sont autant d'inspirations pour l'animation du linéaire sous la voie. Yann Kersalé par exemple, fameux artiste français, travaille sur la lumière nocturne pour élaborer des fictions urbaines constructives et en mouvement, pour une nouvelle appréhension de la ville contemporaine (illustration ci-contre). Des événements pourront également prendre place dans les espaces publics telles des expositions innovantes du type de *Dynamo*.

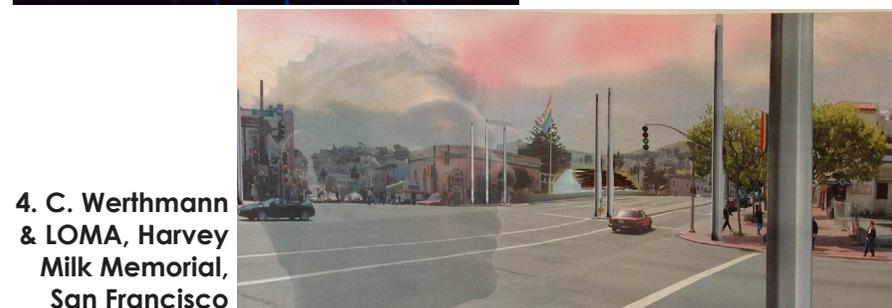
Jouer sur le mobilier urbain intelligent est également un prétexte pour provoquer des stimuli sensoriels propres à éveiller la curiosité des populations et à les inciter à venir expérimenter l'ambiance d'éveil qui s'installe dans le quartier, en lien avec le thème de la régénération. L'exemple de la machine à nuages réactive, le «pink cloud» flottant au-dessus du quartier de Castro à San Francisco, est une inspiration intéressante (illustration ci-contre).



2. Exemple d'exposition temporaire aménagée sur la promenade en dessous de la voie ferrée



3. Yann Kersalé, exposition à la Fondation EDF, Espace Electra, 2011



4. C. Werthmann & LOMA, Harvey Milk Memorial, San Francisco





Phase 1

L'ensemble de ce traitement des « dessous » de l'infrastructure (à la fois permanent et événementiel) pourra être à l'origine de l'identité de la centralité linéaire.

L'espace public présent sur le linéaire restera relativement minéral en phase 1 puisqu'il n'y a aujourd'hui presque aucune végétation. Pourtant, il doit à terme devenir très vert – en continuité de la Tamagawa – pour constituer une vraie respiration et apporter cet aspect qui manque aux centralités tokyoïtes. Dans un premier temps, il s'agit donc de tirer profit du foncier immédiatement disponible pour créer des petits squares, parcs et amorces de places (illustrations ci-contre) dont l'ensemble constituera le début d'une vraie armature verte qui fera système et prendra de l'ampleur à l'échelle du quartier. Dans l'attente d'une urbanisation pertinente au regard de la programmation de la centralité linéaire, et pour donner corps dès à présent à cette idée de créer un vrai paysage entre le naturel et l'urbain, des espaces de préfiguration sont aménagés. Ce concept est ainsi défini par son auteur Michel Desvigne (paysagiste français, Grand Prix de l'Urbanisme 2011) : « Dans les projets urbains, des projections sont faites sur 30 ans mais les gens souvent n'en voient pas la réalisation immédiate. Il faut une génération pour faire vivre un quartier. Les paysagistes peuvent aider en travaillant sur les friches, les terrains vagues, tous ces espaces abandonnés pendant la durée des projets. Ce sont des « paysages de préfiguration ». Nous les faisons vivre avant, pendant et après le projet. Ainsi, on crée des jardins, des animations, on installe des pépinières, on fertilise la terre... [...] Ainsi, le paysage de préfiguration donne à voir le futur du quartier, sous forme de jardin, et non sous forme de chantier poussiéreux. La qualité donnée au site est immédiate. Les limites de l'urbanisation sont posées et lisibles. »

L'aménagement sous les voies ferrées sera à la fois un lieu ouvert de passage et d'expression publiques, mais il sera également investi par des activités économiques qui pourront en tirer directement profit tout en apportant une touche de vie et d'animation supplémentaires. Il s'agit de l'aménagement de ce que l'on appelle « shotengai » en japonais, soit des rues commerçantes (montage photographique page suivante). Les shotengai sont typiques des centralités de gare à Tokyo. En installer sur le linéaire n'est donc pas une originalité, mais ils sont le fondement même de la centralité et participent à la faire fonctionner. Ici, des activités complémentaires sont pensées, comme des espaces pour les nouvelles formes de travail type co-working, qui sont autant de services intéressant immédiatement les habitants du quartier (demain, ils seront également utiles aux hommes d'affaires qui viendront du fait de l'attractivité du site).



5. Exemple d'activités ludiques et sportives sous un pont de chengdu (Chine)

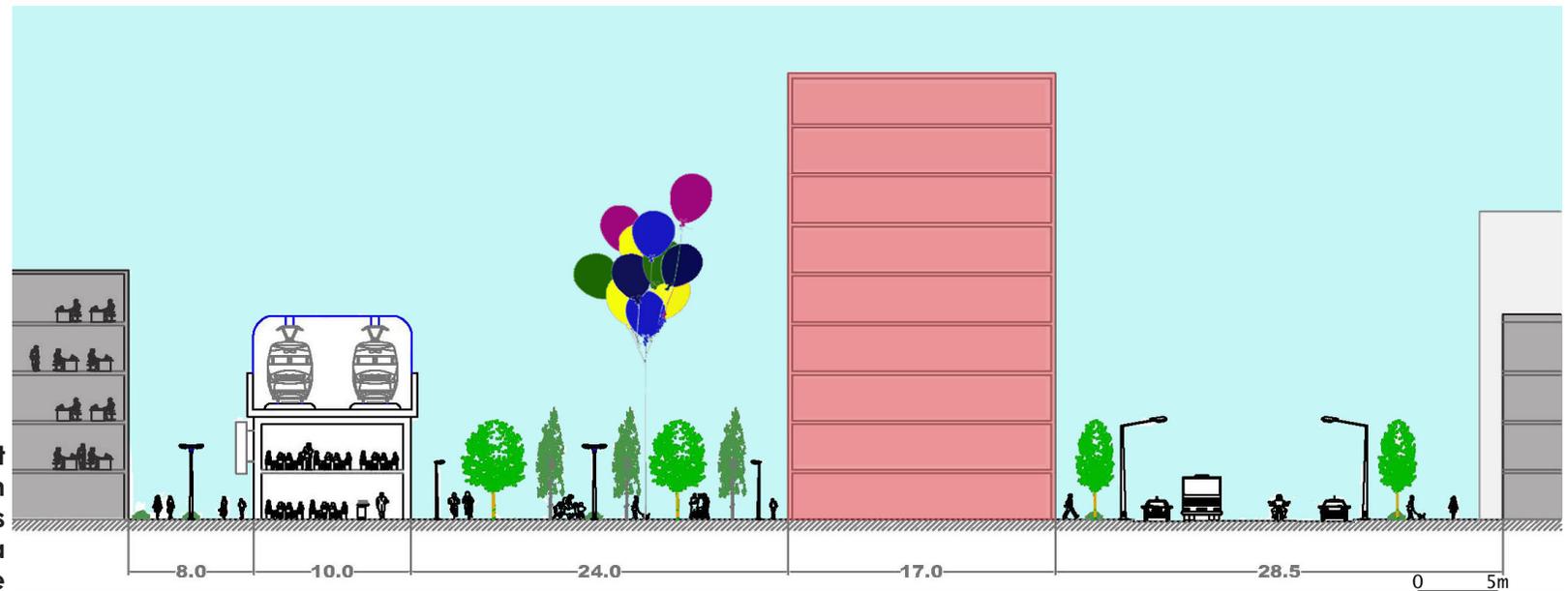


6. Espace de préfiguration, Michel Desvigne



7. Exemple de promenade vivante et animée grâce à l'investissement par les commerces des dessous de la voie

8. Les espaces publics sont spacieux et offrent une respiration et un lieu d'évènements entre les bâtiments vitrine du linéaire et la voie ferrée surélevée



5.1.2 L'incubateur d'entreprises, pour initier la régénération économique du quartier

Dans l'idée de rendre le territoire attractif pour les entreprises, l'installation d'un incubateur d'entreprises sera le premier symbole de la régénération économique du quartier. En effet, fort du constat d'un tissu diffus de PME en déclin, l'idée est d'apporter une nouvelle dynamique de croissance au quartier en proposant un accompagnement de l'activité économique et une promotion des petites structures productives à haute valeur ajoutée au travers de la mise en place de services et un potentiel d'installation pour des entrepreneurs qui voudraient créer une PME innovante. Couplée à la mise à disposition de services mutualisés aux entreprises ainsi qu'au soutien prodigué par l'Industrial Promotion Organization (PIO Ota), cette démarche cherche à réduire les coûts de création d'entreprises dans la frange sud de Tokyo et d'inciter les investisseurs à s'installer durablement dans le quartier. C'est l'enclenchement d'une dynamique entrepreneuriale nouvelle pour le quartier, mais servant également toute la région du sud de Tokyo et les grandes entreprises présentes sur le secteur (comme Canon, Fujitsu ou NEC) et les entreprises de recherche et développement (R&D), notamment installées à Kawasaki.

5.1.3 Jouer la carte du stationnement pour libérer de l'emprise au sol et rendre le linéaire accessible

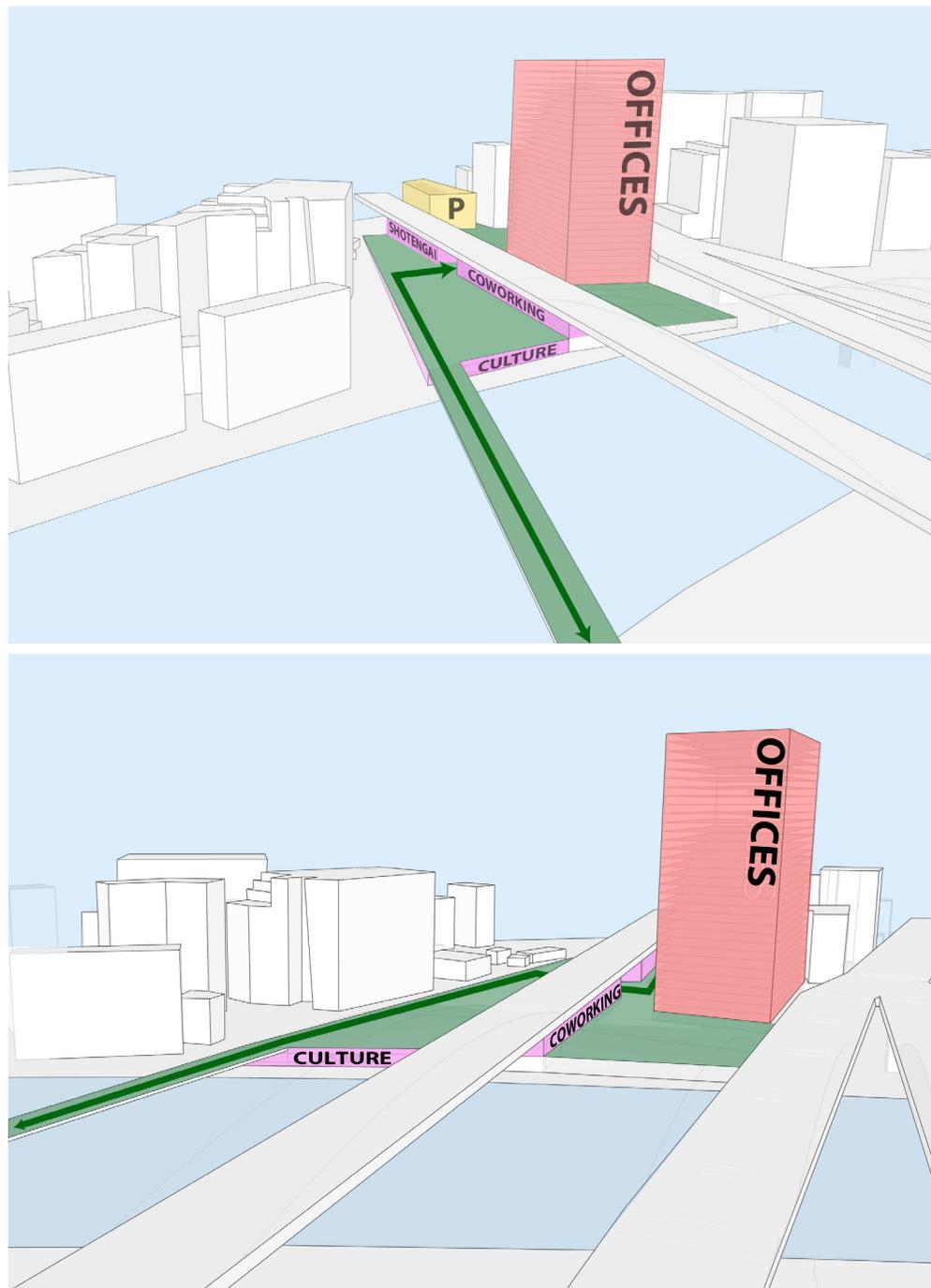
Pour permettre et accompagner ces aménagements, la question du stationnement est centrale. En effet, le périmètre considéré comprend actuellement de grandes étendues de parking en surface, parfois peu utilisées. Leur optimisation est nécessaire pour gagner de la place. Pour cela, l'aménagement de parkings à étages, régulièrement implantés sur le linéaire, permettra de conserver (voire d'augmenter) le potentiel de stationnement tout en offrant une disponibilité foncière abondante pour des projets plus rentables.



9. Etendues de parking actuelles appelées à muter sur le linéaire

5.1.4 A Kawasaki, un échantillon de territoire aménagé intégralement en phase 1

La phase 1 voit par contre l'aménagement intégral des disponibilités foncières du côté de Kawasaki. Il s'agit en cela d'un « échantillon de territoire » préfigurateur de tout le potentiel d'aménagement du linéaire. Il concentre en effet toutes les thématiques fortes d'aménagement de la centralité que nous souhaitons développer. En premier lieu, la liaison piétonne partant de la gare de Kawasaki serpente dans le tissu existant, puis d'un côté et de l'autre de la voie ferrée. Le projet d'aménagement se situe au bord de la Tamagawa pour une communication visuelle directe avec la rive de Tokyo. Du point de vue des espaces publics, un parc ou jardin est aménagé au plus près de l'eau pour que la population de Kawasaki puisse mieux en profiter – la rive sud est moins riche en aménagements publics sur la berge que ne l'est la rive nord. Cet espace public est directement articulé avec la place sur laquelle apparaît le programme économique d'immeubles de bureaux de grande hauteur, symbole de la



10. Vues 3D de l'aménagement proposé à Kawasaki

centralité qui se crée. Du côté est de la voie ferrée, une esplanade offre, en pente douce, une vision surplombante de la Tamagawa. Lieu de détente, cette esplanade est également le point de départ de la passerelle enjambant le fleuve pour relier Kawasaki, ville dynamique, au quartier de Tokyo en régénération. Sous cet espace public se trouve un espace culturel et de loisirs, accessible depuis le parc et dont la baie vitrée donnant sur le fleuve assure une communication visuelle avec la rive d'en face, sur laquelle la programmation présente trouvera plus tard son écho.

5.1.5 Processus d'acquisition foncière

Pendant ce temps, l'administration d'Ota acquerra ou se préparera à acquérir les parcelles mutables immédiatement ou à moyen terme dans le cadre d'une stratégie foncière de long terme.

Parmi les parcelles identifiées comme mutables, certaines peuvent être aménagées rapidement. Pour d'autres, identifiées en couleur sur la bande comprise entre la voie ferrée et l'autoroute, il apparaît nécessaire de les garder comme des réserves foncières afin d'effectuer un remembrement du cadastre et ainsi prévoir un aménagement d'ensemble.

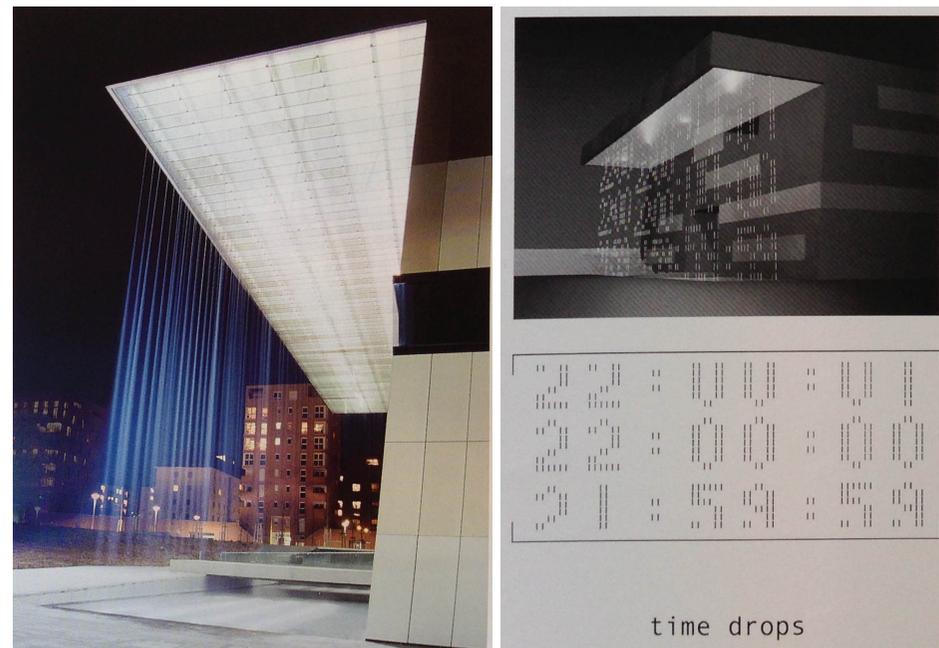
Que ce soit sur le linéaire ou le long des axes secondaires, le foncier ainsi acquis devra être réhabilité et mis en valeur. Une partie des « dents creuses » identifiées servira au fonctionnement du quartier comme des maisons des associations, maisons de quartier où les liens intergénérationnels seront privilégiés, centres sportifs, etc. Une autre partie de ces terrains sera par la suite destinée à accueillir des locaux pour des entreprises nouvelles qui cherchent à s'implanter sur le territoire d'Ota. La mairie d'Ota devrait en effet chercher à articuler les différents services mis à la disposition des entreprises lors de la première phase avec une véritable politique foncière attractive et de mise à disposition de locaux afin d'attirer de nouvelles activités économiques sur son territoire. Cette stratégie nous semble nécessaire pour faire émerger le linéaire entre les stations Keikyukamata et Kawasaki comme une véritable centralité.

5.2 PHASE 2 : LA CENTRALITE REGENERATIVE EN FONCTIONNEMENT

5.2.1 Diffusion des voies secondaires et réseau de parcs

En phase 2, les espaces publics se multiplient. Il ne s'agit plus de lieux publics de taille réduite qui se répartissent de manière sporadique sur le linéaire dans les interstices du tissu urbain, mais d'espaces généreux qui se déploient véritablement le long de la liaison douce, ponctués de parcs immédiatement accessibles. L'armature verte se développe donc, et les parcs qui la composent sont les points d'arrêt où il fait bon se reposer ou participer à tel événement sportif ou culturel. Les espaces publics sont en effet aménagés pour accueillir des activités temporaires qui animent le linéaire. Le thème de l'eau, comme celui de la lumière, est très présent. Il profite de la proximité de la Tamagawa et d'un canal qui lui est parallèle au nord pour s'immiscer dans la programmation de l'espace public. Des animations du type de la pluie animée par ordinateur de l'architecte J. Mayer à Stuttgart peuvent être imaginées partant de l'infrastructure ferroviaire. Il s'agit de la régulation du système météorologique pour programmer des animations éphémères sous forme de rideau de pluie artificielle. L'espace public change ainsi de manière occasionnelle, au gré des émissions pluvieuses qui modifient les parcours des usagers. Mayer imagine des motifs pour animer la pluie artificielle qu'il contrôle (illustration page suivante). De telles animations, couplées à des jeux de lumière et à des activités de type cinéma sur écran d'eau sont des événements propres à générer de l'attractivité et une identité au site.

En parallèle se développe la ramification du système de parcs dans le quartier d'Ota qui diffuse l'unique « centralité verte » de la métropole tokyoïte. Il s'agit d'utiliser des opportunités foncières (anciens ateliers et entrepôts) le long d'axes secondaires choisis pour aménager des parcs, jardins ou squares propres à apporter une respiration et de l'animation dans le quartier. Ces « pauses » vertes sont des lieux d'appel et d'intérêt qui forment ensemble un système d'appropriation par les usagers. Ces lieux sont connectés entre eux par des liaisons douces ou pacifiées, par une signalétique importante, un mobilier urbain et un traitement du sol identifiables et de même type que sur le linéaire central.



1. Pluie animée par ordinateur, J. Mayer, Scharnhäuser Park, Stuttgart



2. Montage photographique d'un parc à l'est de la voie ferrée

5.2.2 La pépinière d'entreprises pour accompagner un développement économique florissant

L'implantation d'une pépinière d'entreprises à Ota poursuit les efforts initiés par la mise en place d'un incubateur lors de la première phase. Cette pépinière a vocation à accueillir tant les entrepreneurs installés dans l'incubateur que de nouvelles structures, complétant ainsi le système d'assistance apporté aux entreprises et insufflant une dynamique nouvelle à la formation de la centralité le long du linéaire. Partant de l'incubateur et de la pépinière d'entreprises, la municipalité d'Ota pourra proposer d'héberger les entreprises nouvelles sur l'une ou l'autre des opportunités foncières qu'elle aura relevées dans le quartier (ateliers et entrepôts désaffectés ou fortement dégradés).



3. Entrepôt vétuste visible actuellement à Ota

5.2.3 Bureaux : grande hauteur, parcelles valorisées, promoteurs privés

Il devient en outre envisageable dès le moyen terme de mettre à disposition certaines parcelles équipées afin de maintenir une offre de bureaux ou de locaux commerciaux et industriels afin de compenser le départ des activités économiques sur le linéaire traité.

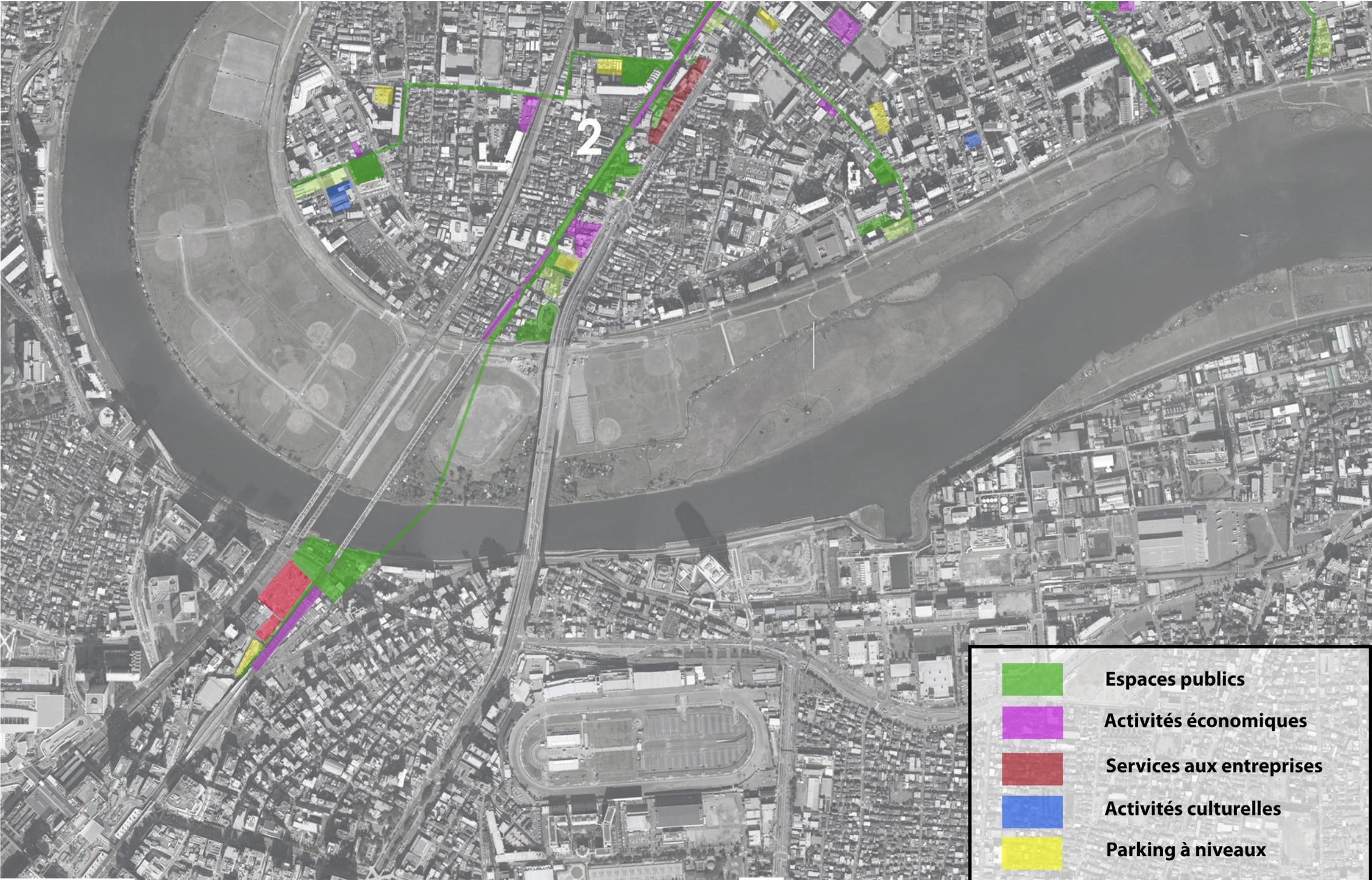
5.2.4 Centre Métropolitain, première partie

L'émergence d'une centralité le long de l'axe ferro-routier entre Keikyukamata et Kawasaki ne pourra s'établir que grâce à un renforcement de l'attractivité du site pour les habitants de l'agglomération de Tokyo. L'activité économique joue certes un rôle central, mais la diversification des fonctions présentes sur cet axe est le meilleur moyen de diversifier les usages et les types d'utilisateurs du site. Un certain nombre de bâtiments emblématiques doit donc renforcer la visibilité et l'attrait de la zone.

Pour ce faire, il semble nécessaire de doter Ota d'un véritable équipement scientifique et culturel qui permette de répondre au sens propre comme au figuré au besoin de régénération du quartier. Cet équipement, sous les traits d'un centre métropolitain pour les sciences et les technologies, se veut la vitrine de l'évolution des activités présentes à Ota et tend à s'adresser à un public large et diversifié. Il pourra accueillir un lieu d'expositions permanentes et temporaires qui mettront l'accent sur la découverte des métiers et des activités symboliques d'Ota, permettra de recevoir des congrès ou des conférences, des salles de projections, mais aussi des laboratoires de recherche, des galeries commerçantes ou plus simplement se vaudra un lieu de rendez-vous et de convivialité.

Ce bâtiment fait centralité par sa programmation, il doit le faire aussi par ses abords, l'impression qu'il donne et ses aménités, c'est pourquoi sont aménagés des espaces de plein air de qualité, à court terme, avant même son implantation. Il pourra être agrandi à long terme en s'étirant vers le nord afin de se positionner en véritable vitrine pour l'ensemble de l'axe et du district, et permettre ainsi d'incarner symboliquement ce linéaire dans les représentations collectives.





Phase 2

5.2.5 Développement d'un quartier d'aéroport autour de Keikyukamata

Avec l'internationalisation de l'aéroport d'Haneda, le quartier d'Ota jouit d'une position optimale pour profiter des retombées des activités aéroportuaires du fait de son immédiate proximité. La gare de Keikyukamata est d'ailleurs un hub duquel part la ligne Keikyu Airport Line, ouverte en 1902, et qui permettait, bien avant la mise en place du monorail pour les Jeux Olympiques de 1962, de rallier l'aéroport. Cette gare est en outre toujours le passage obligé pour les habitants du sud de l'agglomération de Tokyo qui veulent se rendre à l'aéroport. Situé à 6 km d'Haneda, le quartier d'Ota est donc en lien direct avec un pôle d'activités international en devenir et la future porte vers le monde de la ville Tokyo. Kamata dispose de ce fait d'une formidable opportunité de développement conjoint à l'aéroport, et c'est l'ensemble du quartier qui devrait faire l'objet d'une réflexion à long terme d'aménagement d'activités et de services.

Afin d'initier ce rapprochement, l'attractivité de la gare de Keikyukamata doit être repensée et offrir des services aux voyageurs. L'annexion à la gare d'un terminal secondaire peut ainsi permettre aux voyageurs de s'enregistrer et de déposer leurs bagages afin d'éviter les files d'attente ou le stress sur le site d'Haneda et d'accéder plus rapidement à leur vol une fois sur place. Ce type de services s'appuie sur les infrastructures ferroviaires existantes, réduisant les investissements lourds et coûteux inhérents à ce type de projet.

Enfin, dans la perspective d'accroître l'attractivité du quartier de Kamata, il serait alors déjà possible de diversifier les activités proches de la gare s'adressant aux voyageurs internationaux (chercheurs, cadres etc.) en agrandissant l'Industrial Promotion Organization, en la dotant d'un véritable centre des congrès par exemple. Bénéficiant de l'attractivité naissante d'Ota, d'autres aménagements viendraient par la suite d'eux-mêmes offrir des aménités aux voyageurs internationaux qui doivent se rendre ou venir travailler à Kawasaki ou Yokohama, tout en bénéficiant du nouveau cadre de vie d'Ota.



4. Photomontage de la localisation des activités liées à l'aéroport le long de la route n°15 près de la gare de Keikyukamata

5.3 PHASE 3 : LA CENTRALITE LINEAIRE CONCRETISEE

5.3.1 Les espaces publics s'immiscent sur tout le linéaire et dans le quartier alentour

En phase 3, l'armature d'espaces publics est complétée: l'axe linéaire, constitué initialement d'une simple liaison douce, a pris toute son épaisseur et s'est étoffé de lieux de déambulation verts. Il est toujours possible de suivre un itinéraire passant de l'ouest de la voie, sous la voie, à l'est, mais une voie directe, large et ouverte, parcourt tout le linéaire sur l'est de la voie ferrée, ponctuée des bâtiments vitrines de grande hauteur et de forte qualité architecturale. Avec l'investissement des « dessous » de la voie ferrée, cet axe « vert », ponctué d'éléments liés à l'eau (bassins, fontaines, noue semi-enterrée, etc.), est un élément fort, facteur d'identité pour la centralité linéaire. Les événements qui prennent place sont de plus en plus grande ampleur et participent de l'identité du site. En lien avec ceux-ci, des repères urbains éphémères, innovants et originaux peuvent être pensés à l'image de la structure du corps pneumatique proposé



par les architectes d'ONL pour les Jeux Olympiques d'Athènes, qui s'élève à 30 mètres de haut et « mesure l'activité et l'excitation des participants, des visiteurs et des fans puis traduit le volume et la fréquence en une figure anatomique en mouvement »¹ (image 1 ci-contre).

¹ *Systèmes vivants et Paysage*, L. Margolis, A. Robinson, Birkhäuser, 2008

L'ouverture sur la Tamagawa est l'apothéose de cette importance accordée aux espaces publics avec la création d'une immense esplanade – au bout de laquelle se trouve l'équipement culturel métropolitain – propre à recevoir de nombreux événements d'importance, qu'ils soient culturels, sportifs, artistiques ou autres. L'existence de cette esplanade est également un appel à la rive sud, une réponse à la petite esplanade qui se déploie sur le toit du bâtiment culturel de Kawasaki. Une programmation événementielle combinée et simultanée pourra être réfléchie pour mettre en valeur la Tamagawa et les ouvertures de deux municipalités qui, plutôt que de se tourner le dos, se font désormais face, intégrant complètement le fleuve plutôt que de le nier.

Cette ouverture sur la Tamagawa est répétée ponctuellement sur les bords de la péninsule d'Ota au bout de chaque axe vert secondaire, au travers de « bâtiments-totem » qui marquent l'épaisseur et la force de la centralité linéaire régénérative.

5.3.2 Hôtel d'entreprises, aboutissement de l'accompagnement des entreprises

L'arrivée d'un hôtel d'entreprises s'inscrit à long terme dans la volonté d'Ota de proposer des services variés aux entreprises et d'assurer l'accompagnement des entrepreneurs. La coordination d'un incubateur, d'une pépinière et d'un hôtel d'entreprises, dans un périmètre restreint et le long du linéaire autoroutier, est propre à favoriser la visibilité de ces jeunes structures et à favoriser leur implantation dans le quartier, faisant du sud de l'axe le lieu privilégié de l'activité économique et industrielle d'Ota, qui, implantée au sein d'un espace public qualitatif, deviendrait un véritable parc d'activités.

5.3.3 Activités économiques (bureaux) issues de la dynamique de centralité

A long terme, l'offre de bureaux et de locaux industriels ou commerciaux pourra être renforcée en bénéficiant de la dynamique de croissance engendrée par la politique d'aide aux entreprises qui s'incarne dans l'aménagement du linéaire.

5.3.4 Centre Métropolitain des sciences et technologies

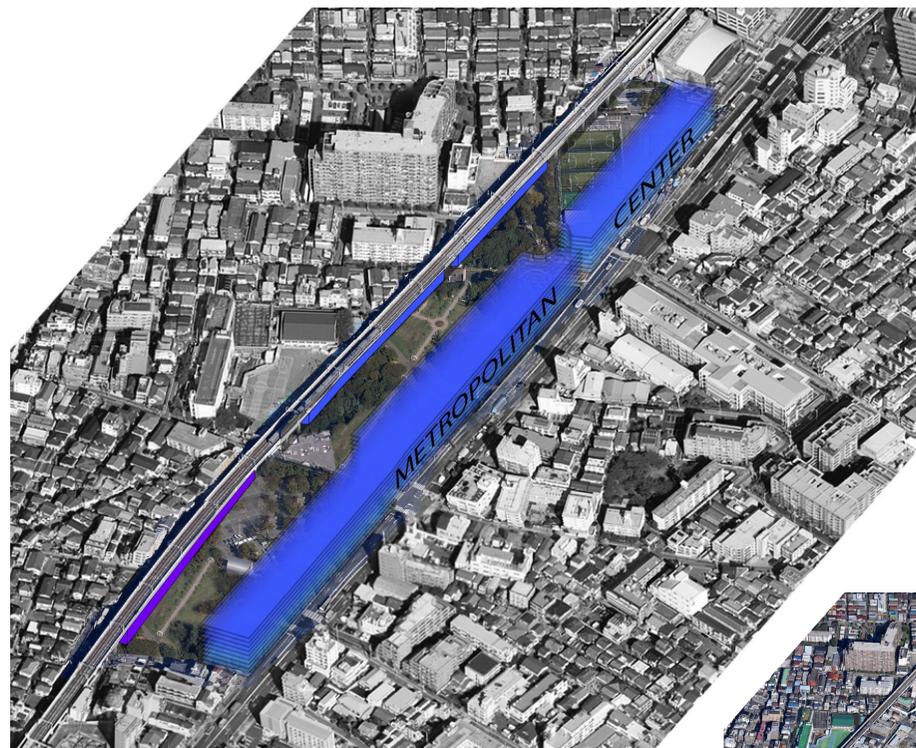
Avec la mutation des dernières parcelles à proximité du Centre Métropolitain des sciences, ce dernier pourra être doublé de surface afin de diversifier les activités présentes dans son enceinte. Sur près de 700 mètres de long et jusqu'à une trentaine de mètres de large, le bâtiment incarnera alors véritablement un projet d'envergure métropolitaine qui permettra la mise en place d'évènements et d'activités capables d'attirer un public métropolitain voire international.

5.5.5 L'essor du quartier de Kamata en lien direct avec l'aéroport

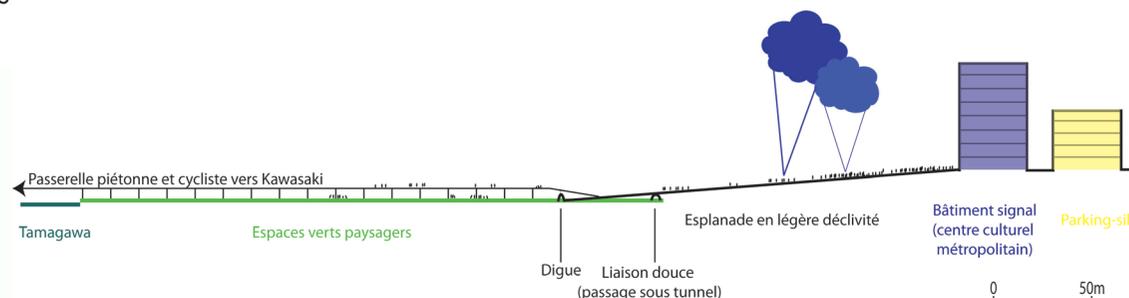
Le quartier de Kamata doit être envisagé à long terme comme un fragment urbain totalement intégré à l'aéroport. Les gares de Kamata et Keikyukamata, distantes de 700 mètres, auront alors été reliées soit par un rallongement d'une ligne de métro soit par un autre transport en commun, célébrant l'unité du quartier. Certains périmètres entre ces deux gares ont un fort potentiel de densification ; ils pourraient accueillir de nombreux hôtels ou appartements à destination d'une clientèle internationale en transit à Tokyo pour participer à des conférences à Ota, ou travailler pour quelques jours à Kawasaki ou Yokohama, au sein de grands groupes tels que Canon, Fujitsu, NEC, etc.

5.5.6 Espace culturel métropolitain face à la Tamagawa

Le dernier geste apporté à la centralité est la construction d'un espace culturel métropolitain à l'architecture remarquable et dont le rôle principal est celui de marquer le paysage urbain de la centralité linéaire, dans la continuité des tours de Kawasaki. C'est un flagship ou un Landmark, un repère urbain synonyme

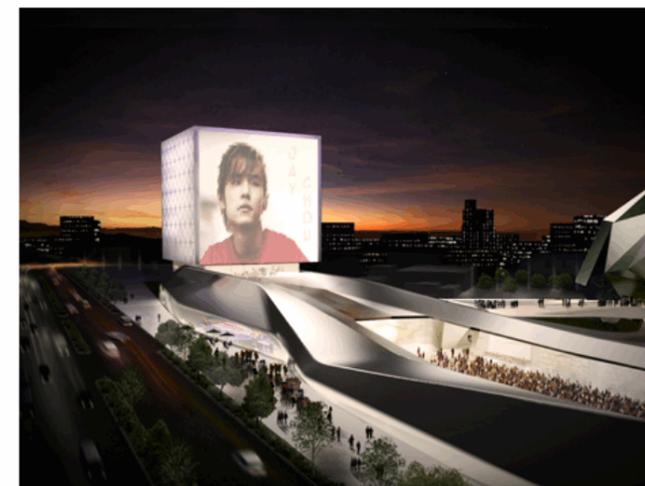
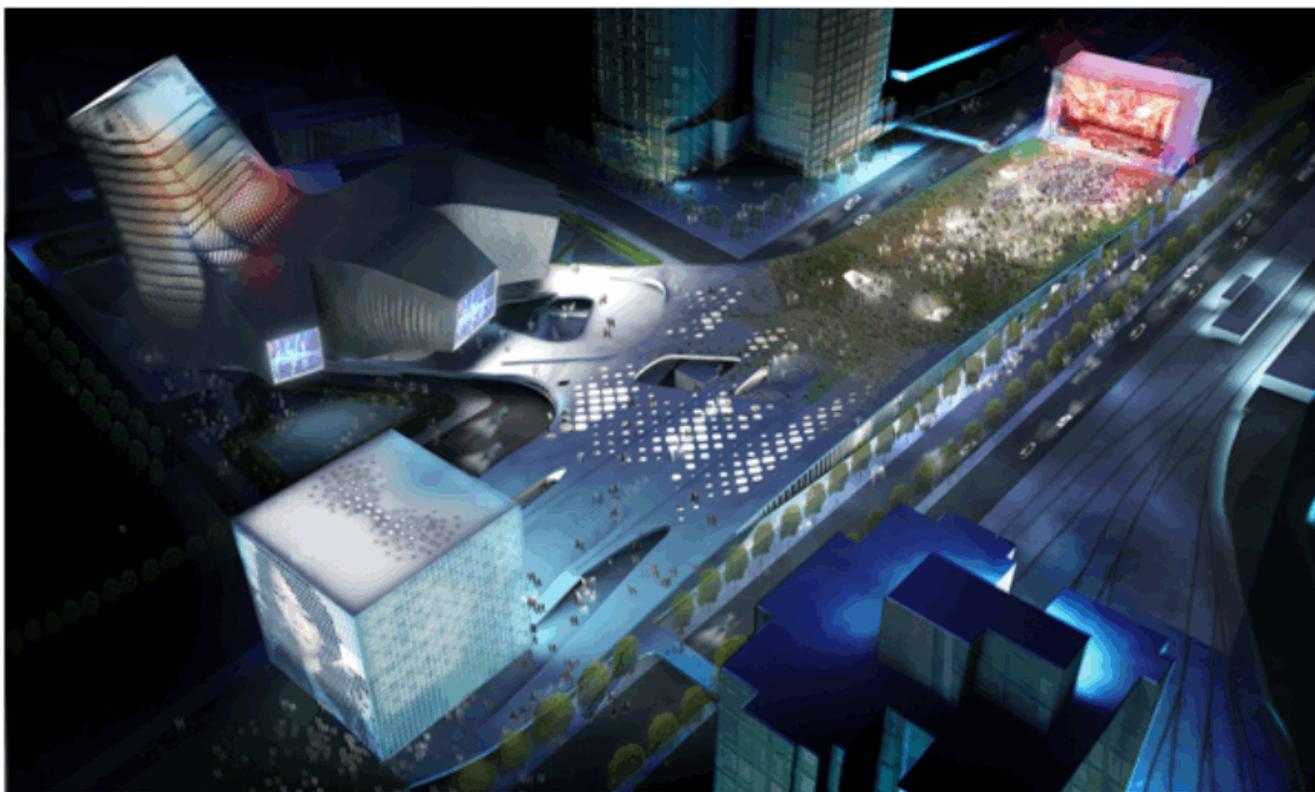


2. Centre métropolitain des sciences et technologies



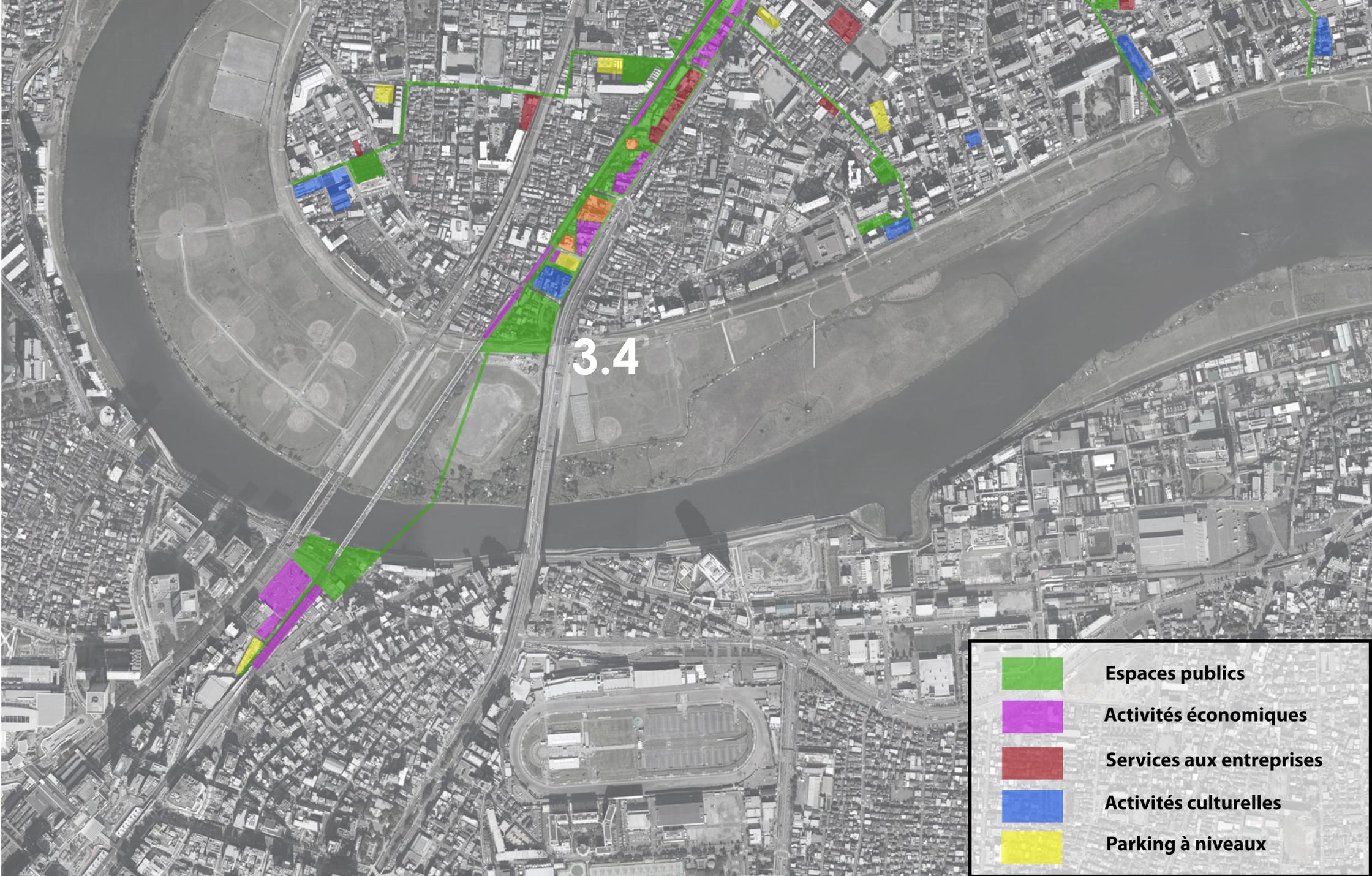
3. Coupe de l'esplanade face à la Tamagawa au bout de laquelle se trouve l'espace culturel métropolitain

de grandeur, de reconnaissance, d'identité. Il fait éclater la force de la régénération dans le paysage du sud de Tokyo et incite à le découvrir, et avec lui l'ensemble de la centralité qui a pris toute sa force et tout son sens. Quelles que soient les activités pour lesquelles on y vient, elle fascine par ses espaces publics originaux, émeut par la mobilisation de nos sens, et envoûte par l'immersion dans laquelle elle nous plonge. La centralité linéaire fait parler d'elle et attire par-delà les frontières ; ce bâtiment-signal, dont l'élégance est sublimée par la longue esplanade qui l'ouvre sur la Tamagawa, en est le plus fort symbole.



4. Exemple de bâtiment-signal sous lequel se déploie une esplanade à Taipei, Pop music Center





Phase 3

CONCLUSION

La centralité, définie par Christaller comme « la propriété conférée à une ville d'offrir des biens et des services à une population extérieure » ne saurait, bien qu'elle soit nécessaire, être créée uniquement par l'accessibilité. En effet, la centralité dépend selon Françoise Choay, « du pouvoir d'attraction et de diffusion qui repose à la fois sur l'efficacité du pôle central et son accessibilité ». La stratégie de la Tokyo Metropolitan Government de favoriser l'émergence de pôles périphériques au nord, au sud, à l'est et à l'ouest de Tokyo aux abords des grands nœuds de transports métropolitains ne devrait donc être pensée sans cette question de l'attractivité. A l'évidence, l'attractivité économique et résidentielle d'Ota témoignent d'une faible centralité, et posent problème pour la constitution du pôle sud. Par sa position stratégique au bord de la baie de Tokyo, à proximité de l'aéroport international d'Haneda, de l'industrie de Kawasaki et Yokohama, et de la Tamagawa, Ota est pourtant un élément incontournable.

Notre projet de régénération pour le district est donc un projet fondamentalement métropolitain. La centralité linéaire que nous proposons permet, par un processus vertueux, d'intégrer Ota au système tokyoïte, de croiser les besoins d'échelle locale et métropolitaine et ainsi renforcer les complémentarités. Notre diagnostic a établi une forte potentialité inexploitée entre l'économie d'Ota et l'industrie du pôle sud. Notre aménagement linéaire, en confrontant la centralité déjà existante à Kamata avec le tissu d'Ota, et en permettant la programmation de nouvelles activités à la rencontre des besoins -jusqu'à l'implantation de programmes majeurs tels le Centre Métropolitain des Sciences et des Techniques- feront d'Ota le lieu incontournable de la recherche et de l'innovation. Bien plus qu'un projet uniquement économique, notre projet s'intéresse en grande partie à l'attractivité résidentielle -propriété à part entière de la centralité- et donc au cadre de vie. Les espaces publics, les aménités paysagères et sportives et le volet culturel sont donc au moins aussi importants que la régénération économique. Enfin, c'est tout un travail sur la future identité d'Ota qui a été mené, car la centralité existe enfin et surtout dans les représentations collectives.

Tout en étant un projet d'envergure et de prestige, la centralité linéaire se propose de repenser intelligemment la politique d'aménagement à Tokyo. Plutôt qu'une centralité classique de gare, en grande partie pensée par la complémentarité transport/commerces, il s'agit d'imaginer une centralité plus en phase avec les problématiques que rencontrent aujourd'hui la société et l'économie mature du Japon. Diversité, aménités, espaces publics et identités sont autant de thématiques originales dans l'environnement tokyoïte et apportées par la centralité linéaire.

