



École des Ponts
ParisTech

amur

mastère spécialisé

ENTRE ATTRACTIVITE METROPOLITAINE ET VITALITE LOCALE : LES FRANGES, MOTEURS DE L'ARRONDISSEMENT DE TAITO

Aménagement et maîtrise d'ouvrage urbaine
Atelier International
Paris – Tokyo (mars 2014)

Equipe projet

Péran Guillaume
Maeva Lavoine
Julien Moulard
Bertrand Nicolle
Ludivine Specht

Enseignants

Claude Prelorenzo
Nathalie Roseau

Promotion 2013 - 2014

UNIVERSITÉ
— PARIS-EST

École nationale
des ponts
et chaussées

6 et 8 avenue
Blaise-Pascal,
Cité Descartes

Champs-sur-Marne
F-77455 Marne-la-Vallée
cedex 2

tél. 33 (0)1 64 15 30 00
fax. 33 (0)1 64 15 34 09
www.enpc.fr

Poème

*Morceau par morceau, tu ne pourras pas
vendre, Taito
Ton âme à tous les diables, touristes ou
transporteurs.*

*Quels que soient les appâts que tu dresses à
Ton front,
Senso-Ji, la Sky Tree, trésors de pierres usées
Parmi les pierres neuves, boutiques de briques, et
De broc,
Tu ne feras pas taire le rail bouillant de la
Yamanote.*

*Entre ton coeur avide et ta tête qui compte
Les battements du Yen,
Entre ton ossature tremblante et la charpente
Qui l'accable,
Tes membres plongent dans le sommeil.*

Sommaire

Introduction → 07

1

DIAGNOSTIC

1.1. La Sumida, à la croisée des chemins → 11

1.2. La gare de Ueno, noeud métropolitain → 16

1.3. Le tissu résidentiel, une structure spatiale en recomposition → 22

Conclusion → 49

Annexes → 51

2

STRATEGIE

2.1. Affirmer la vocation métropolitaine de la Sumida → 28

2.2. Reconnecter la gare de Ueno à son environnement local → 29

2.3. Encourager les dynamismes communautaires → 29

3

PROJET

3.1. La Sumida, support d'une effervescence métropolitaine renouvelée → 33

3.2. La gare de Ueno : une gare-paysage pour pacifier et rythmer → 40

3.3. La conquête *chômunautaire* des toits de Taito → 44

INTRODUCTION

Tokyo - Taito : éléments généraux de contexte

A l'échelle de l'archipel des « villes globales » (Sassen, 1991), la mégalopole tokyoïte est productrice de formes et de représentations qui la distinguent de villes comme Paris, Londres ou New York. Ville mosaïque, Tokyo est une immense étendue très hétérogène, composée de différentes pièces urbaines suffisamment cohérentes et productrices d'images mentales suffisamment fortes pour contraster avec d'autres ensembles. Fruit d'un « autre système de rationalité » (Barthes, 1977), une telle structure s'explique autant par des facteurs historiques (notamment le tremblement de terre de 1923 et les bombardements américains de 1945), culturels (un autre rapport au patrimoine historique, conséquence notamment d'une valorisation de l'impermanence) que politiques (le caractère limité de planification dans la fabrique de la ville). Comprendre la forme de la ville suppose donc de mobiliser de multiples facteurs géographiques, historiques et sociologiques. Outre ces réalités physiquement stratifiées, de tels ensembles supposent des espaces mentaux qui les circonscrivent, et donc de mobiliser le poids des représentations, largement liées à la mémoire (tokyoïte, et plus largement japonaise), mais aussi aux imaginaires (qui impliquent également les visiteurs et les touristes). D'autant que les pièces urbaines évoluent et se reconfigurent au gré de dynamiques économiques plus ou moins contemporaines.

Au sein de cette mégalopole, les différents arrondissements de Tokyo forment eux-mêmes des blocs (au moins administratifs) plus ou moins affirmés, plus ou moins producteurs de contrastes au regard des espaces alentours. De ce point de vue, une série d'éléments distingue Taito du reste de Tokyo. Situé entre la ville haute (*Yamanote*) et la ville basse (*Shitamachi*), l'arrondissement occupe une position d'entre-deux. Si le contraste entre la ville des nobles et celle des artisans et commerçants n'est plus structurant, la séparation physique liée à la topographie l'est toujours et contribue à la production d'importants effets de contrastes. En termes de formes urbaines, l'arrondissement de Taito se singularise par la présence de lieux historiques d'envergure mondiale profondément ancrés dans l'espace tokyoïte (le temple de Senso-Ji est présent depuis le 7e siècle, le parc Ueno depuis le 16e). Outre ces lieux touristiques, le quartier possède un nombre significatif de bâtiments anciens, configuration rare à Tokyo. La présence de ces vastes espaces dans les 10km² de Taito explique la forte densité de l'arrondissement, alors qu'il est par ailleurs, avec ses 176 000 habitants, l'antépénultien de la métropole en termes de peuplement. Cette configuration génère d'ailleurs un autre contraste particulièrement exacerbé à Taito : l'écart entre ce nombre d'habitants, et le nombre de visiteurs qui le parcourent chaque année (la municipalité revendique le chiffre de 40 millions), raison pour laquelle la municipalité a choisi de mettre particulièrement l'accent sur l'attractivité touristique. L'arrondissement de Taito ne se résume pourtant pas à celle-ci puisqu'avec Ueno il dispose d'une gare de la Yamanote et d'un pôle tertiaire important (quoique nettement moins puissant que ceux de Shibuya ou Shinjuku). En outre, un tissu résidentiel dense, loin d'être une nappe urbaine indifférenciée, semble être le terreau de dynamiques urbaines et identitaires.

↓ Maquette de Tokyo, Mory Buildings



↓ Carte générale de l'arrondissement de Taito



Aborder le site : la méthode de diagnostic

L'étude de terrain s'est déroulée sur un laps de temps trop court (deux semaines) pour permettre un diagnostic exhaustif. Nous avons donc privilégié une approche sensible, fondée sur la fréquentation, l'observation et l'analyse in situ. Une telle approche suppose - nous en sommes conscients - un important biais culturel, que nous avons essayé d'atténuer par un important travail de documentation, et une volonté d'appréhender le site avec un regard neuf. Nous avons donc commencé par arpenter Taito, afin d'en dresser une carte mentale, de saisir le *genius loci*, et d'identifier les éléments saillants du site. Éléments caractéristiques et pratiques ont ainsi pu émerger : l'omniprésence des infrastructures, les nombreux espaces de flux, les contrastes entre les espaces touristiques et le tissu résidentiel.

La problématisation progressive de notre sujet - contrastes et franges - nous a conduit à sélectionner différents espaces : la Yamanote, les abords d'Asakusa, les dessous de l'expressway, la gare de Ueno, les berges de la Sumida, les cœurs des *chôme* (entités administratives correspondant à un îlot urbain). Chacun de ces lieux a été l'objet de plusieurs séries d'observations : des photos, des prises de sons, des mesures de flux ont été faites à différentes heures de la journée, en des points précis. Cette position statique nous a permis d'analyser efficacement les systèmes de flux, notamment en fonction des pratiques. A l'évidente dualité tourisme/résidentiel, nos observations ont permis de superposer une troisième pratique, plus discrète mais tout aussi importante en volume : les activités tertiaires de Taito, qui génèrent des allers et venues de nombreux salariés.

L'identification de ces lieux a nécessité de préciser la notion de frange, aboutissant à deux acceptions différentes. Tout d'abord, les franges spatiales, classables selon leurs caractéristiques par le biais d'une grille de lecture en « curseurs ». Ensuite, des franges « chronotopiques », qui résultent de la combinaison des flux et des pratiques, à des moments différents de la journée. L'identification de ces dernières permet de comprendre les effets d'attraction ou de rejet, ainsi que l'inégale répartition des flux dans le temps et dans l'espace.

De cette masse de données trois lieux ont émergé, trois espaces qui cristallisent les difficultés et les spécificités de Taito : le site de Ueno, les berges de la Sumida, mais aussi les interstices du tissu résidentiel. Le traitement de concert de ces trois espaces de franges a pour objectif à la fois de prendre en compte leur portée métropolitaine, sans jamais les dissocier des enjeux plus locaux. Ce diagnostic a donc pour but d'étudier ces trois lieux et d'en dégager ce qui fait leur particularités, leurs faiblesses et leurs potentiels.

Définition par rapport au contexte



En «creux»



En intégration

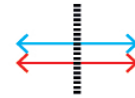


En singularité

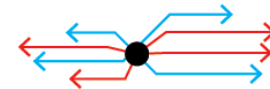
Définition par rapport aux flux



Barrière



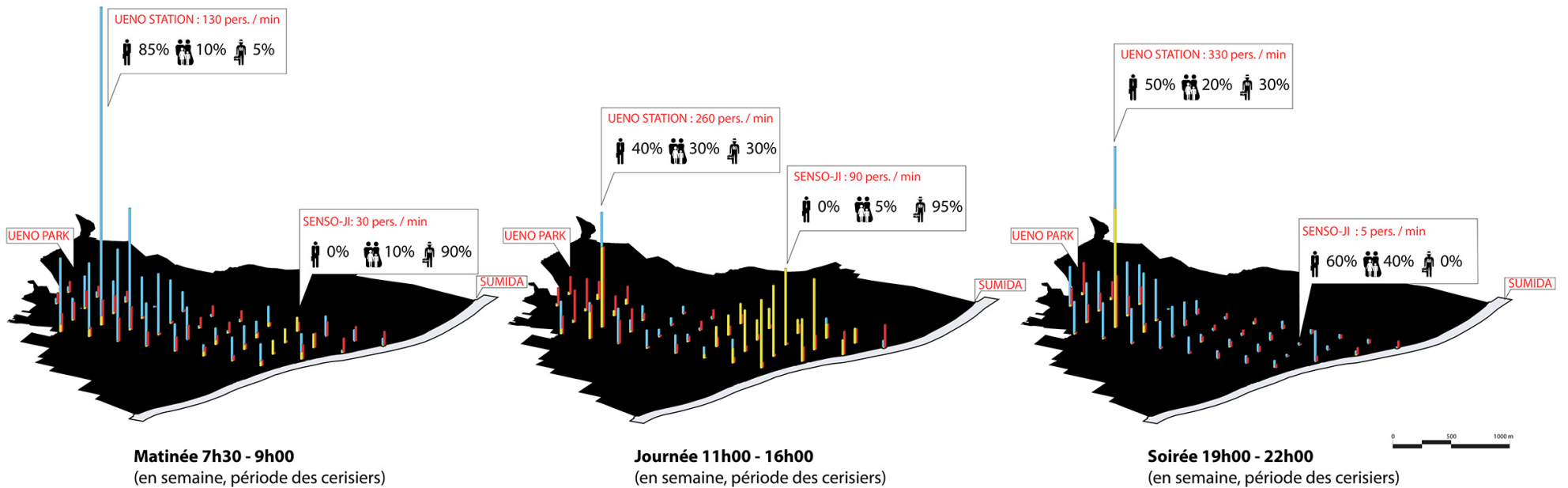
Porosité



Noeud

CHRONOTOPIE DES PRATIQUES AU COURS D'UNE JOURNÉE A TAITO

Pratiques employés (blue)
 Pratiques résidentielles (red)
 Pratiques touristiques (yellow)



1. Diagnostic

1.1. La Sumida, à la croisée des chemins

Le fleuve Sumida reflète les multiples évolutions de son contexte urbain. Espace attractif puis délaissé, il est en voie de reconquête depuis les années 1980 grâce à une puissante mobilisation citoyenne. Cet espace au fort potentiel retrouve progressivement une vocation métropolitaine, même si de nombreux éléments en font encore à bien des égards une frange de l'arrondissement de Taito.

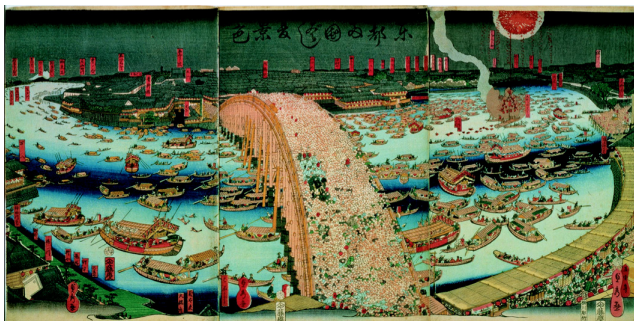
DE LA CENTRALITÉ À LA FRANGE

Relativement délaissée aujourd'hui, la Sumida occupe pourtant une place exceptionnelle dans l'histoire - comme dans l'imaginaire - de la ville de Tokyo. Dès l'époque d'Edo, ce fleuve qui traverse la ville basse (*Shitamachi*) concentre les multiples formes d'urbanité : vies sociale, économique, culturelle, religieuse s'y développent durant des décennies (au point qu'Augustin Berque (1990), dans un parallèle audacieux, considère qu'elle fut « à Edo ce que la Seine a été pour Paris »). Ces berges inconstructibles (du fait de leur vocation d'abri anti-sismique et de pare-feu) sont par conséquent un lieu de rencontre inédit entre riches seigneurs de la ville haute et simples artisans, à distance d'un contrôle social par ailleurs extrêmement présent. Dans ce cadre, certains temps forts, particulièrement les fêtes religieuses et populaires (tels que les feux d'artifice estivaux quotidiens, les régates ou la floraison des cerisiers), regroupent des foules immenses (voir estampe de la Sumida).

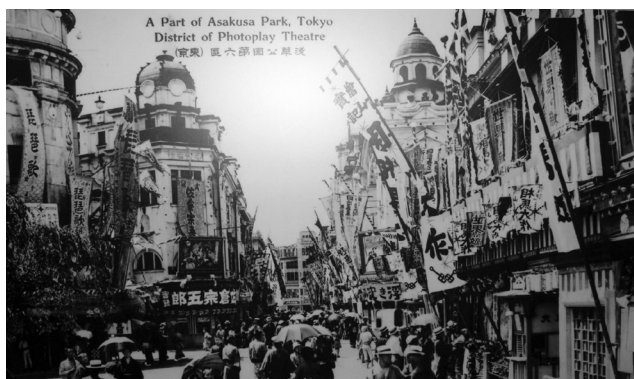
L'avènement de l'ère Meiji (1868) et la vigoureuse Révolution industrielle qu'elle génère marquent un tournant dans l'histoire de la Sumida et de ses représentations. D'un lieu de sociabilité extrêmement populaire, elle devient alors « la plus grande zone industrielle de la ville » (Pelletier & Tadashi, 1990). Le besoin d'eau pour la production et le transport de marchandises conduit les nouvelles industries à remplacer les commerces traditionnels. L'espace perd alors de son attractivité (les cerisiers sont notamment détruits sous l'effet de la pollution), les divertissements sont progressivement relocalisés à Asakusa, conduisant à la disparition des grands événements et fêtes populaires. La violente inondation de Nagoya en 1959 achève ce processus d'éloignement : la Sumida est désormais une rivière crainte, dont il faut se protéger. C'est dans cette optique que la municipalité décide de bâtir dans les années 1960 des digues verticales « rasoir » de 6 mètres de haut le long du fleuve. La ville et ses habitants tournent alors le dos à ce fleuve désormais invisible.

Cette situation ne dure pas, et dès le début des années 1980 les habitants riverains de la Sumida entament un processus de reconquête de cet espace au très fort potentiel. Aux multiples actions citoyennes de dépollution spontanée et d'embellissement des abords du fleuve succède bientôt la mise en place d'une

↓ Estampe : Le pont Natsukeshiki, Yasumasa, 1859



↓ Photographie : Asakusa



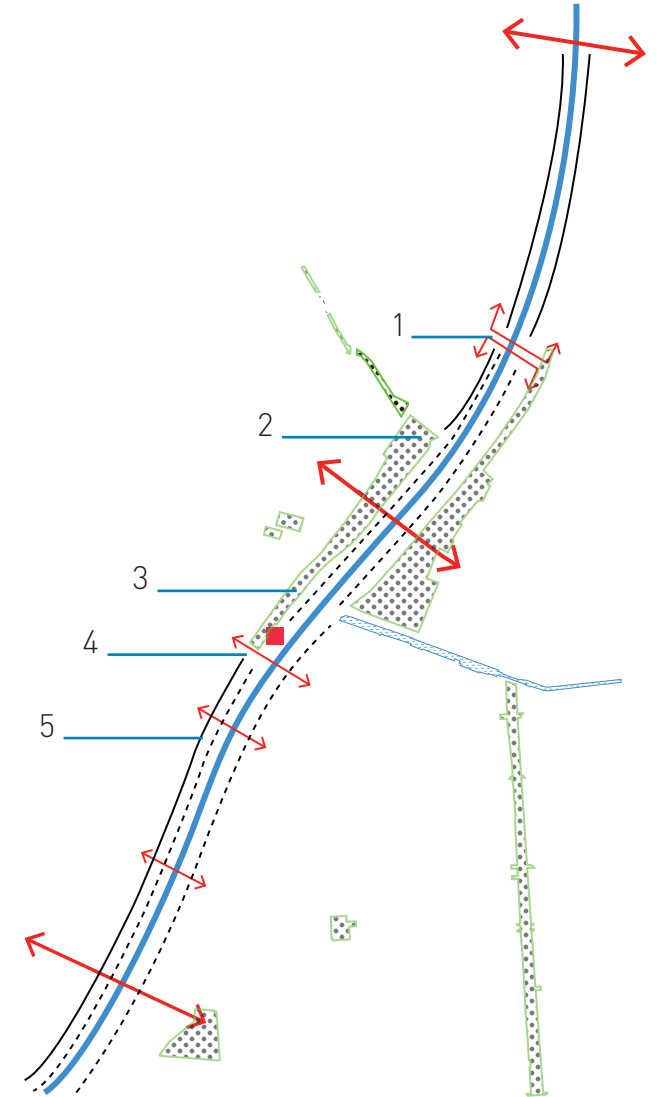
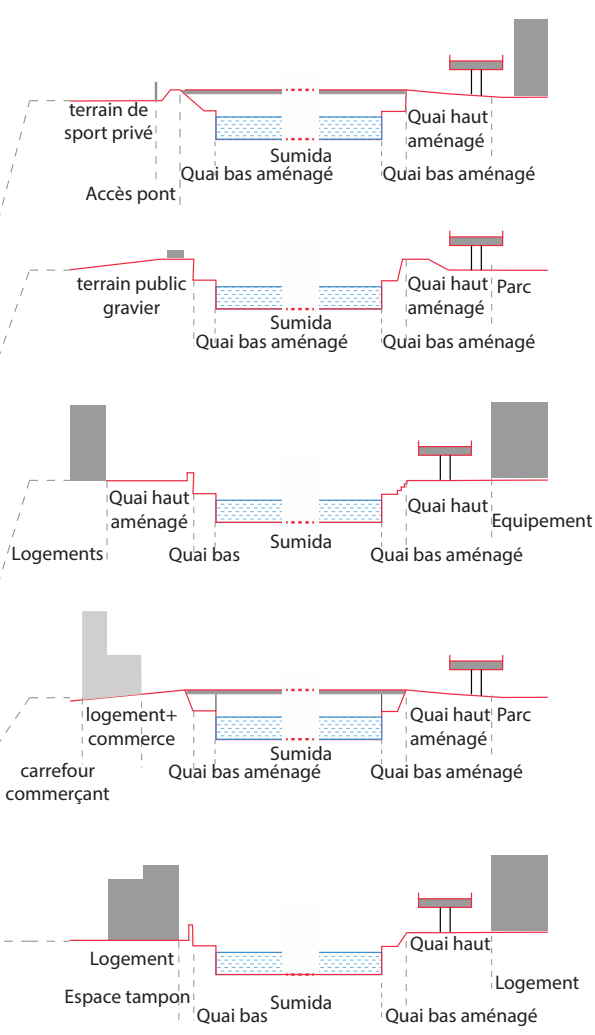
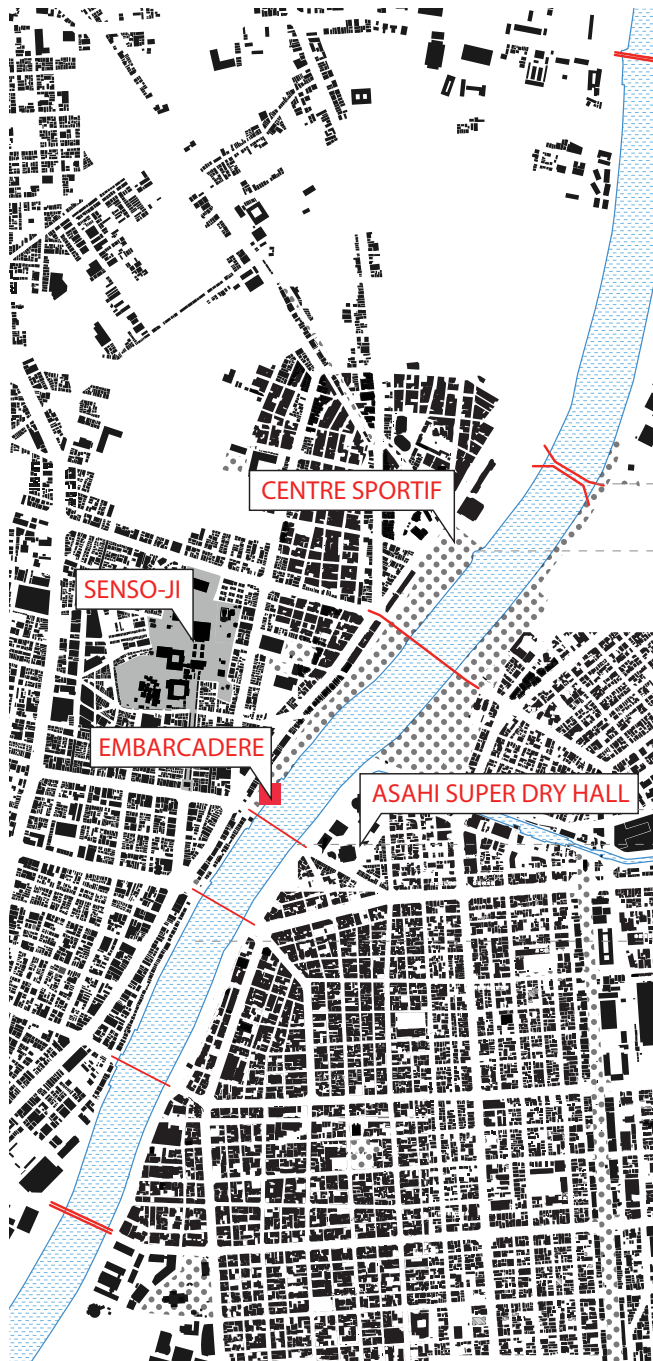
véritable structure revendicative (Berque, 1990). Les habitants réclament un réaménagement de la rivière, et convoquent en effet en 1984 un « Sommet des citoyens », qui débouche en 1985 sur une Déclaration de la Sumida. La municipalité répond favorablement à ces demandes citoyennes, et crée alors une commission chargée d'étudier le rapport des villes européennes à leurs fleuves. Avec la Seine pour modèle, les pouvoirs publics et réseaux associatifs s'engagent dans une reconquête globale du fleuve : ils travaillent à son assainissement, replantent les cerisiers qui avaient fait sa célébrité et relancent les célèbres fêtes populaires qui s'y déroulaient. Symbole de cette reconquête, la passerelle piétonne « en X » est inaugurée au nord de Taito en 1990.

UNE FRANGE URBAINE AU POTENTIEL MÉTROPOLITAIN

La situation de la Sumida dans l'espace tokyoïte reflète la complexité de cette histoire. Par certains aspects la rivière a retrouvé de nombreuses aménités et (re)conquis une vocation métropolitaine. Les aménagements engagés depuis les années 1980 ont permis une progressive (re)prise de conscience dans le potentiel de valorisation de berges à proximité de centres urbains capitaux. D'ailleurs, la Sumida est aujourd'hui considérée par la municipalité comme un atout touristique à valoriser. Elle dispose en effet d'une situation au fort potentiel, sur un axe touristique métropolitain particulièrement fort entre Asakusa (et notamment Senso-Ji) et la nouvelle Tokyo Sky Tree. Dans cette perspective ont été installés un terminal de bateaux mouches, ainsi qu'un comptoir de location de vélos. Cette appropriation métropolitaine est, on le voit, particulièrement le fait de touristes et visiteurs, particulièrement présents à Taito.

Pourtant, la diversité des échelles d'appropriation reflète le jeu complexe d'atouts et de manques de cet espace, et souligne donc son fort potentiel de valorisation. Si les équipements de proximité (baseball, pique-nique) regroupent une population mixte (enfants et personnes âgées, locaux mais aussi touristes) et dessinent une appropriation locale, les alentours de la gare de métro d'Asakusa Station, l'une des portes d'entrée de Taito et principale porte d'entrée d'Asakusa, sont davantage fréquentés par des touristes. Cette hétérogénéité d'appropriation est particulièrement liée aux différents rythmes, ce qui dessine de puissantes franges chronotopiques en termes d'intensité d'usage et d'appropriation. La fréquentation de cet espace est en effet très liée au rythme de saisons, des événements et des festivités qui le ponctuent (floraison des cerisiers, fêtes estivales). D'un point de vue plus quotidien, comme pour le site mitoyen de Senso-Ji, la Sumida se vide en soirée de ses derniers touristes. L'espace est alors parsemé d'une population locale, plus jeune, qui vient s'y regrouper et s'y divertir.

Cette relative attraction locale souligne donc le très fort potentiel de valorisation de cet espace pour les locaux, et dans les soirées pour les visiteurs et les touristes. Ce potentiel de valorisation s'explique aussi par la configuration de franges physiques très particulières du site : si le parc de la Sumida se prolonge sur la rive droite du fleuve sans véritable dissemblance, il existe une forte rupture spatiale entre les quais hauts, à hauteur de la ville et les quais bas, au contact de l'eau. L'espace des quais hauts, davantage pratiqué, peut en effet être pensé comme un espace de frange, entre la ville et son fleuve, ni urbain ni tout à fait balnéaire. Cette frange est d'une épaisseur plus ou moins grande le long de la Sumida. Parfois, le passage de la ville au fleuve est même brutal, sans transition spatiale (au Sud du pont Azuma) comme si le bâti lui tournait le dos.



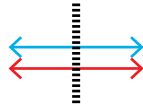
En continuité



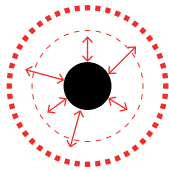
Attraction



Passant



Quartier



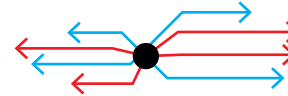
En singularité



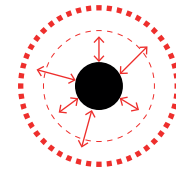
Attraction



Noeud



Quartier



En continuité



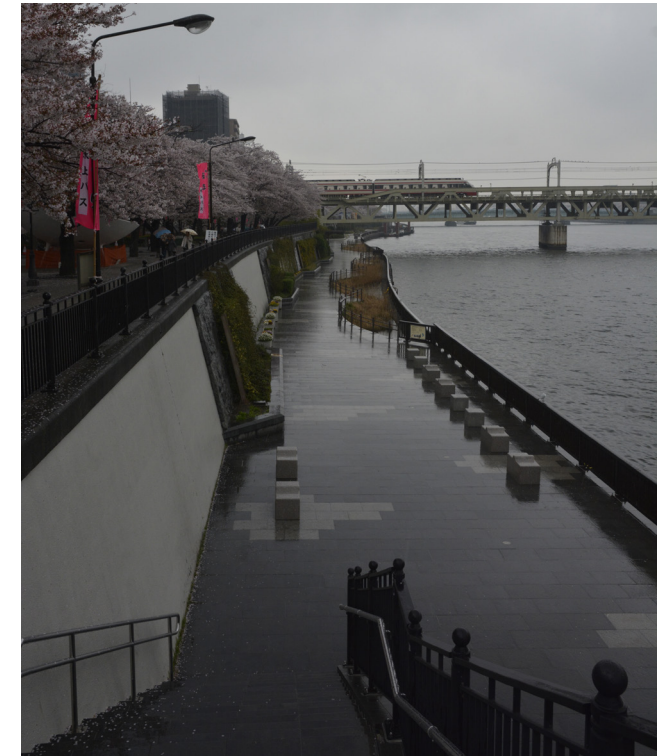
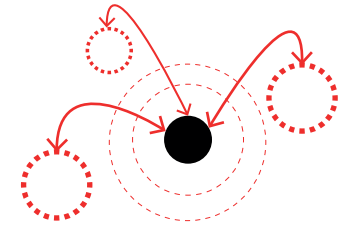
Attraction



Barrière



Métropole



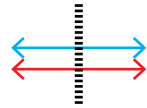
En continuité



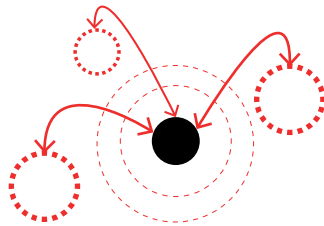
Attraction



Passant



Métropole



En «creux»



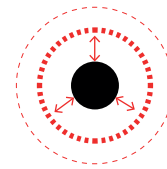
Répulsion



Barrière



Ilots



1. PONT EN CROIX

Pont piéton, projet important de la reconquête des berges par leurs habitants. Ce pont large et ouvert sur les berges offre un réel espace public tout en assurant sa fonction première qui est de relier Taito et Sumida

2. EQUIPEMENTS SPORTIFS

Séquence d'équipements sportifs tournant le dos au fleuve à l'exception de l'espace ouvert (voir photo) qui reçoit de nombreux usages de loisirs et minimise l'impact de la digue par sa pente douce.

3. PARC

Séquence de parc aménagé des deux coté du fleuve sur les quais hauts. Le quai bas est ici traité de façon fonctionnelle, très peu qualitatif, il n'incite pas la station et son accès ponctuel ne permet pas d'inciter pleinement à la flânerie.

4 PONT ROUGE

Pont réservé aux véhicules et situé dans la continuité de l'accès principale au Senso-ji. Il accueille à proximité un embarcadère pour croisière sur le fleuve ainsi que des commerces franchisés côté Taito. De l'autre se trouve le Asahi Super Dry Hall qui est un équipement. Ce pont relie deux polarités mais est dédié à la voiture.

5. BERGE SUD

Séquence non aménagée en quai haut et accessible uniquement depuis les ponts. Ce linéaire se compose du quai bas aménagé au minimum et du quai haut inaccessible et laissé en friche. Les logements et commerces donnent dessus sans en tirer profit. La ville est ici complètement déconnectée de son fleuve.

1.2. La gare de Ueno, noeud métropolitain et espace de rupture

Le site de Ueno est essentiel pour la visibilité de Taito dans la métropole : avec son héritage historique, son parc (qui concentre une des plus fortes densités de musées au monde), sa gare et sa situation stratégique de limite entre ville haute et ville basse. Pourtant, nos observations montrent que si Ueno rayonne à l'échelle métropolitaine, Taito n'en tire que peu de bénéfices. Pire encore, l'arrondissement souffre de la rupture brutale d'échelle entre le quartier et la gare, tandis que le parc fonctionne globalement de manière insulaire.

UN SITE MÉTROPOLITAIN EMBLÉMATIQUE AU RAYONNEMENT LIMITÉ

Les fonctions économiques et touristiques de Taito sont le fruit d'une stratification plus ou moins ancienne, très largement influencée par la présence d'infrastructures de transports qui ont eu un rôle majeur dans l'édification de la Tokyo moderne. Cette stratification des fonctions et des usages contribue encore à différencier fortement les espaces de l'arrondissement.

C'est le cas du quartier de Ueno, l'un des centres économiques de Tokyo, et pièce touristique majeure. A l'activité offerte par le parc (qui devient progressivement durant l'ère Meiji une vitrine culturelle de la ville et un lieu de sortie, puisque son accès est ouvert au public) s'ajoutent bientôt des activités économiques, d'abord liées au commerce du divertissement, situation renforcée par la construction de la gare de Ueno en 1883. Le quartier devient alors le pendant du centre politico-économique Ginza, et s'intègre aux centralités importantes de Tokyo (ce que confirme le bouclage de la Yamanote en 1925, qui intègre Ueno parmi ses gares). En outre, le dynamisme du quartier est renforcé par la situation de terminus de la gare, qui relie le nord du Japon à Tokyo. Ueno a longtemps été structuré par d'intenses dynamiques culturelles et économiques. Aujourd'hui, la dynamique culturelle est toujours structurante à Ueno, tandis que les aspects économiques semblent en déclin à l'échelle de la métropole. La volonté de rééquilibrer l'agglomération vers l'ouest dans les années 1960 et 1970, à Shibuya et Shinjuku notamment, puis l'ouverture de la ville sur la baie, ont laissé Ueno en marge de la croissance tokyoïte. D'autant que la périurbanisation, particulièrement vigoureuse dans les années 1920, a également favorisé ces gares aux forts bassins d'emplois (moins important à Ueno, du fait de la forte présence sur place d'artisans et de commerçants). La gare est d'ailleurs passée du second rang avant la Seconde Guerre mondiale au 13e aujourd'hui. La faible importance des programmes immobiliers dont Ueno a fait l'objet lui confère une faible verticalité, qui contraste avec de nombreux autres quartiers structurés autour des gares de la Yamanote (il existe 3 immeubles de plus de trente étages à Taito contre 34 dans l'arrondissement de Shinjuku, comme en témoigne la photo ci-dessous). Malgré cela, la gare a généré une activité de bureau, et globalement Taito est un bassin d'emploi attractif. Il s'agit d'ailleurs du 5e arrondissement où le ratio emploi/résident en faveur de l'emploi est le plus fort (1,85 fois plus de travailleurs quotidiens que résidents) avec des flux entrants de travailleurs notamment en provenance des arrondissements septentrionaux d'Adashi et Katsushika.

↓ Photographie aérienne: gare de Shinjuku (verticalité)

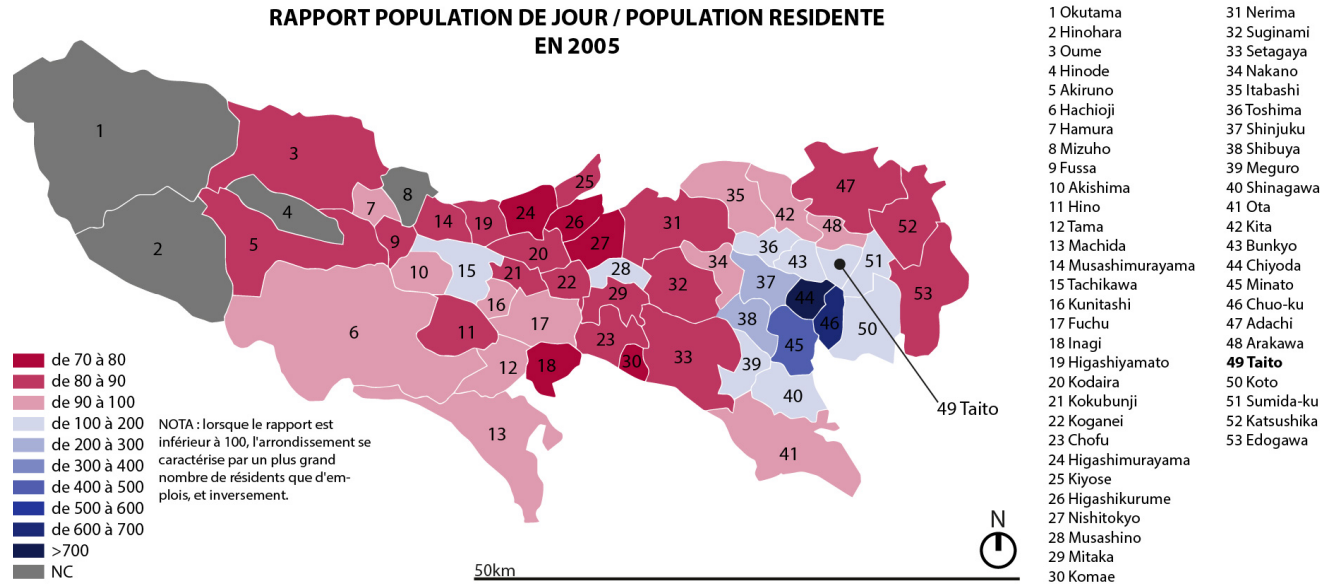


↓ Photographie aérienne: gare de Ueno (horizontalité)



→ carte du rapport entre population de jour et population résidente par arrondissement en 2005

données traitées à partir de publications bureau des statistiques de la préfecture de tokyo

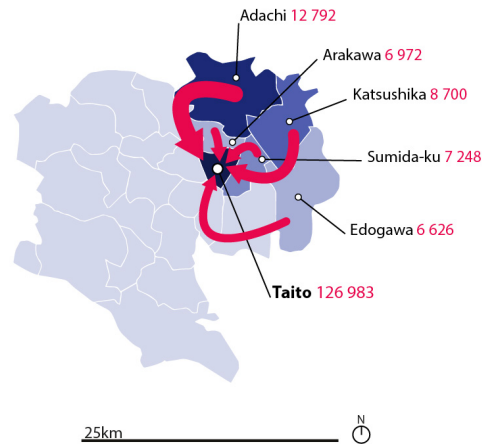


→ carte des lieux de résidence des travailleurs et étudiants de Taito

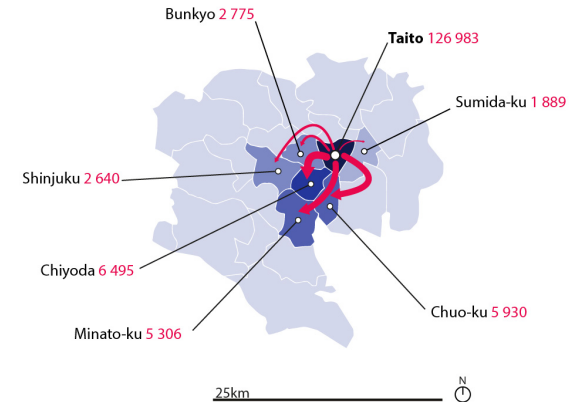
→ → carte des lieux de travail et d'étude des résidents de Taito

données traitées à partir de publications bureau des statistiques de la préfecture de tokyo

LIEUX DE RESIDENCE DES TRAVAILLEURS ET ETUDIANTS DE TAITO



LIEUX DE TRAVAIL ET D'ETUDE DES RESIDENTS DE TAITO



Pourtant, Ueno ne semble plus aujourd'hui être un espace stratégique de la métropole, ce dont témoigne le faible nombre de projets qui concernent le quartier. La gare et les activités tertiaires qui lui sont liées semblent être engagées dans une dynamique de "shrinkage". Une étude de Chorus et Bertoli (2011) montre en effet que la gare diminue ses activités de transit, et qu'en parallèle les activités tertiaires ne se développent pas. En 1991, la JR East a prolongé le Shinkansen venant du nord du Japon jusqu'à la gare de Tokyo, 8e gare la plus fréquentée de la ville (et du monde). Ueno n'est plus alors qu'une étape et non le terminus. Depuis, la stratégie menée par la JR East vise davantage à développer la gare de Tokyo aux dépens de cette dernière, en diminuant notamment le nombre de transferts par celle-ci. La compagnie justifie ces choix par l'intensification de la concurrence des autres opérateurs et par le manque de foncier dont elle dispose autour de la gare de Ueno. Les derniers investissements sur la gare datent de 2002, la suppression des équipements obsolètes avaient alors permis la création de 6000m² d'espaces commerciaux, qui, selon la JR East, ont attiré de nouveaux passagers.

→ Photographie du Parc Ueno pendant la floraison des cerisiers
 →→ Photographie de la sortie sud de la gare sous la Yamanote



→ Fréquentation des gares de la Yamanote (Fiber city)

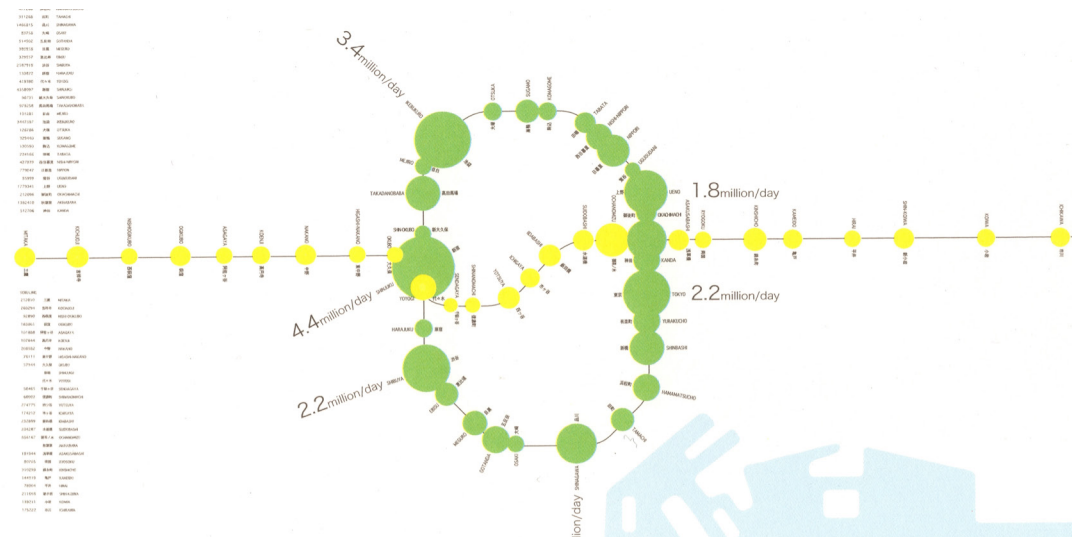


Figure 24:
 山手線駅別乗降客数
 Number of passengers using the stations along the Yamanote line daily

AMBIVALENCE DES LIEUX ET DES FLUX

Cependant, ce site reste très dynamique à Taito, autant par l'activité de la gare que celle du parc Ueno, deux lieux générateurs de flux très importants.

Le parc, déconnecté de l'arrondissement ?

Le parc Ueno est le plus grand parc de Tokyo avec près de 63 hectares. Très aménagé et laissant peu de place à de grands espaces, il accumule de nombreuses fonctions métropolitaines, voire internationales : musées, temples, cerisiers, université et écoles d'art, zoo. Depuis l'époque d'Edo, et l'ouverture du parc au public en 1873, son succès et sa fréquentation - autant par les étrangers que par les visiteurs - n'ont cessé d'augmenter. Des événements comme la floraison des 1100 cerisiers rassemblent des foules immenses. Ce parc est d'autant plus apprécié que les espaces verts, jardins, squares, grands parcs, sont rares à Taito et dans l'ensemble de la métropole.

Cependant, le parc et l'arrondissement sont assez largement séparés par la gare de Ueno. Les accès depuis les quartiers alentours sont très peu lisibles, et il est difficile d'entrer dans le parc sans passer par la gare. Comme le parc est construit sur une colline, le dénivelé contribue également à la déconnexion entre le site et l'arrondissement. La grande proximité de la gare et sa position en limite d'arrondissement contribuent à un important découplage entre les visiteurs de Ueno et ceux de Taito. De ce point de vue, le fonctionnement du parc et de la gare est assez largement autarcique.

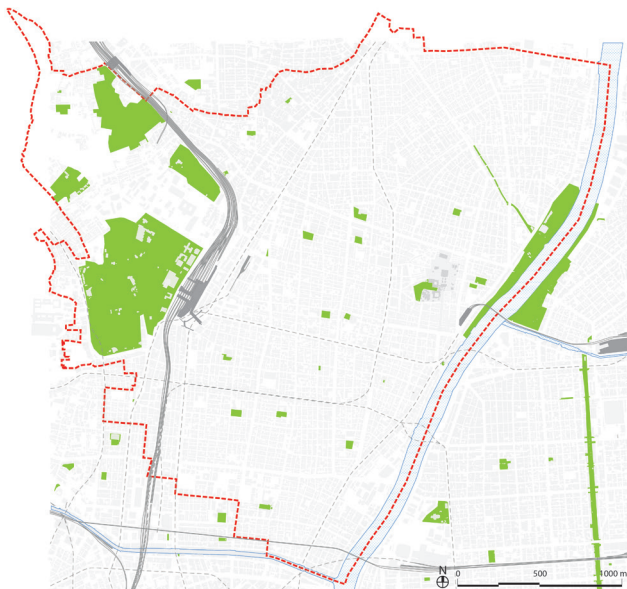
La gare de Ueno, carrefour des pratiques

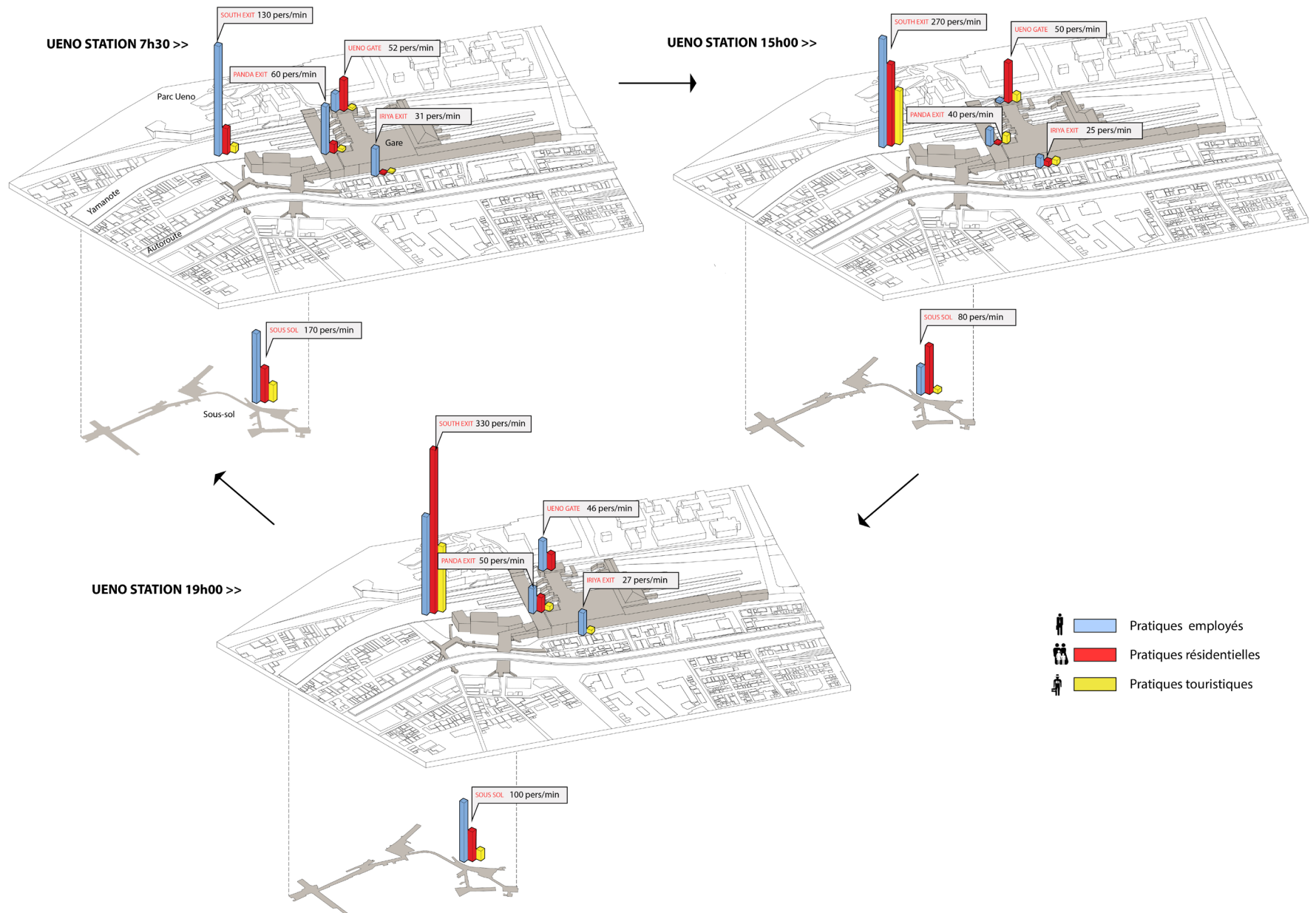
La gare est a priori un espace peu lisible, tant par les volumes que par la morphologie des flux. De nombreux relevés (à des heures et des points différents) ont permis de quantifier les volumes de ces derniers, et de mettre en évidence les fortes disparités entre le dessus et le dessous de la gare, et entre les différentes entrées de la gare.




Nos relevés montrent une grande différence de fréquentation et de rythmes entre la passerelle, qui recouvre la gare, et le rez-de-chaussée. La passerelle est ainsi assez peu fréquentée, quelque soit le moment de la journée. Les individus s'y déplacent moins vite, des hommes en costume y fument des cigarettes, de nombreux sans-abris s'y sont installés. A l'inverse, au niveau du sol, les volumes de flux sont très importants, les gens se déplacent vite, en direction des différentes correspondances.

Les différentes entrées sont elles aussi plus ou moins fréquentées, et chacune présente une coloration différente en fonction des personnes qui la fréquentent : la *Park entrance* a une dominante familiale et touristique, l'*Iriya gate* est réservée aux habitués et aux égarés tandis que l'espace devant la *Panda Bridge entrance* est préférentiellement utilisé par des hommes en costumes. Le croisement des visiteurs et des

↓ Carte des parcs et jardins publics





-  Pratiques employés
-  Pratiques résidentielles
-  Pratiques touristiques

➤ Chronotopie des pratiques à la gare d'Ueno

travailleurs crée une temporalité quotidienne duale, entre des temps liés au travail, et des temps liés à la visite et au tourisme. Ces différences entre les lieux dessinent des "franges chronotopiques" : des lieux où différentes pratiques se croisent ou s'ignorent, où des espaces très fréquentés avoisinent des espaces vides.

La gare de Ueno : une fracture urbaine à l'échelle de Taito

Frange chronotopique, la gare de Ueno est aussi une frange physique. Ce nœud infrastructuruel génère une rupture brutale à l'échelle du quartier du fait de ses dimensions monumentales et de l'importance des flux métropolitains. La porosité du lien entre la gare et le parc contraste celui entre le quartier et le parc, marqué par la rupture. La lecture de la topographie qui marque le passage entre la ville haute et la ville basse est ainsi perturbée.

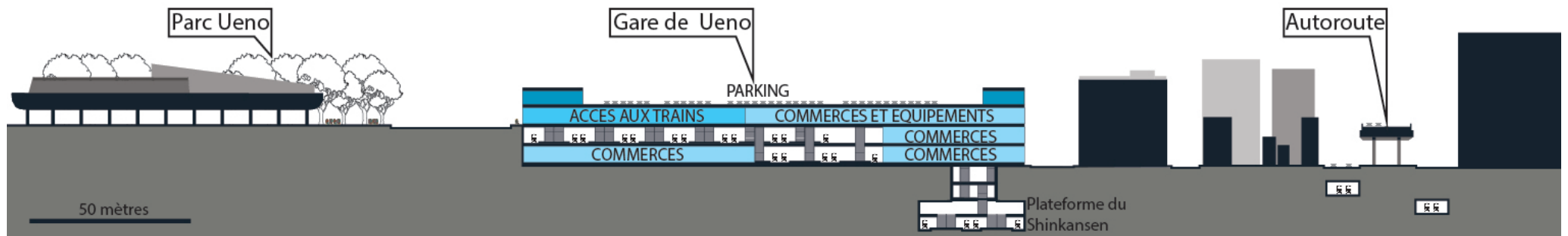
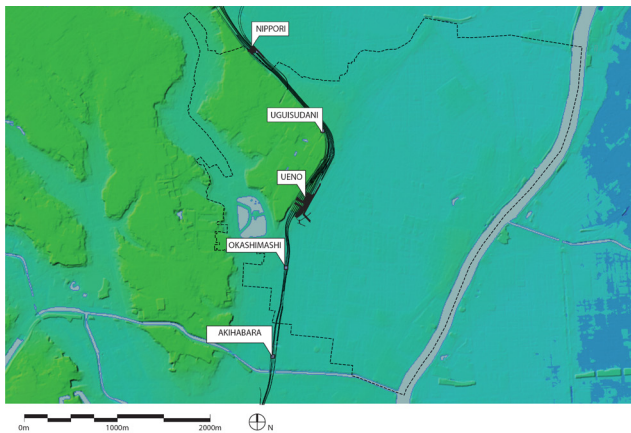
La gare agit en effet comme une interface entre la ville haute et la ville basse. Cette situation d'entre-deux, qui fait de la gare de Ueno une frange physique d'une épaisseur importante (voir coupe), n'assure pas actuellement une transition physique et symbolique fluide entre la ville haute (*Yamanote*) et la ville basse (*Shitamachi*).

↓ Carte du rapport ville haute / ville basse marqué par la Yamanote

↘ Photographie de la monumentalité de la gare

→ Photographie de la fracture spatiale des faisceaux ferrés

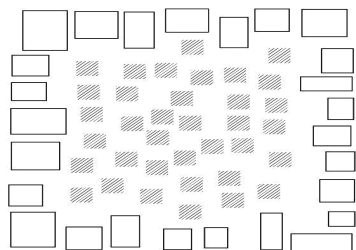
↓↓ Coupe d'insertion de la gare dans la topographie



1.3.

Le tissu résidentiel, une structure spatiale en recomposition

↓ Schéma de la morphologie des espaces résidentiels de Taito, Patrick Ayer (2011)



↓ Photographie d'une rue «standard»



↘ Photographie d'un *roji*



L'arrondissement de Taito est structuré autour de grandes pièces urbaines dont l'attractivité dépasse ses frontières administratives. En creux de celles-ci, un tissu résidentiel dense se déploie.

UNE MORPHOLOGIE URBAINE PRODUCTRICE D'IDENTITÉS COMMUNAUTAIRES

Taito est traversé par un important maillage d'infrastructures de transports (rails de la Yamanote, *Expressway* n°1, routes de transit métropolitain et de desserte locale) qui occupent 26,6% de l'espace total de l'arrondissement, contre une moyenne de 18,7% dans la métropole de Tokyo. Taito est ainsi le deuxième arrondissement de la préfecture de Tokyo dans lequel l'emprise physique des infrastructures est la plus forte. Ces infrastructures structurent donc le territoire et le fragmentent en de multiples entités, autant d'enclaves urbaines à la structure spatiale clairement délimitée. Des immeubles de grande hauteur joutent en effet ces infrastructures et font l'effet d'une barrière ou plutôt d'un seuil, délimitant de grands îlots urbains. Le contraste est très fort entre ces îlots résidentiels et les espaces de flux qui les encerclent. La ville dessine ainsi des paysages sonores inégaux, du bourdonnement automobile et commercial des grandes artères au silence quasi absolu des ruelles intérieures. Des équipements (écoles, temples) et des commerces (supérettes, cantines) essentiellement locaux prennent place dans ces îlots, qui contrastent avec l'offre qui se déploie le long des grandes infrastructures.

Au sein de ces îlots urbains se dessine une hiérarchie de rues entre les axes automobiles et les nombreuses venelles (*roji*). Tout d'abord, les rues «standard» de plus de 4 mètres sont délimitées par des tracés de peinture ou plus rarement par un trottoir. Espaces de circulation dédiés aux flux automobiles, ces rues desservent l'intérieur de l'îlot.

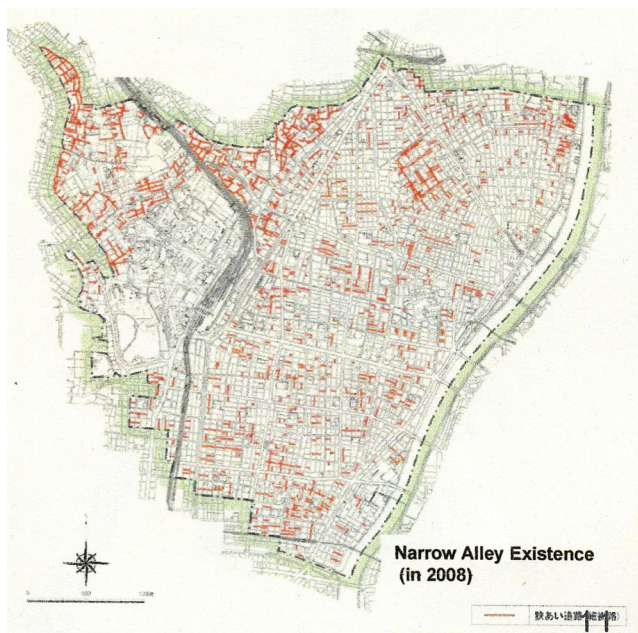
Le réseau de *roji*, quant à lui, se caractérise par des limites indéfinies qui évoluent constamment au rythme des changements du bâti. Ces venelles regroupent la chaussée et des espaces semi-privés, composant «des sortes de vides dynamiques» (Ayer, 2011), des franges entre l'espace domestique et la ville. La dichotomie flux/lieu, mobile/immobile perd ici de sa pertinence. En effet, si les *roji* ont une fonction de desserte - piétonne - des logements, elles sont également un prolongement de l'espace domestique où les riverains déposent des meubles ou entretiennent des plantations. La nature s'invite ainsi dans ces espaces, «s'égrène par bribes à l'infini au fil des rues (...) dans ces franges innombrables» (Pons, 2014).

Ni réellement publiques, ni tout à fait privées, ces ruelles sont les supports de multiples activités communautaires. Les voisins s'y croisent, l'entretiennent et y organisent des festivités par l'intermédiaire des *chômukai*. Héritées des communautés paysannes, ces organisations pan-fonctionnelles associent la majorité des ménages d'un quartier (*chôme*) et répondent aux besoins de la société locale (prévention des catastrophes, aide sociale, ordre public, entretien de l'espace public). Les *chômukai* organisent régulièrement des fêtes de quartier, célébrations intergénérationnelles qui participent à maintenir un très

↓ Photographie d'une réunion communautaire dans un *roji*



↓ Carte des rue de moins de 4m de large



fort sentiment d'appartenance communautaire et de solidarité. Si ces structures associatives existent dans tous les *chôme* de l'arrondissement, leur puissance mobilisatrice et identitaire fluctue fortement selon des facteurs sociaux et spatiaux. Ainsi, la précarité des habitants du *chôme* de San'ya, au nord de Taito, a pu être interprétée comme un facteur explicatif de la force des solidarités locales et du dynamisme culturel et associatif (Pons, 2000). Surtout, la densité du bâti et l'étroitesse des ruelles favorisent les rencontres et incitent à la cogestion des espaces communs (Schulz, 2012). Ainsi, le quartier de Yanaka (au nord-ouest de Taito), qui a résisté aux multiples catastrophes du XX^e siècle, a conservé une structure urbaine héritée d'Edo (Jinnai, 1995). Les nombreuses *roji* qui traversent le quartier sont le terreau du célèbre dynamisme communautaire qui le caractérise. Ces «poches à taille humaine de cultures locales» (Schulz, 2012) offrent des espaces de rencontre d'autant plus appréciés que la ville japonaise se caractérise par la rareté des espaces publics, des places et des squares (Berque, 1983).

Or, depuis les années 1960, la majorité des *roji* a été supprimée par le renouvellement du tissu urbain et la recherche de la rationalité foncière. Malgré leur rôle social et les fortes représentations qu'elles génèrent, les *roji* occupent aujourd'hui une portion marginale de la voirie et ont parfois disparu de quartiers entiers. Sur cette carte du service d'urbanisme de la ville de Taito on observe ainsi une faible concentration de *roji* au coeur de l'arrondissement et à proximité de la gare Ueno, tissus urbains denses récemment renouvelés. A l'inverse, le nord de l'arrondissement et l'emblématique quartier de Yanaka, préservés des catastrophes naturelles, jouissent d'une forte concentration de *roji*.

Cette structure morphologique est par ailleurs menacée par les politiques publiques de prévention des catastrophes. Ainsi, à la suite du plan métropolitain de prévention des incendies de 2010¹, la municipalité de Taito a identifié une centaine de *roji* et a lancé une vaste opération d'élargissement visant à atteindre une largeur suffisante pour permettre l'intervention de véhicules de secours (rabetage du bâti et reconstruction subventionnée, désencombrement des voies) (Voir photos : conséquence de la standardisation d'un *roji*). Cette politique d'uniformisation de l'espace urbain, si elle est justifiée par l'impératif sécuritaire, menace le dynamisme communautaire de certains *chôme* de l'arrondissement.

1. http://ajw.asahi.com/article/behind_news/social_affairs/AJ201201050041

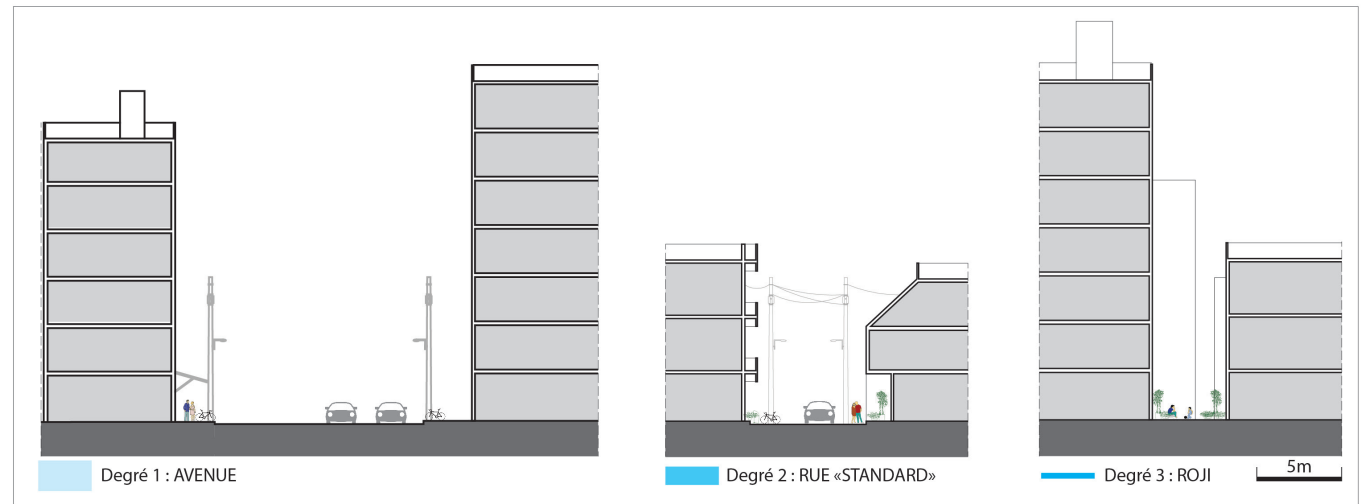
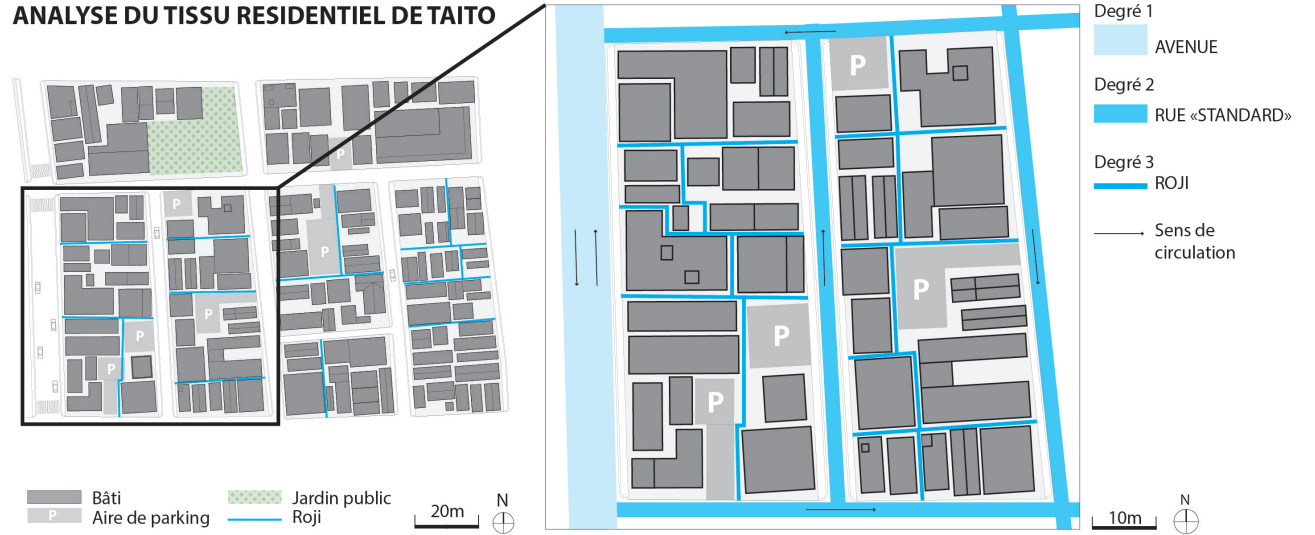


← Photographie d'une *roji* appropriée par ses habitants

↙ Photographie d'exemple des conséquences de la rénovation d'une *roji*

↓ schéma récapitulatif de la morphologie du tissu résidentiel de Taito

ANALYSE DU TISSU RESIDENTIEL DE TAITO



UNE STRUCTURE VERTICALE AU FORT POTENTIEL

Au-delà de cette grille de lecture horizontale, les villes japonaises se caractérisent également par une structuration verticale. A Taito, contrairement à de nombreuses villes européennes, aucune servitude d'alignement ne s'impose aux habitants (mis à part dans le secteur sauvegardé d'Asakusa). Le bâti est diversement intégré dans le tissu urbain, sa forme et ses dimensions pouvant ainsi fortement fluctuer, créant des paysages urbains contrastés. D'imposants immeubles de 20 étages peuvent côtoyer des maisons de ville, comme l'illustre la coupe ci-contre.

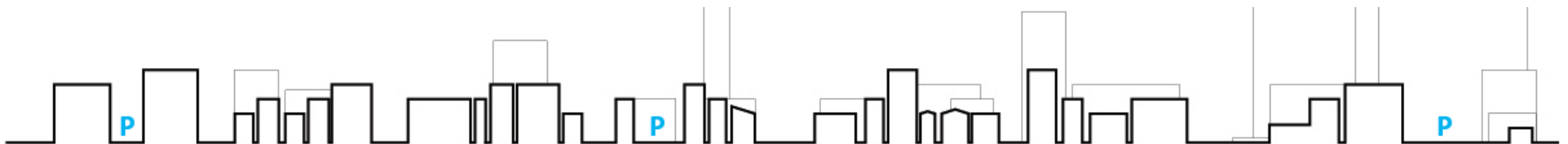
Coupe du tissu résidentiel de Taito

Au-delà de la structure physique, les fonctions et usages peuvent se stratifier sur plusieurs étages au sein du même bâtiment. Ainsi, à Taito, 11,8% des bâtiments combinent une fonction de commerce et de logement (contre une moyenne de 3% dans la préfecture de Tokyo). Des activités tertiaires peuvent donc côtoyer dans le même bâtiment des logements, des équipements ou même des restaurants, dessinant une mosaïque verticale de fonctions et d'usages.

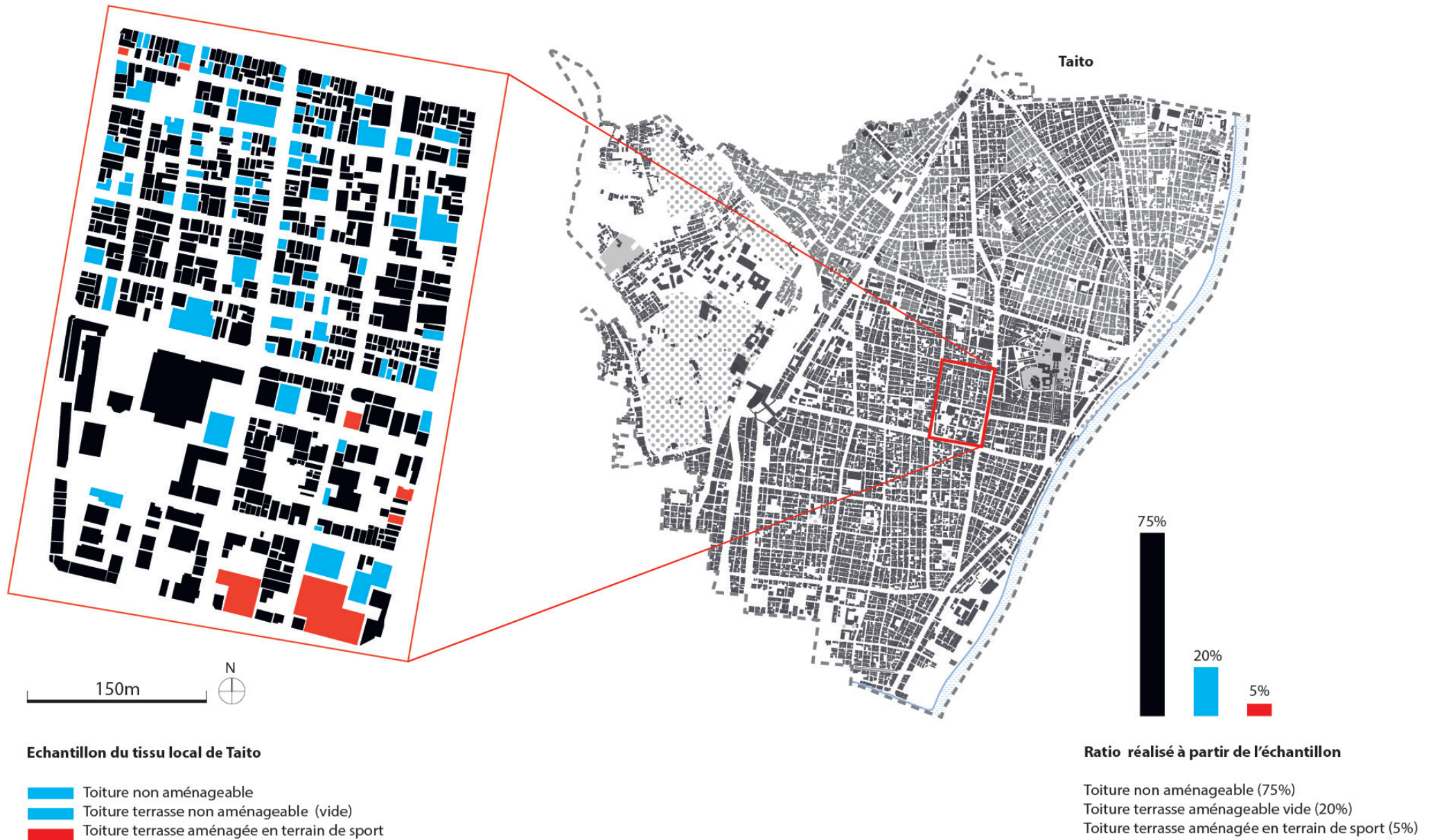
Aux sommets de ces systèmes verticaux, les espaces de toiture n'ont, quant à eux, qu'une fonction résiduelle, de manière surprenante dans une ville qui maximise un foncier si rare. L'utilisation des espaces de toiture se résume en effet le plus souvent à l'entreposage des équipements techniques (fluides et réseaux). A la suite d'un travail d'échantillonnage (carte des potentiels de mutation des toitures) nous avons estimé que seulement 5% des toits de l'arrondissement sont aménagés pour l'accès aux populations (essentiellement pour des équipements sportifs). Près de 20% de ceux-ci ont un potentiel mutable, nullement appropriés, non utilisés pour les réseaux, ni végétalisés, ces espaces sont des résidus urbains dépourvus de fonction.

↓ Coupe du tissu résidentiel de Taito

25m P Parking



POTENTIEL DE MUTATION DES TOITURES DE TAITO



2. Stratégie

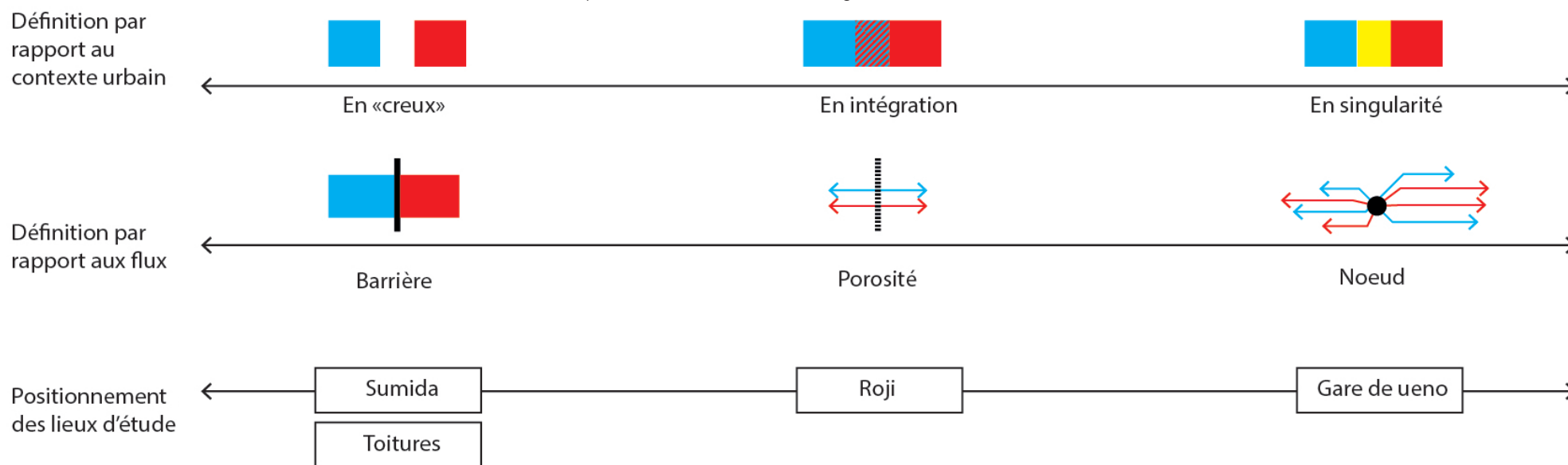
Notre analyse des contrastes et des franges de Taito nous a permis d'identifier un panel de situations urbaines qui cristallisent les enjeux d'attractivité et de qualité urbaine : le site de Ueno, les berges de la Sumida mais aussi les interstices du tissu résidentiel. Ces espaces de franges, catalyseurs d'un effet de coupure, ne se résument pourtant pas à des espaces "vides" séparant deux "pleins". Marqués au contraire par une certaine épaisseur (spatiale, sociale, historique), ils sont davantage des espaces d'interfaces entre des fonctions et des pratiques distinctes.

Confronter ces espaces au curseur des franges spatiales préalablement identifié nous a permis de les caractériser :

-La gare de Ueno, espace emblématique en déclin, génère d'importants flux quotidiens de travailleurs et de visiteurs. Noeud urbain attracteur, la gare s'affirme en singularité par rapport à son contexte urbain, et produit un effet de rupture entre la ville de Taito et le parc de Ueno.

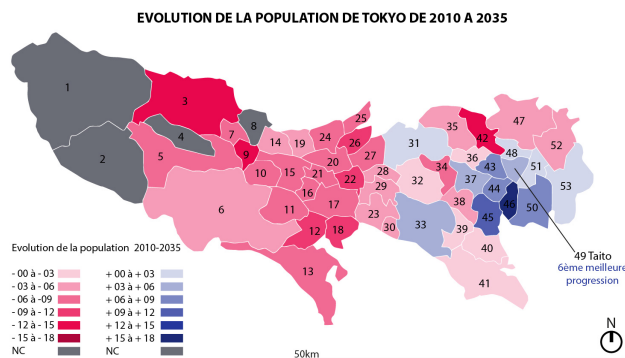
-Les berges de la Sumida, à l'effervescence passée aujourd'hui invisible, sont très peu fréquentées en dehors des festivités saisonnières. Véritable barrière spatiale et administrative entre Taito-ku et Sumida-ku, la Sumida produit un effet répulsif sur son tissu urbain à proximité.

-Le tissu résidentiel de Taito n'est pas une masse uniforme mais recèle une activité communautaire parfois très dynamique. Les *roji*, franges entre l'espace domestique et la ville, se définissent en intégration par rapport à leur contexte urbain. Ni répulseurs, ni attracteurs, ces espaces poreux favorisent la vie sociale, mais leur existence est menacée par l'uniformisation du tissu urbain. A l'inverse, les toits sont des espaces résiduels, des franges fonctionnelles.



→ carte du rapport entre population de jour et population résidente par arrondissement en 2005

données traitées à partir de publications bureau des statistiques de la préfecture de Tokyo



2.1.

Affirmer la vocation métropolitaine de la Sumida

Si l'espace a retrouvé de l'attractivité depuis les années 1980 et rayonne par son prestige bien au-delà de Taito, son aménagement n'est pas encore à la hauteur de cette ambition. Sans folkloriser ni pasticher, nous souhaitons mobiliser cet héritage au service d'un projet novateur, et l'affirmer de nouveau comme une polarité d'échelle métropolitaine, un lieu de centralité offrant de nouvelles activités autant à ses résidents qu'à ses visiteurs et touristes, venus désormais du monde entier.

Le fleuve dispose pour cela de très importants atouts, à commencer par sa situation dans la ville, sa proximité avec de très forts pôles d'attractivité (Senso-Ji et Tokyo Sky Tree), mais aussi son insertion dans les réseaux de transport d'échelle métropolitaine (Yamanote et Ginza Line). En outre, bien qu'altéré par l'aménagement des digues, le site dispose d'un potentiel paysager remarquable. Par ailleurs, sa position en limite d'arrondissement - aux franges de Taito - et sa linéarité nord-sud nécessitent de construire un projet de mise en relation avec les arrondissements alentours, afin d'accentuer encore la vocation métropolitaine du site. Dans cette perspective, notre projet doit prendre en compte la relation entre les deux rives, et les liaisons avec les arrondissements au nord de Taito (qui sont les arrondissements d'origine de nombre de travailleurs taitoïtes).

L'ensemble de ces atouts offrent pour nous la possibilité d'installation d'un équipement d'échelle métropolitaine, qui consacrerait le rayonnement du site. Ce dernier doit se fonder sur les éléments et les atouts propres à la Sumida et à son arrondissement, afin de travailler à réduire l'écart entre les pratiques

(entre les visiteurs et les touristes d'un côté, les résidents de l'autre). A ce métissage des pratiques doit se superposer un métissage des rythmes. Il s'agit en effet de proposer de nouvelles activités, afin d'éviter la fuite des touristes le soir venu, et de proposer en même temps de nouvelles pratiques aux résidents (activité de soirée et nocturne qui manquent au regard de pôles comme Shibuya ou Shinjuku).

2.2. Reconnecter la gare de Ueno à son environnement local

Le site de Ueno, par son envergure métropolitaine et sa notoriété internationale, est essentiel pour la visibilité et le dynamisme économique de Taito. La gare de Ueno est pourtant partiellement dissociée de Taito. Elle engendre différentes ruptures urbaines, tant physiques (par sa situation en limite d'arrondissement, sa topographie, sa morphologie) que vécues (l'importance des flux qui la traversent, l'intensité urbaine dont elle est le support).

Aujourd'hui négatives, ces configurations peuvent être atténuées, voire transformées, afin de re-faire de la gare un véritable atout pour Taito. Sa vocation de porte d'entrée de l'arrondissement, liée à sa situation de frange, doit être affirmée. La rupture aujourd'hui sensible entre ville haute et ville basse doit être davantage poreuse. Par sa fonction, son intensité, son imaginaire, la gare de Ueno dispose de tous les atouts pour être pleinement une locomotive au service de l'arrondissement.

2.3. Encourager les dynamismes communautaires

Les différents îlots de Taito, qui sont autant d'enclaves séparées des infrastructures, peuvent se caractériser par un très fort sentiment identitaire, et par la forte intégration communautaire de leurs habitants. La morphologie du tissu urbain en est un facteur essentiel, les *roji* jouant le rôle fondamental de catalyseurs des rapports communautaires. Les politiques préventives, ainsi que le libre jeu du marché foncier, devraient entraîner l'intensification des processus de transformation urbaine et menacer, par le biais de l'uniformisation spatiale, la vitalité communautaire.

L'attractivité résidentielle de Taito procède non seulement de la qualité de son tissu urbain et de ses aménités, mais également de la force des solidarités et des rapports communautaires qui s'y développent. C'est pourquoi nous préconisons d'accompagner et d'encourager les dynamismes communautaires du tissu résidentiel en s'appuyant sur les *chômukai*, puissantes associations de quartier. Franges résiduelles au fort potentiel de valorisation, les toits nous paraissent des lieux privilégiés de projet.

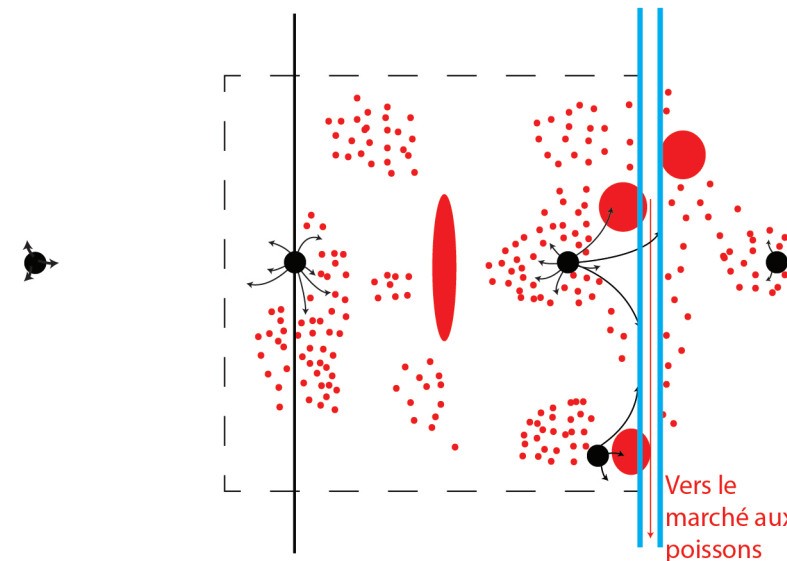
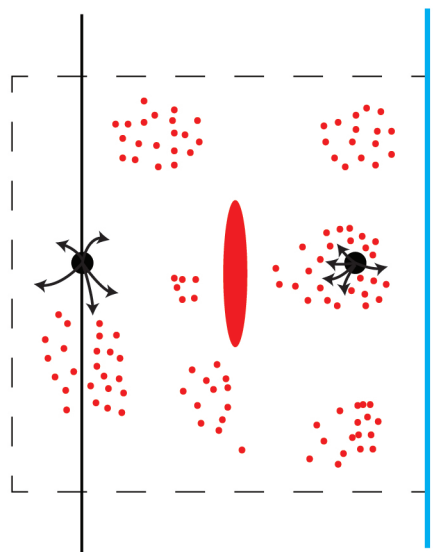
Existant

Aménagement urbain

Offre en gastronomie

S'appuyer sur la trame gastronomique existante

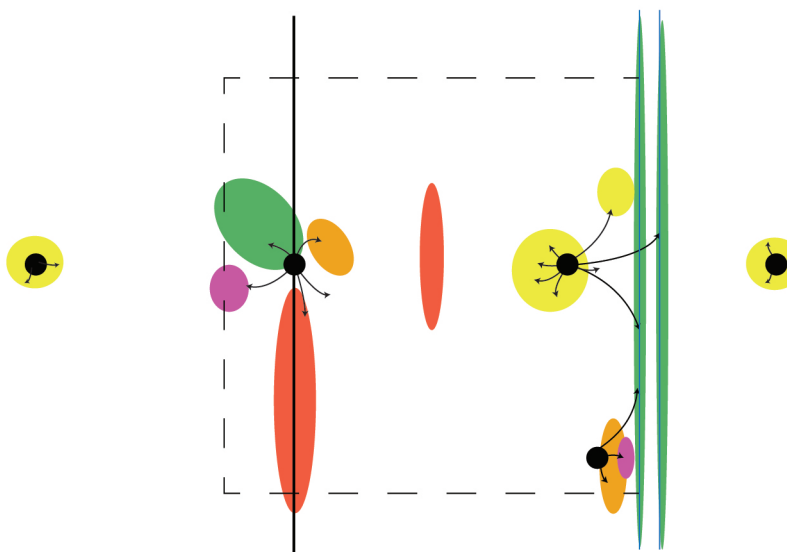
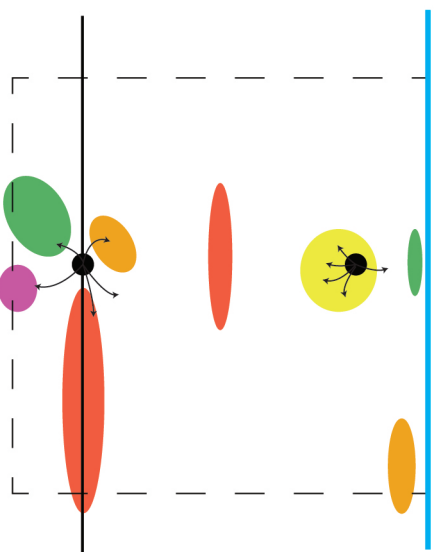
- offre gastronomique métropolitaine
- équipements communautaires
- principales gares
- flux de personnes
- Yamanote



Métropole

Renforcer l'envergure métropolitaine de Taito

- bureaux
- commerces
- tourisme
- université
- parc
- principales gares
- flux de personnes
- Yamanote



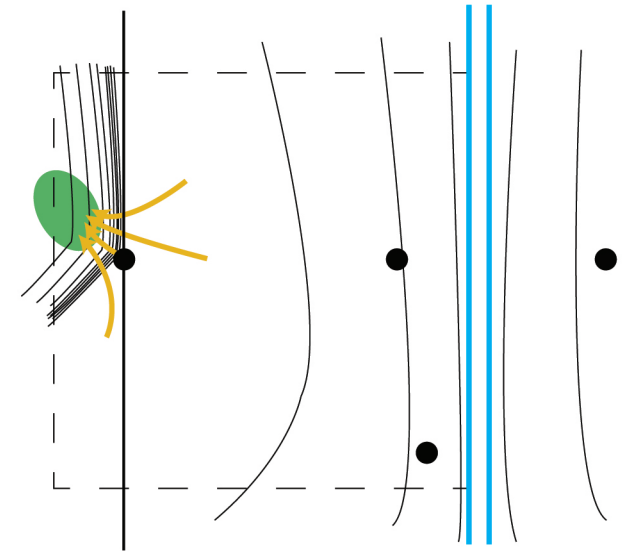
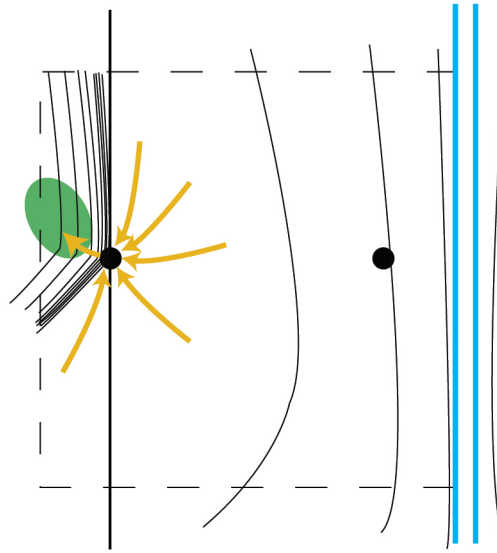
Existant

Aménagement urbain

Ueno

Recoudre Ueno et Taito en créant une entrée de ville

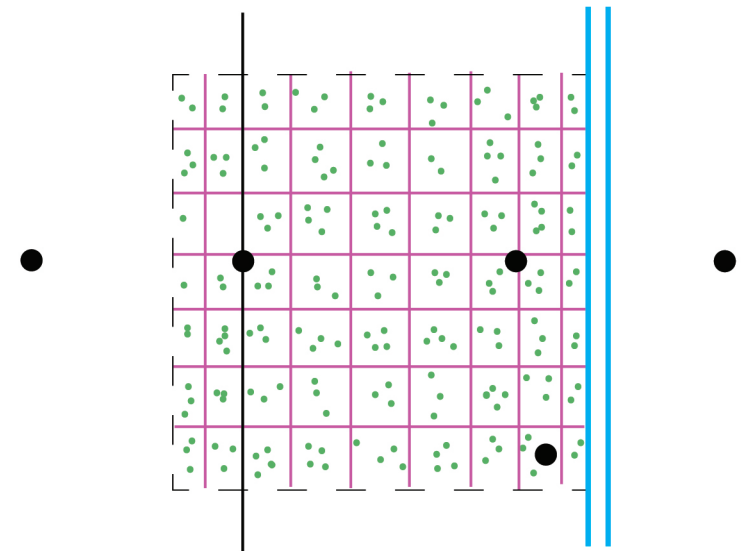
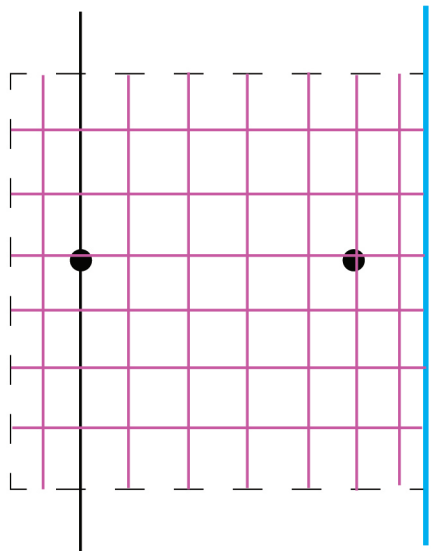
- principales gares
- flux de personnes
- Yamanote



Diffusion

Investir les toits, supports d'espaces communautaires

- équipements communautaires
- principales gares
- flux de personnes
- Yamanote

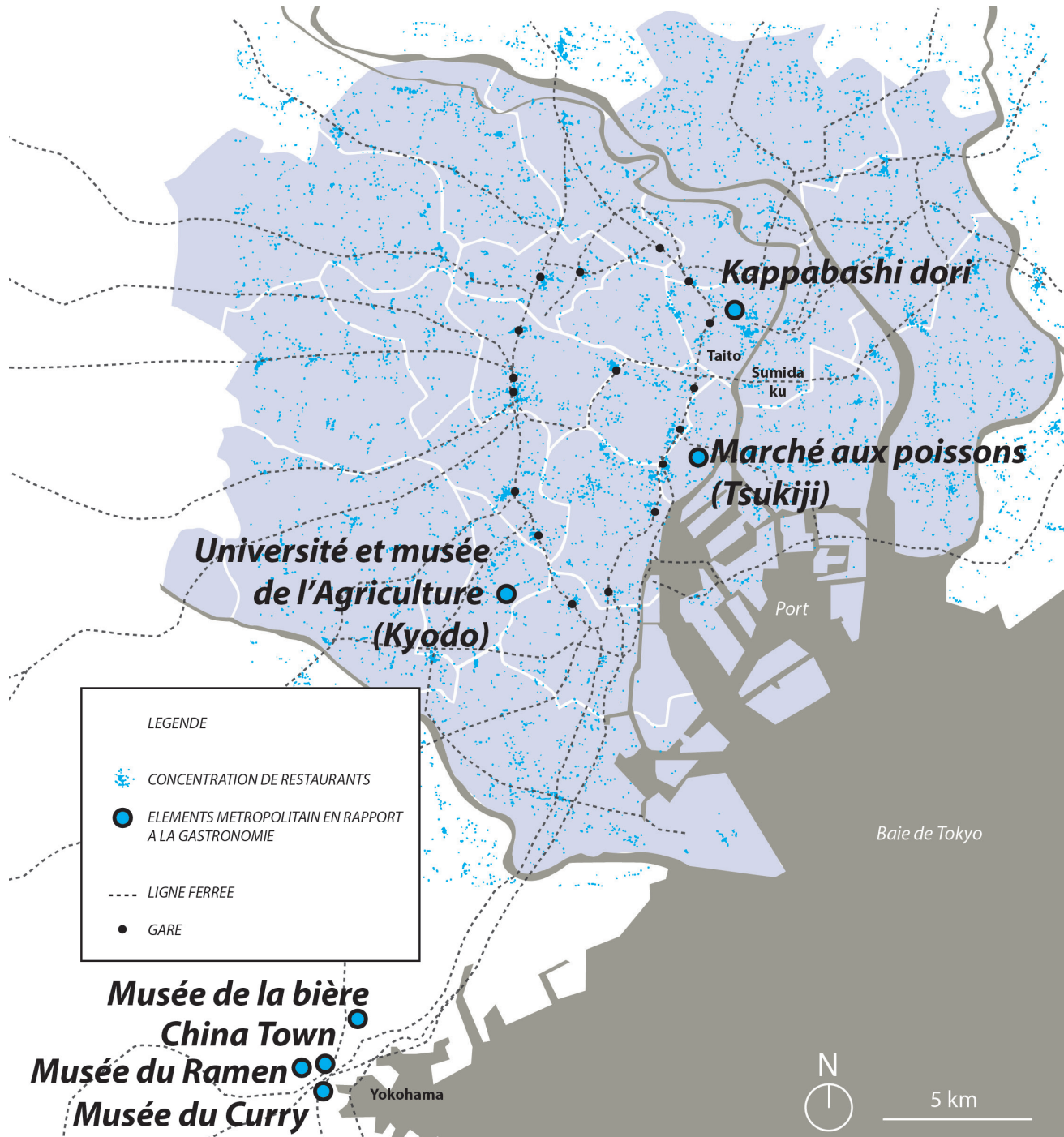


3. Projet

3.1. ACTION 1 : LA SUMIDA, support d'une effervescence métropolitaine renouvelée

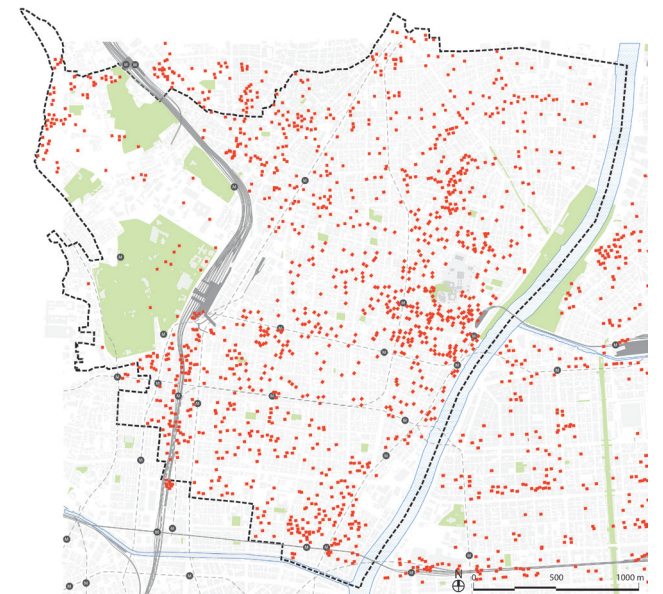
VALORISER LA GASTRONOMIE JAPONAISE - LE CHOIX DE TAITO

Les traditions culinaires japonaises constituent un élément patrimonial tellement fort de la culture japonaise qu'elles méritent un aménagement dédié à leur célébration et leur découverte : une Cité de la Gastronomie. A la suite de la Gastronomie française en 2010, le *Washoku* a en effet été classé en 2013 au patrimoine mondial de l'UNESCO. C'est donc l'aspect culinaire qui a été distingué (de la production des matières premières jusqu'à leur dégustation), mais aussi l'ensemble des représentations sociales qui lui sont attachées (préparation, célébration, etc.). L'alimentation n'est pas en effet une simple facette des modes de vie des groupes sociaux, c'est un objet de production de sens pour les familles et les communautés. Nous souhaitons donc engager une démarche de valorisation de ces traditions culinaires par la mise en place d'une Cité de la Gastronomie. En France, la mise en place d'une telle démarche s'est traduite - du fait d'un intense lobbying - par le choix de quatre sites, chacun avec une thématique différente (Dijon : culture de la vigne, Lyon : alimentation et santé, Paris-Rungis : créativité et gastronomie, Tours : sciences humaines et sociales). Ce choix de différents sites ne nous semble pas à propos, car il risquerait d'affaiblir le potentiel touristique d'un tel espace. Pour implanter cette Cité de la Gastronomie, l'arrondissement de Taito nous semble particulièrement propice. Il dispose en effet d'une attractivité touristique qui permettrait d'y maximiser l'impact de la reconnaissance par l'UNESCO des traditions culinaires japonaises. C'est en effet un territoire emblématique du paysage culturel japonais, il est profondément lié à la tradition et à l'imaginaire d'Edo (par le biais notamment du quartier d'Asakusa et du parc Ueno), et concentre une trame très importante de restaurants, notamment traditionnels (en cohérence avec le type de tourisme généré par les espaces qui le composent, comme le temple de Senso-Ji). L'importance et l'aspect traditionnel de cette offre explique notre choix d'implanter une Cité de la Gastronomie à Taito. Les restaurants existants pourront en retour bénéficier de son rayonnement, par le biais par exemple d'un système de labellisation. Il peut en outre, par le biais de la Sumida, être aisément mis en relation avec d'autres sites culinaires emblématiques, et en premier lieu le marché aux poissons de Tokyo, le plus important du monde (voir la carte de l'offre et des lieux en rapport à la gastronomie de Tokyo). Enfin, 165 000 personnes y vivent, et 294 000 travailleurs y passent leurs journées : une Cité de la Gastronomie pourrait donc également constituer une offre alléchante pour eux, et pas seulement pour les touristes.

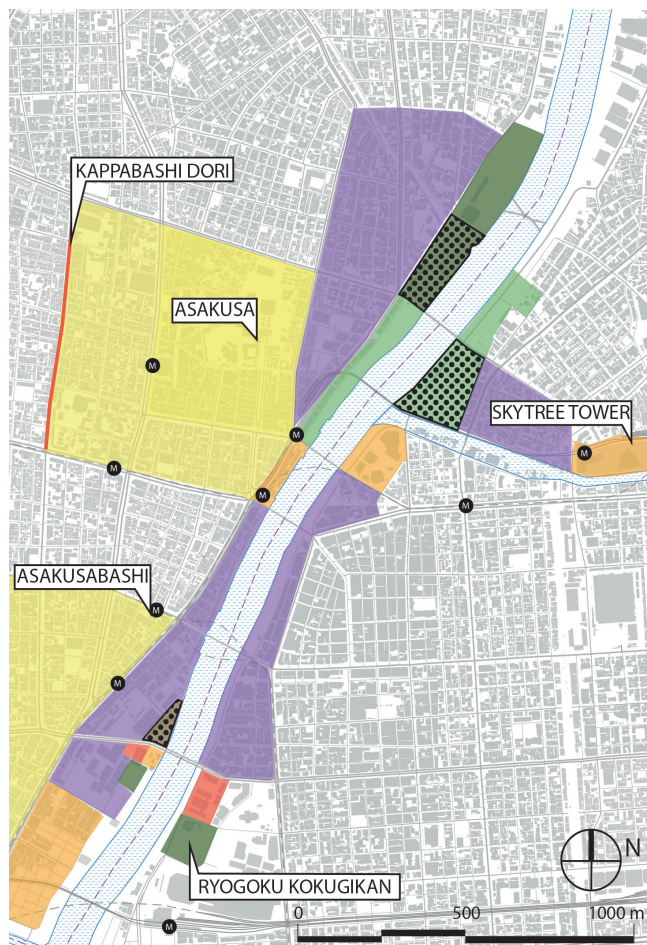


← Carte de l'offre et des lieux en rapport à la gastronomie de Tokyo

↓ Carte de la densité de restaurant de Taito



↓ Carte des dominantes fonctionnelles aux abords de la Sumida



-  Foncier mutable
- Fonctions urbaines**
-  Bureaux
-  Tourisme
-  Commerces
-  Résidentiel
-  Université
-  Parc
-  Equipement sportif
-  Hôpital

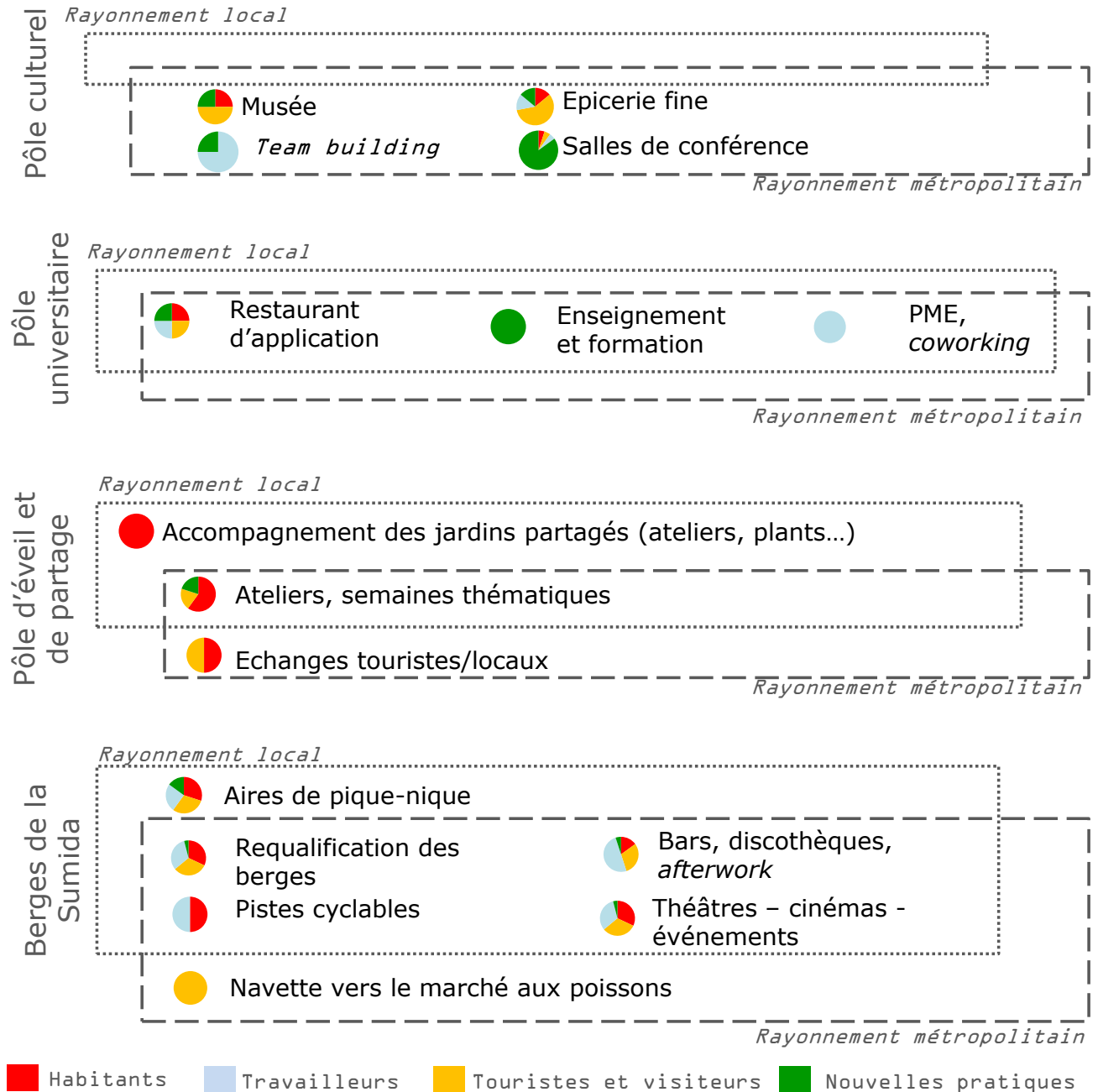
MOBILISER L'HÉRITAGE DE LA SUMIDA AU PROFIT D'UN PROJET NOVATEUR

Au sein de l'arrondissement de Taito, l'espace de la Sumida semble particulièrement propice à l'installation de cette Cité de la Gastronomie. Cette dernière s'appuie en effet sur les traditions et les imaginaires de l'arrondissement, or la Sumida concentrait l'urbanité du temps d'Edo, comme en témoignent de nombreuses estampes d'époque. Elle était le lieu d'une très importante animation - aussi diurne que nocturne - dans les très nombreux restaurants qui la parsemaient (les meilleurs d'Edo et les plus réputés selon Paul Waley (1990)). L'effervescence se concentrait également sur l'eau, dans les *Yakatabune*, ces bateaux en mouvement ou amarrés qui proposaient jeux, prostitution et restauration. En plus de révéler l'héritage historique de la Sumida, ce projet est donc l'occasion de repenser largement l'aménagement des berges. En cela il fera suite à des démarches déjà anciennes de reconquête de cet espace (de l'inauguration du pont Sakura en 1990 à l'installation récente de deux cafés sur les quais hauts), qui se caractérise par de nombreux espaces de potentiel foncier (voir carte).

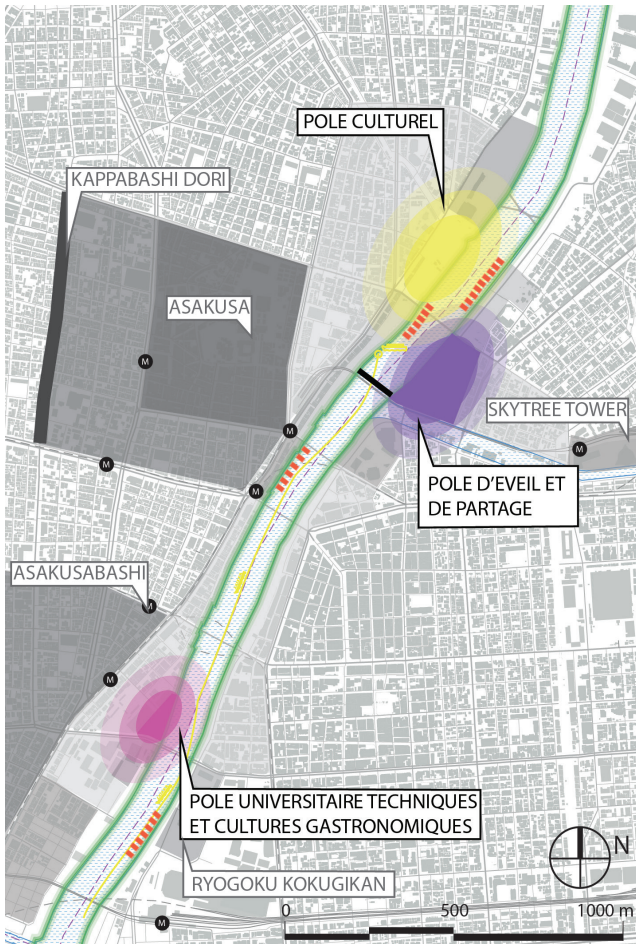
REDONNER À LA SUMIDA SA VOCATION MÉTROPOLITAINE D'ÉCHANGES

Les berges de la Sumida ont progressivement perdu cette exceptionnelle effervescence. Y implanter une Cité de la Gastronomie monumentale et emblématique serait donc l'occasion de répondre aux défis que nous avons fixés pour cet espace : redynamiser la Sumida en mobilisant son héritage afin de retrouver ce rapport ludique, festif et même culinaire au fleuve. L'implantation d'une pluralité de bâtiments sera l'occasion d'offrir de nouvelles polarités au rayonnement variable. Elles s'appuieront sur les flux de touristes déjà existants pour promouvoir les traditions culinaires et offrir un nouveau type d'expérience (davantage sensorielle, culturelle et interactive). Ce projet sera également l'occasion de valoriser la culture japonaise, dans une optique de recherche, mais aussi de transmission (éducation et échanges). Cela permettra de mettre en place des temps et des lieux de partage entre les habitants, les visiteurs et les touristes, tout en s'adaptant à la diversité des pratiques, des temporalités et des attentes.

→ Diagramme programmatique en fonction des échelles et des pratiques



↓ Carte des dominantes fonctionnelles aux abords de la Sumida



Fonctions urbaines

- Bureaux
- Tourisme
- Commerces
- Résidentiel
- Université
- Parc
- Equipement sportif
- Hôpital

- Pôles de la Cité internationale de la gastronomie
- Parc d'envergure métropolitaine le long des berges de la Sumida
- Passerelle piétonne greffée sur pont ferroviaire existant
- Navette touristique fluviale entre la Cité de la gastronomie et le marché aux poissons
- Bars, théâtres, cinémas, restaurants flottants

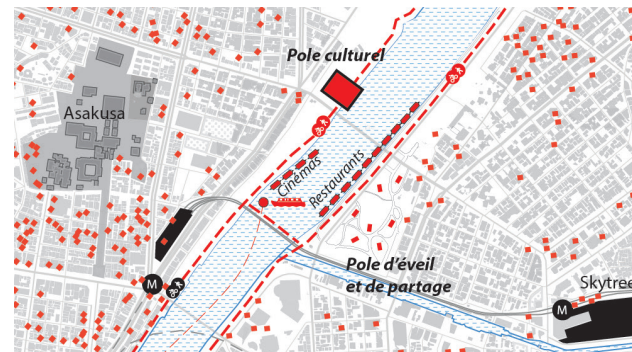
UNE OFFRE VARIÉE, ET ADAPTÉE AUX MULTIPLES PRATIQUES DE TAITO.

Le pôle culturel : point d'orgue du projet, ce bâtiment emblème sera situé sur les berges à proximité d'Asakusa, afin de lier plus efficacement l'imaginaire de l'arrondissement et le potentiel de valorisation touristique. Un musée présentera les traditions culinaires japonaises : leurs origines, leurs métissages et leurs évolutions. Une halle des saveurs proposera aux visiteurs la dégustation de produits d'épicerie fine, et les initiera à la dégustation des spiritueux japonais. Son toit offrira un panorama sur la Sumida, offrant à la vue des visiteurs ses célèbres ponts et les bâtiments emblématiques qui la jalonnent (Asahi Hall, Sky Tree).

Le pôle d'éveil et de partage se déploiera dans le Sumida-park. Ce dernier se situe sur la rive gauche de la Sumida, et est traversé par une infrastructure autoroutière massive qui renforce la rupture entre le quai haut et le quai bas. Face à ce contexte contraint, nous proposons de revitaliser le parc par le biais d'interventions ponctuelles. Différents ateliers thématiques proposeront une

initiation à la cuisine (atelier d'éveil culinaire), et aux spécialités japonaises. Des espaces dédiés à des activités de *team building* proposeront une offre adaptée aux entreprises des arrondissements limitrophes. Enfin, un espace sera dédié aux échanges culinaires inter-culturels par la mise en relation de touristes et de résidents autour d'un intérêt commun pour le partage de savoirs culinaires.

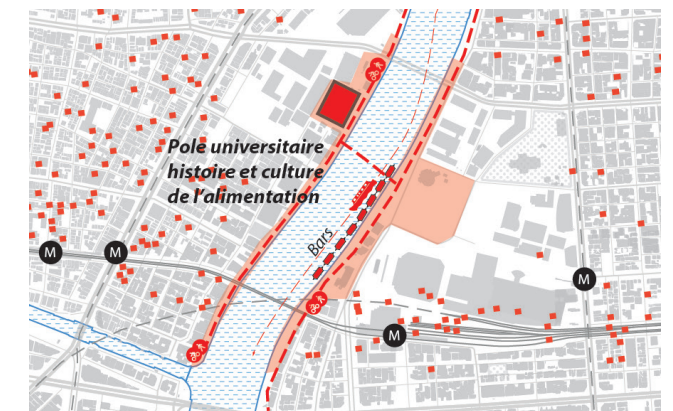
↓ Carte d'implantation du pôle culturel et de partage



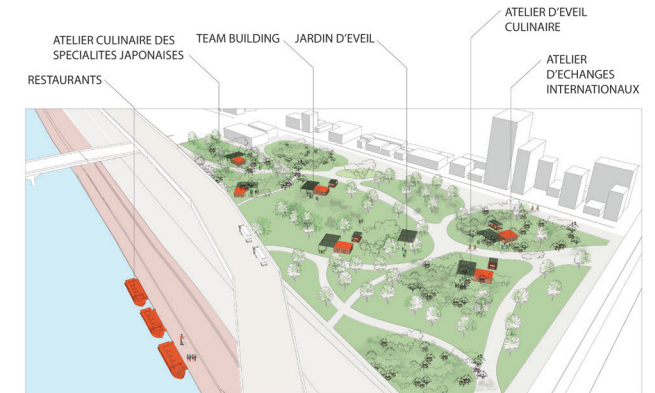
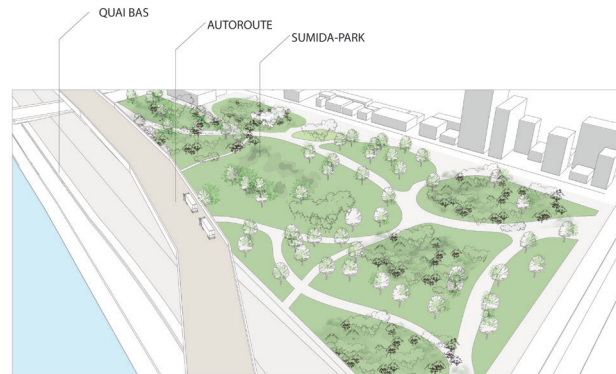
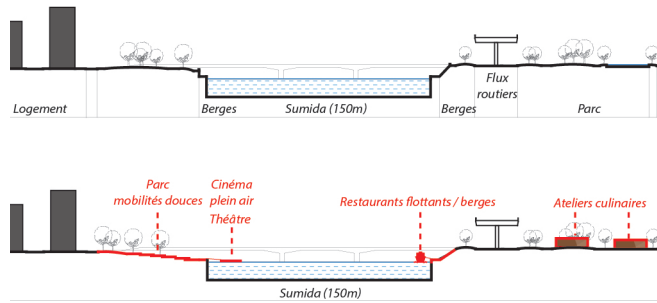
↓ Carte de l'aménagement des berges



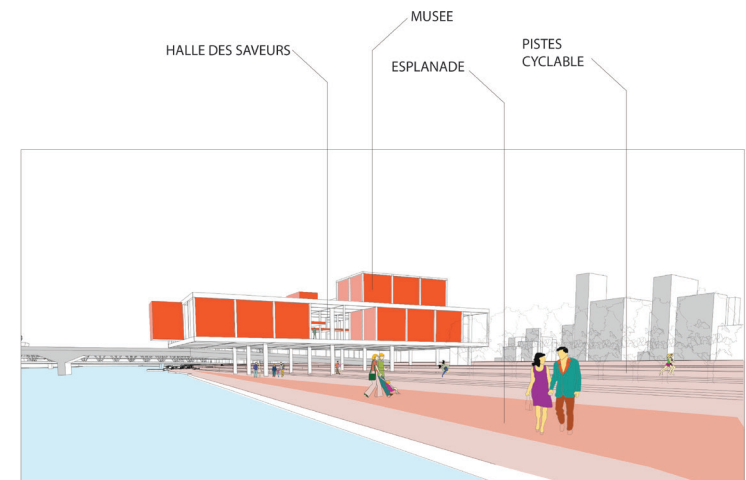
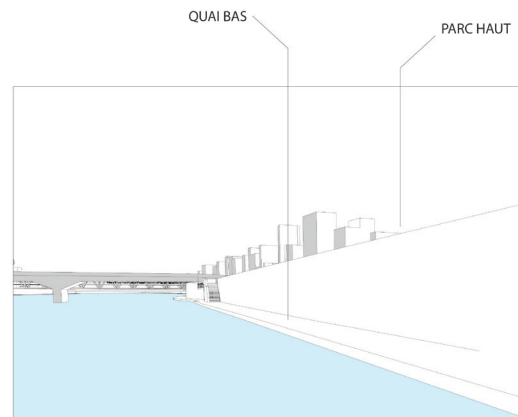
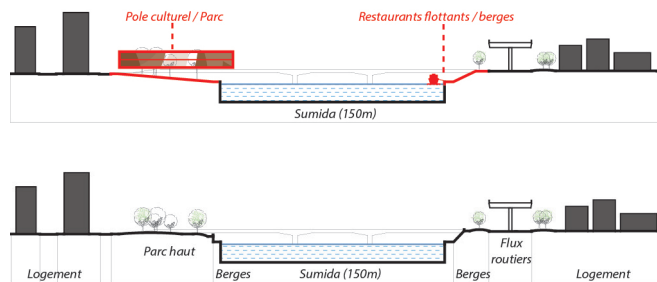
↓ Carte d'implantation du pôle culturel et de partage

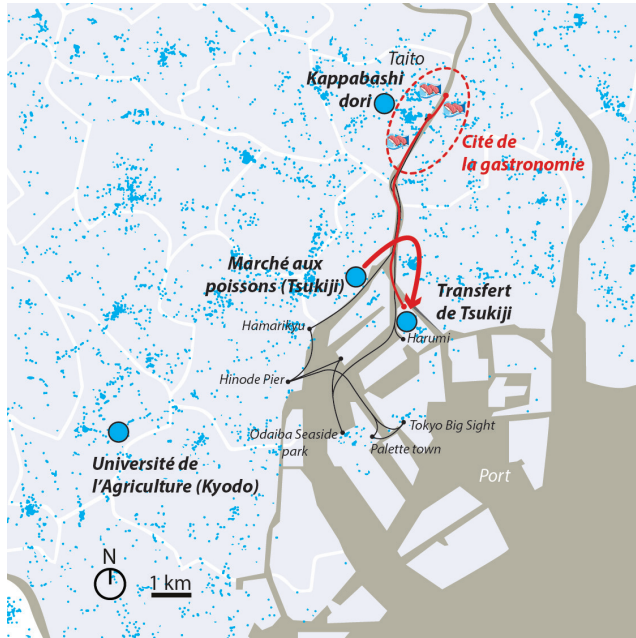


→ Perspective avant / après sur le Sumida parc



→ Perspective avant / après sur la séquence nord





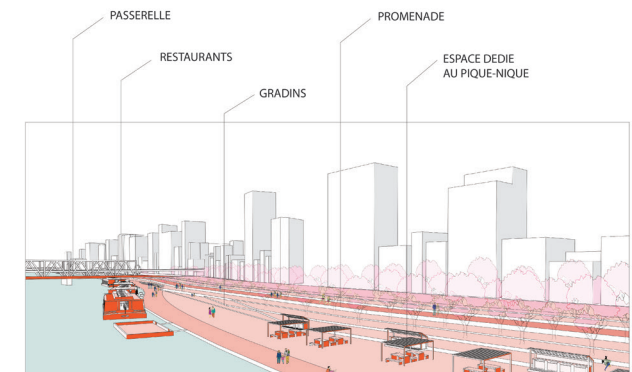
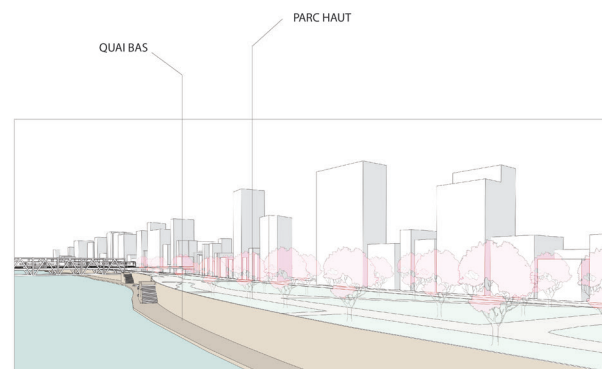
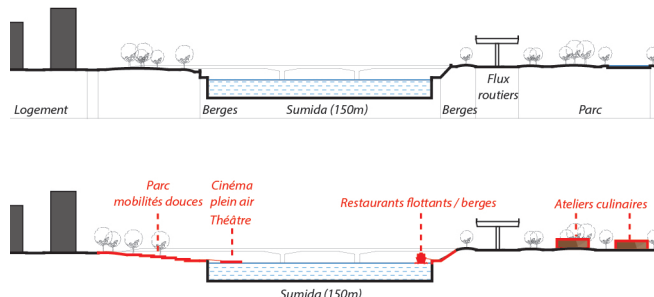
↑ Carte des connections fluviales

→ Perspective avant / après sur la séquence sud

Le pôle universitaire des techniques et cultures gastronomiques, prendra place au sud de l'arrondissement sur des terrains en friche en bordure de la Sumida. Il rassemblera des formations techniques (métiers de la restauration) et théoriques (études de l'histoire et des cultures de l'alimentation) en partenariat avec l'Université de l'agriculture de Kyodo. Un restaurant d'application permettra au plus grand nombre de goûter aux préparations culinaires des étudiants. Adossés aux espaces d'enseignement, des espaces de *co-working* proposeront un environnement de travail innovant et des potentialités de synergie avec l'université. Implanter un tel lieu au sud-est de Taito permettra également d'oeuvrer au rééquilibrage des polarités

Ces différents projets constituent autant de leviers pour repenser globalement le rapport de la Sumida à son contexte urbain. Ils s'exprimeront par un travail sur les deux axes : est/ouest, et sud/nord et par le biais du remodelage des berges (transition fluide entre la ville et la Sumida). Pacifiées, fluidifiées, les berges offriront de nouveaux espaces d'échanges culturels (pique-nique, théâtres et cinémas en plein air) et de divertissement (bars). Sur les rives, favoriser l'installation de nouveaux bateaux permettra d'installer divers lieux de divertissement (à commencer par des restaurants). De tels aménagements devraient permettre à la Sumida d'exprimer de nouveau l'ensemble de son potentiel d'effervescence. En ce sens l'aménagement de l'axe est-ouest relève prioritairement d'une démarche d'homogénéisation des deux rives, destinée à harmoniser leur attractivité et renforcer leur destin commun (ajout d'une voie piétonne au pont ferroviaire). Par ailleurs, le travail sur la continuité nord/sud relève davantage d'un travail sur les mobilités douces, afin de rendre plus agréable les déplacements locaux, mais aussi de fluidifier l'insertion de l'arrondissement par rapport à ses voisins, et de lui offrir ainsi les possibilités d'un rayonnement plus important. Enfin, une ligne de navette fluviale sera ajoutée, afin d'intensifier le potentiel touristique fluvial de la Sumida. La navette sera en effet reliée au marché de poissons de Tsukiji, qui pourra ainsi dialoguer avec la Cité de la Gastronomie nouvellement installée.

L'implantation du bâtiment sera un levier pour repenser le lien de la ville au fleuve. A la rupture entre le quai haut et le quai bas, sera privilégiée une transition fluide, par un travail de remodelage et de lissage des berges de la Sumida.



3.2. ACTION 2 : LA GARE DE UENO : Une gare-paysage pour pacifier et rythmer

Le diagnostic a mis en évidence l'importance d'intervenir sur le site de Ueno pour le rendre lisible, concilier les pratiques et résorber les fractures qui existent entre la gare, le parc et le quartier alentour. Pour répondre à ces enjeux nous proposons de faire de Ueno une gare paysagère par le biais d'un travail sur les espaces publics et les continuités urbaines et paysagères. La surface importante offerte par les toits, aujourd'hui sous-employée, sera le principal support de notre projet. Nous privilégions la requalification de cet espace d'envergure plutôt que de proposer une nouvelle programmation. Le volume des flux, les dimensions de la gare et la portée métropolitaine du parc Ueno en font déjà un site très intense. Ajouter une nouvelle couche programmatique contribuerait à renforcer la déconnexion de ce site à la ville en créant un îlot extrêmement dense. Nous entendons plutôt pacifier ce site pour qu'il s'intègre au mieux à son quartier et réconcilier les flux et les lieux.

RÉSORBER LES FRACTURES URBAINES

La gare de Ueno constitue une fracture brutale dans le tissu urbain alentour. Cette fracture est liée à un phénomène de rupture d'échelle entre la gare de Ueno et le quartier immédiatement voisin. Pourtant, la vocation métropolitaine de la gare a tendance à diminuer, au profit d'une logique de desserte locale. Rapprocher la gare de l'échelle locale se fera donc par un travail sur les continuités urbaines et paysagères. A cette fin, la pièce maîtresse de notre projet est la création d'un nouveau parc sur la gare, dans la prolongation du parc Ueno. Mettre en scène la rupture entre ville haute et ville basse, mais surtout l'atténuer par un travail sur les dénivelés et les accès devraient permettre de créer un appel depuis la ville, et rattacher le quartier et le parc Ueno.

CONCILIER LES PRATIQUES

La gare est un nœud de flux très intenses, inégalement répartis, qui créent des espaces saturés, et d'autres sous-exploités. Loin d'être stériles, ces franges essentiellement chronotopiques contribuent également au rythme de la gare et du parc tout au long de la journée. Sans cesse actifs et vivants, ils offrent de multiples ambiances et colorations. Etudier la répartition des flux a permis d'identifier les besoins propres à chaque espace, et ainsi de proposer des réponses adaptées : un accès rapide à un train, un cadre serein pour des activités de loisirs ou de détente (tourisme, shopping, pause avant d'aller travailler...)

L'installation d'un parc en surface permet de jouer sur ce registre : le dessus de la gare est dédié

à la flânerie quand le sous-sol est davantage dédié aux flux rapides vers les trains. L'épaisseur de la gare permet ainsi de graduer les différents rythmes : plus on monte, plus les espaces sont dédiés à la promenade, plus on descend, plus les espaces sont fonctionnels. Le dessus et le dessous ne vivent ainsi pas au même rythme, et les flux se répartissent en haut et en bas en fonction des pratiques. La richesse de la coexistence des pratiques est de ce fait préservée tandis que les flux se répartissent plus harmonieusement.

Ce parc est aussi l'occasion de satisfaire les aspirations des habitants de Taito (et de Tokyo) à de grands espaces verts. Bernard Guerrini et Mathias Schmitt montrent l'aspiration croissante des Tokyoïtes pour les espaces verts. Des tels aménagements permettraient également d'offrir un espace de respiration au parc Ueno. Ce dernier se caractérise en effet par une très forte densité, tant par les flux, les aménagements et l'offre culturelle qu'il propose. Enfin, ces aménagements mobilisent l'héritage d'une gare, qui par son passé a longtemps été "la gare la plus rurale de Tokyo" (N. Aveline).

MARQUER L'ENTRÉE DANS TAITO

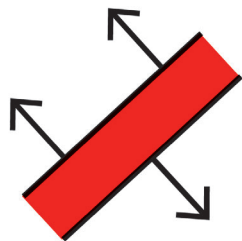
Depuis plus de vingt ans, le rôle de la gare de Ueno est recomposé au sein du réseau ferré de Tokyo. De moins en moins dédiée aux transferts, sa fonction principale est aujourd'hui la desserte d'un des parcs les plus visités au monde et d'un bassin d'emploi tertiaire. Il est donc essentiel que cette gare soit un marqueur symbolique de l'entrée dans l'arrondissement de Taito. A cet effet, le parc, en plus de sa qualité paysagère et sa liaison avec le site, offrira une vue imprenable sur Taito. Transformée, pacifiée, redécouverte, la gare de Ueno deviendra l'une des plus belles vitrines du nouvel ancrage métropolitain de l'arrondissement de Taito.

Projet de requalification de la gare de Ueno: Existant

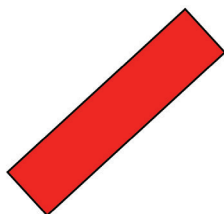
↓ Schéma de la situation existante

↘ Axonométrie de la gare existante

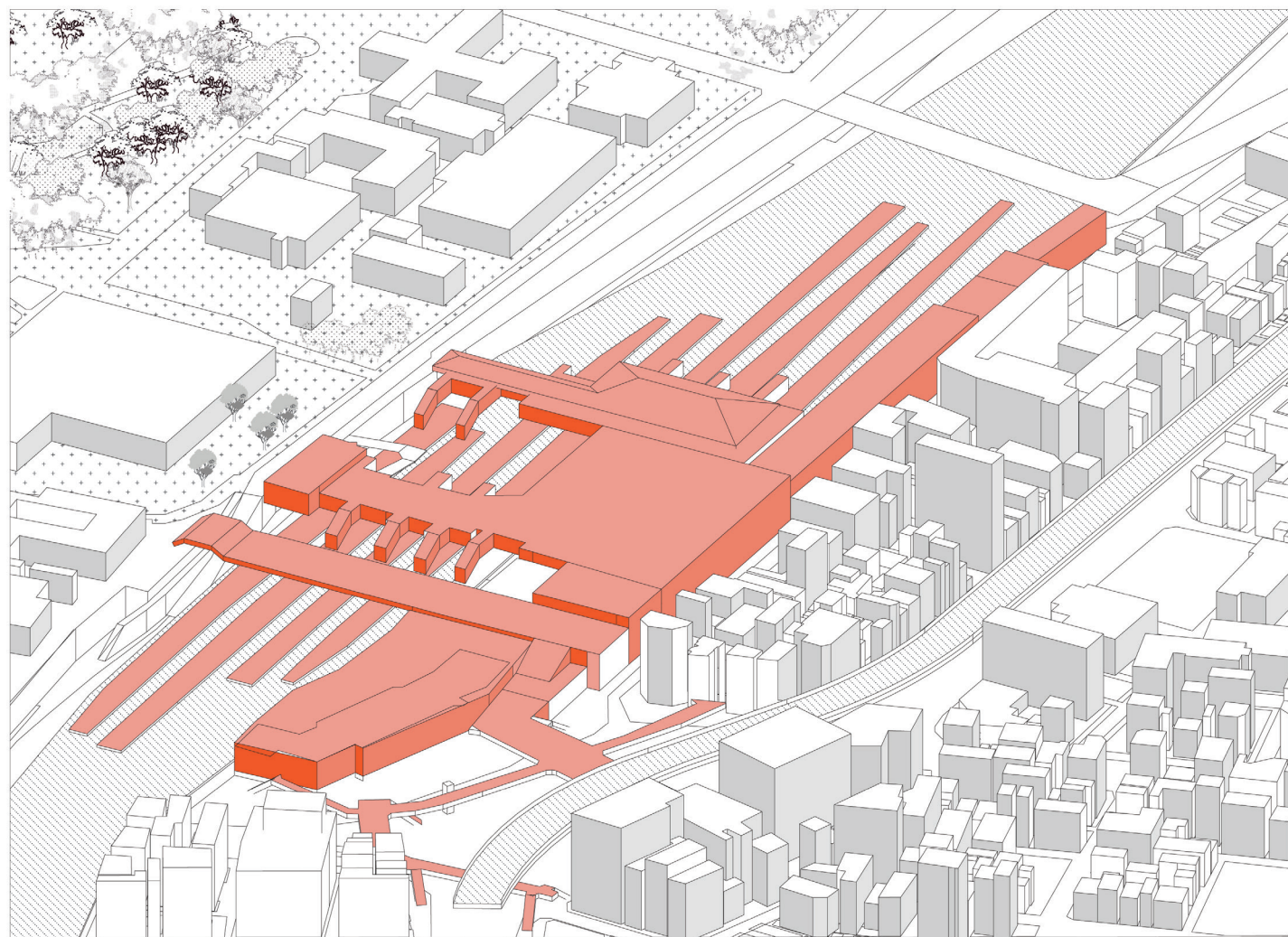
FRACTURE PAR UN PLAN



UN BLOC OPAQUE



DIFFERENCIATION DES FONCTIONS

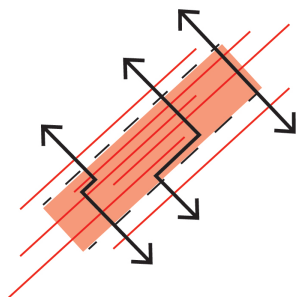


Projet de requalification de la gare de Ueno: Projet

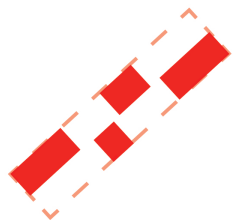
↓ Schéma de la situation projetée

↘ Axonométrie de la gare projetée

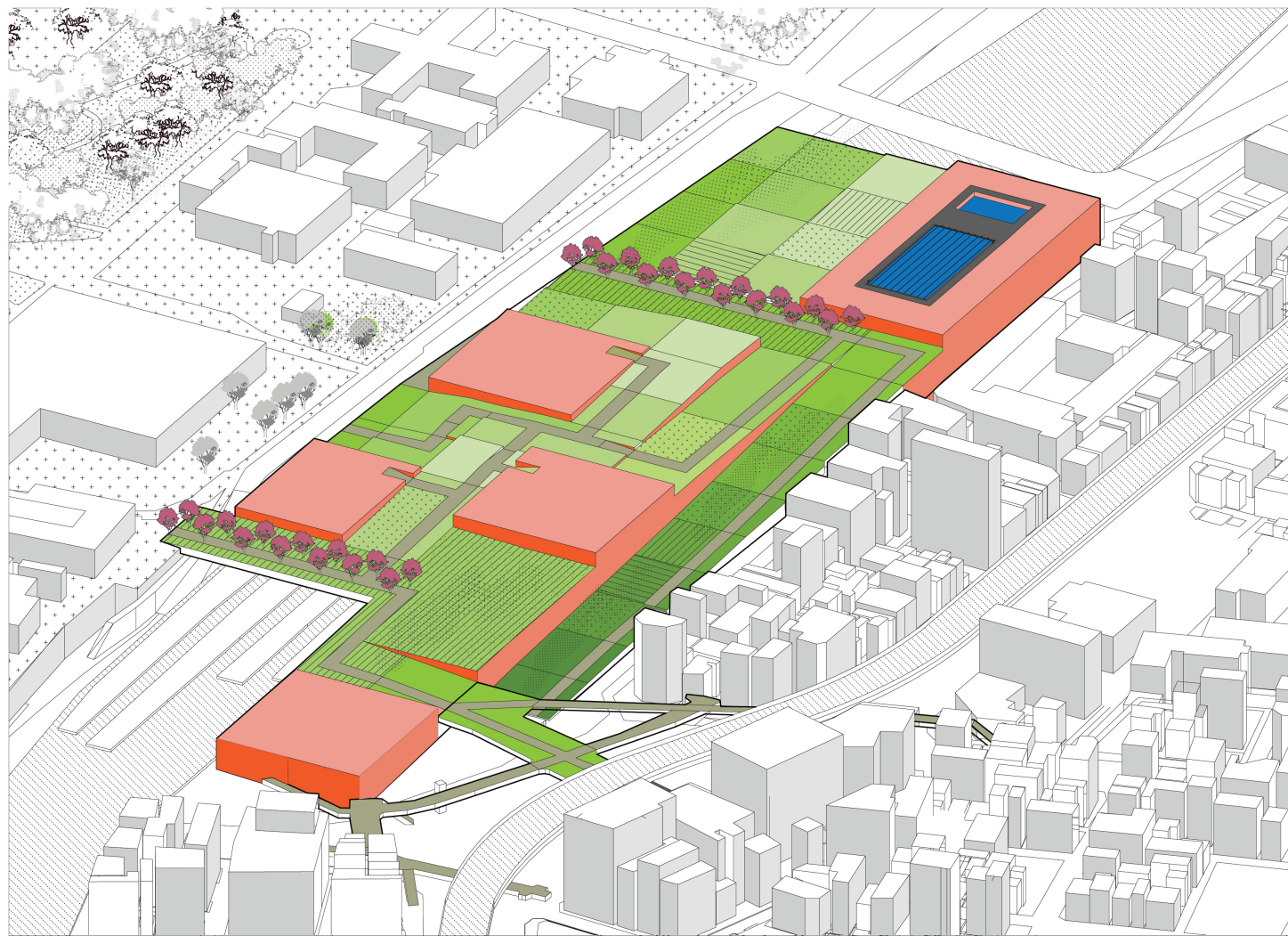
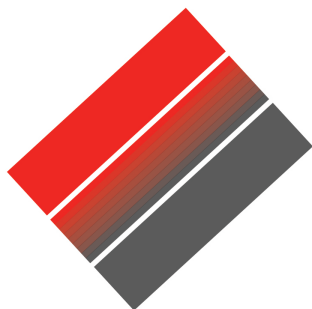
CONTINUITÉ PAR SUCCESSION DE PLANS



DIFFÉRENCIATION DES FONCTIONS



DIFFÉRENCIATION DES FONCTIONS



3.3. ACTION 3 : La conquête chônunautaire des toits de Taito

Les espaces résidentiels de Taito sont loin d'être une nappe urbaine uniforme. Au sein des îlots s'organisent des réseaux communautaires dont la force est fonction de la morphologie urbaine. Les *roji*, ces interstices qui prolongent l'espace domestique dans l'urbain favorisent les échanges entre les riverains et sont fréquemment utilisés à des fins communautaires. Pourtant, la multiplication - nécessaire - des normes parefeu et antisismique ainsi que l'appétit des promoteurs menacent leur existence. L'uniformisation spatiale qui guette tous les *chôme* de l'arrondissement risque de détruire la force des mobilisations. Face à ce constat sombre, nous proposons de refuser le fatalisme et de proposer aux habitants de l'arrondissement un nouveau cadre d'expression des activités communautaires. Si les *roji* jouent en partie ce rôle, leur disparition future paraît inéluctable. Il convient dès lors d'aménager des espaces alternatifs d'utilité communautaire sans pour autant bouleverser la morphologie urbaine ni la figer. Espaces trop souvent délaissés, sans fonction urbaine, les toits de l'arrondissement sont des lieux privilégiés de projet.

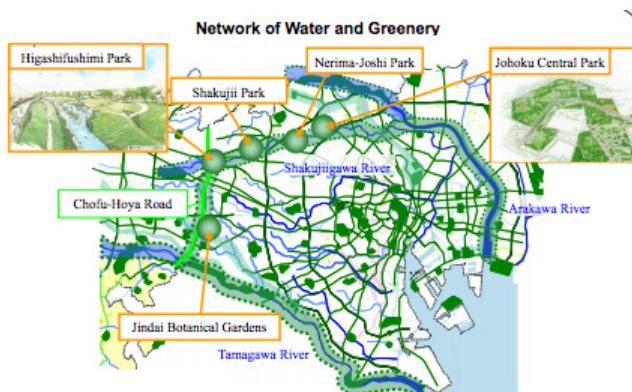
DES JARDINS SUSPENDUS À TAITO

Ville dense et minérale, Tokyo souffre de la rareté des espaces végétalisés (Guerrini, 2014). La métropole a ainsi inscrit dans son plan directeur Tokyo Vision 2020 la nécessité de produire des espaces verts et d'assurer des continuités vertes sur son territoire (voir illustration).

Les toits de l'arrondissement de Taito peuvent contribuer à la mutation du territoire en proposant des espaces de respiration et de rencontre. Notre projet pour Taito prévoit ainsi l'aménagement d'espaces végétalisés qui puissent être également les supports des activités communautaires des *chôme*. Ces jardins associatifs offriront des parcelles cultivables et des espaces de rencontre, présentant ainsi une alternative morphologique aux *roji*, menacés par l'action publique et la rationalité privée. Qu'ils soient alimentaires, pédagogiques ou même ornementaux, les jardins partagés se révèlent en effet particulièrement "inclusifs", et donnent lieu à de nouvelles formes d'engagement qui transcendent les origines sociales et les générations (Den Hartig, 2013). Adossé aux jardins, un système de modules pourra accueillir diverses activités communautaires (ateliers de réparation, buanderies, etc.). Ils pourront servir de lieux de rassemblement et de festività pour les associations de quartier *chômukai*.

En plus de leur utilité sociale, ces jardins auront une fonction de régulation environnementale essentielle. Traitement des déchets fermentescibles, récupération des eaux de pluie, préservation de la biodiversité, régulation climatique et même production alimentaire, les jardins offriront un espace modèle de la transition environnementale. Par la sensibilisation à la saisonnalité et à l'écologie, ils exalteront l'importance que revêt la nature pour la spiritualité japonaise (Berque, 1983).

Carte du projet de trame verte pour la métropole de Tokyo

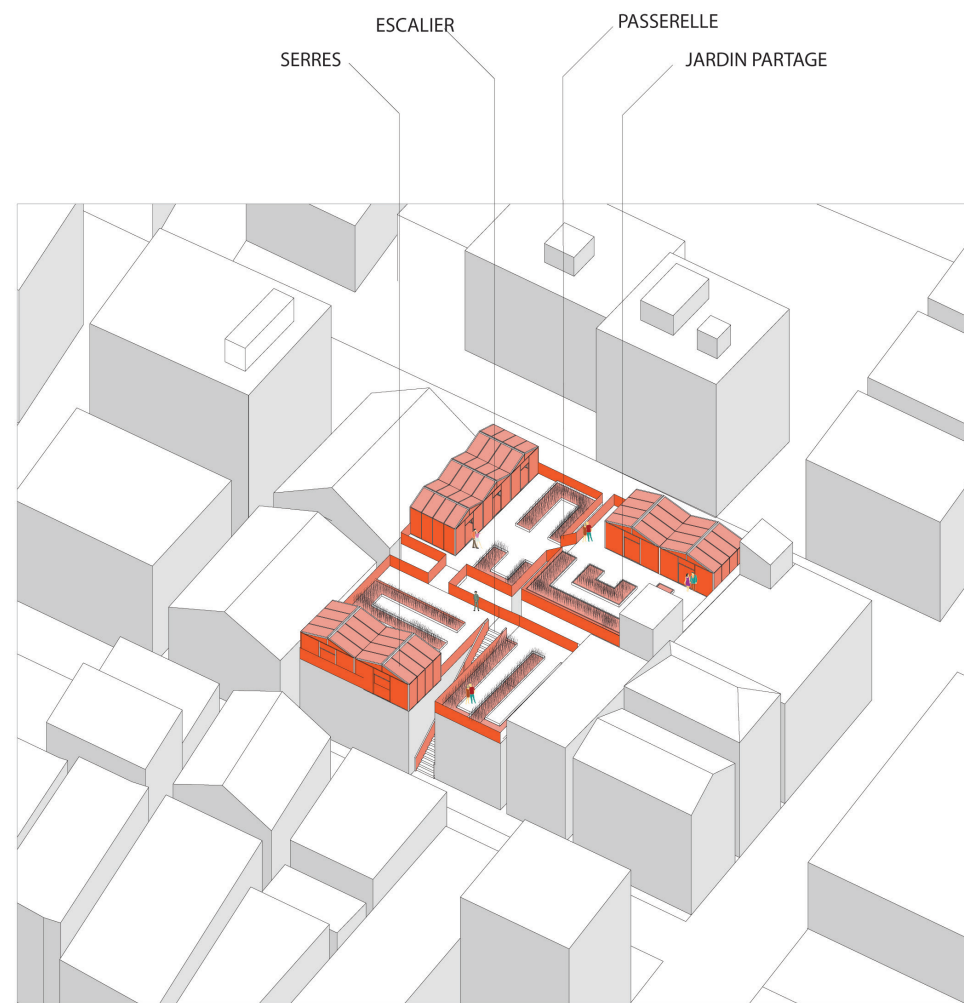
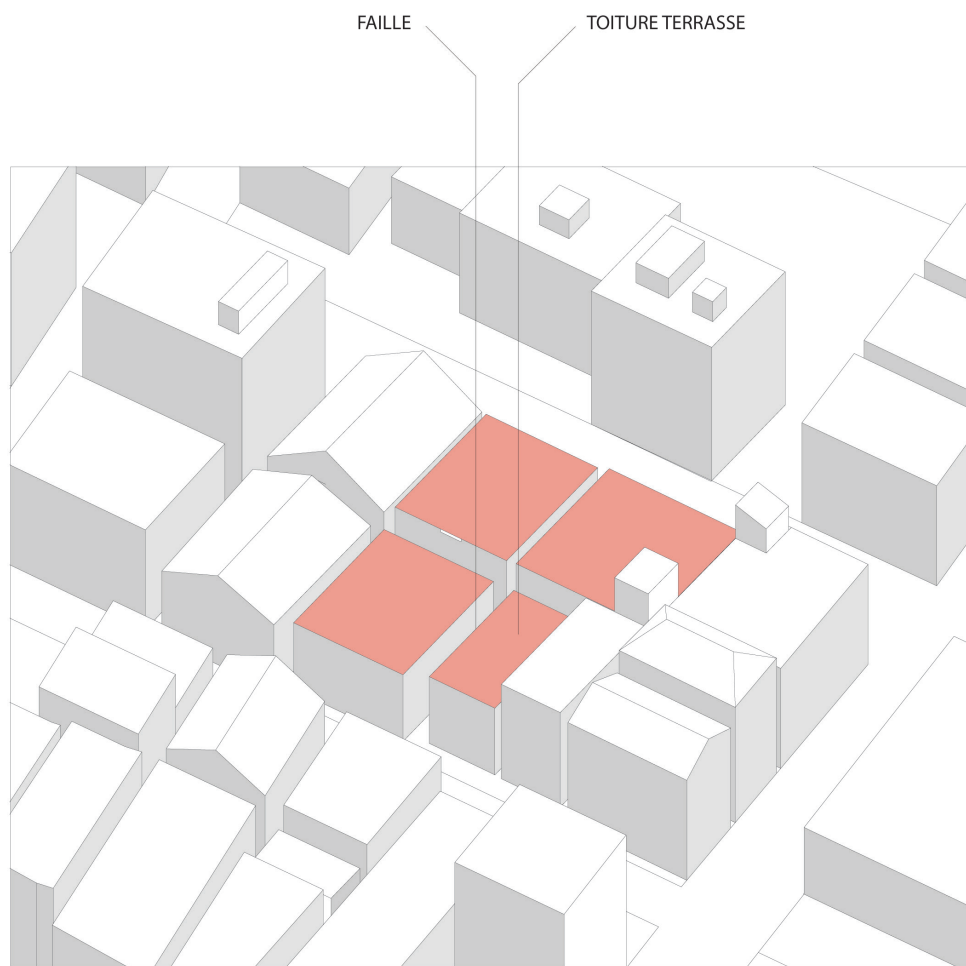


Projet de conquête des toitures terrasses

Typologies d'interventions 1

↓ Axonométrie de la situation existante

↘ Axonométrie de la situation projetée

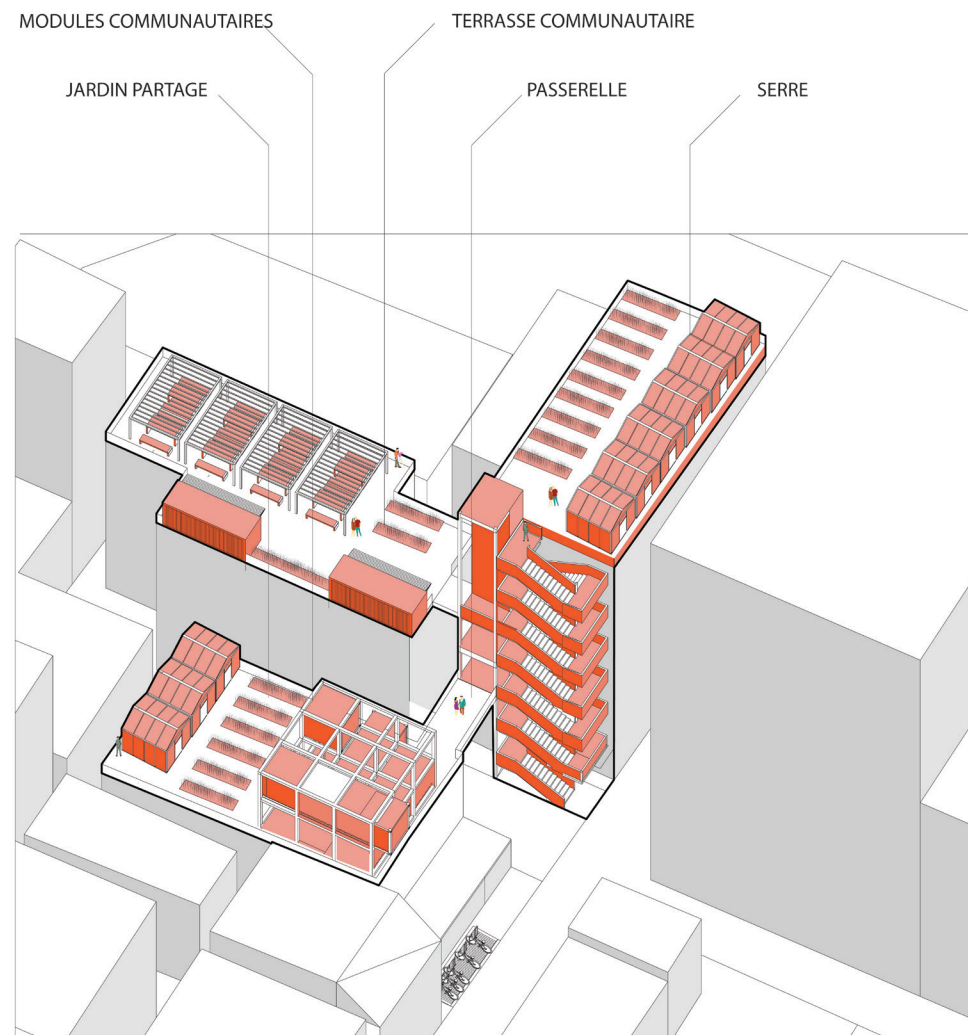
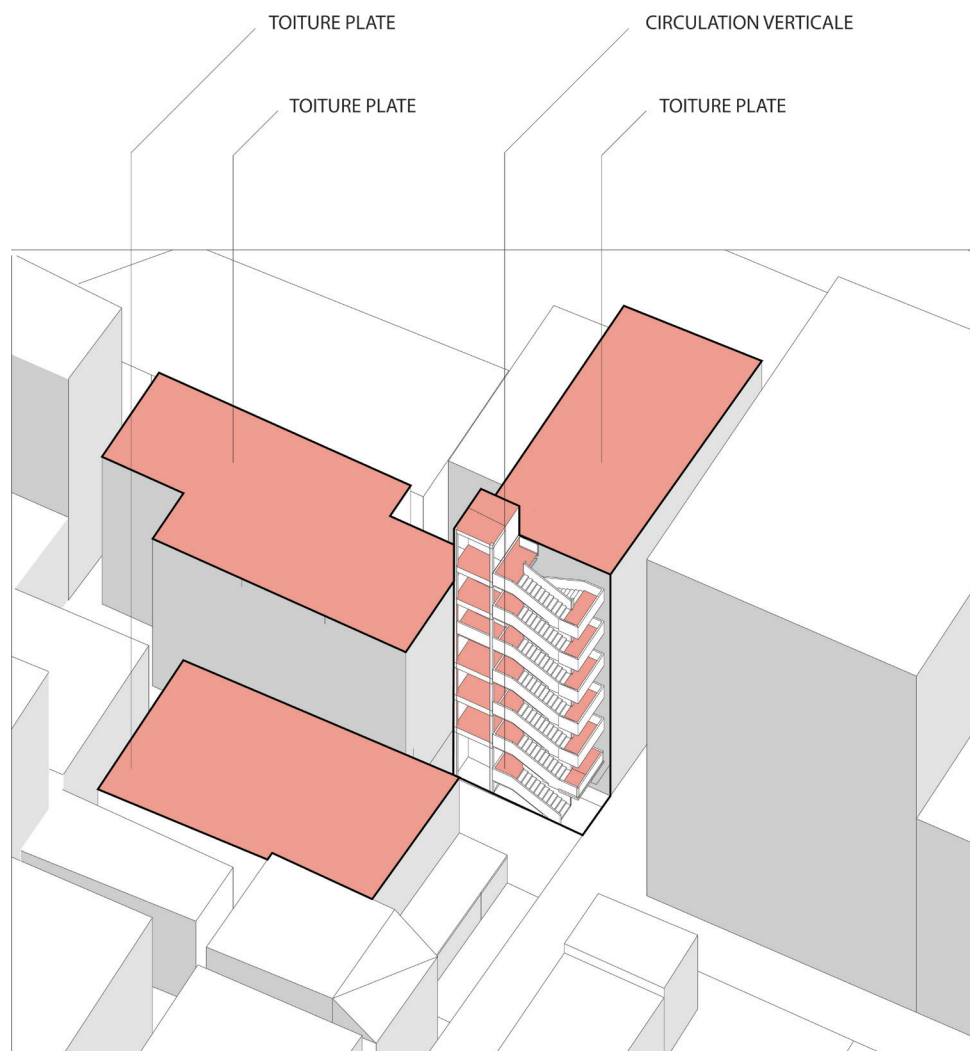


Projet de conquête des toitures terrasses

Typologies d'interventions 2

↓ Axonométrie de la situation existante

↘ Axonométrie de la situation projetée

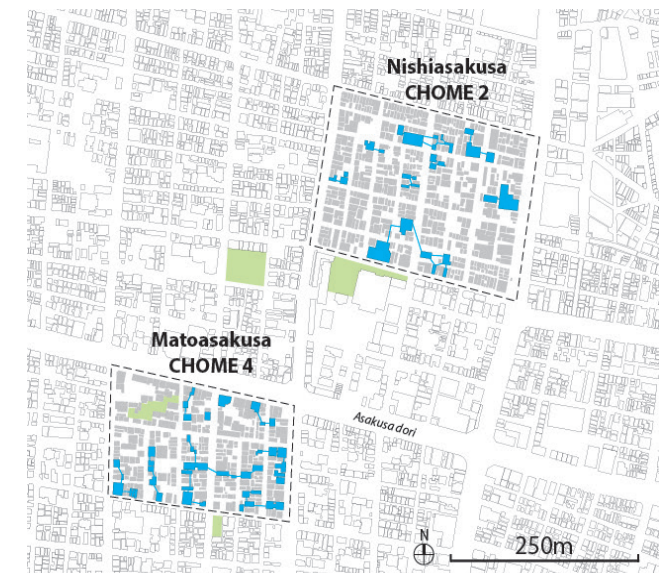
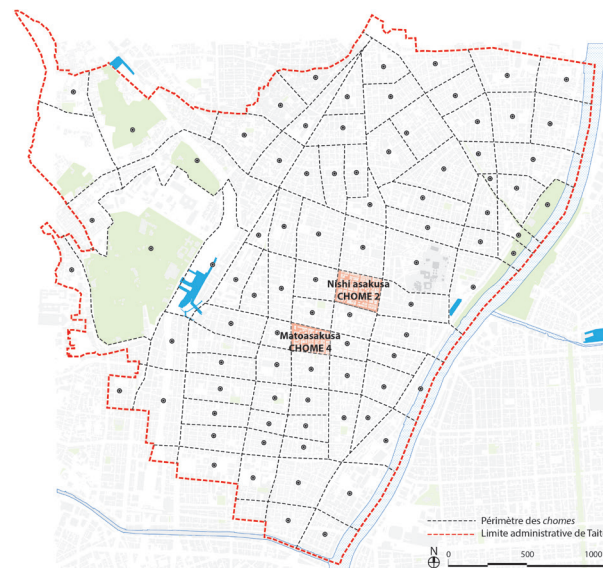


UN PROJET AU SERVICE DES INTELLIGENCES LOCALES

Les résidents de Taito revendiquent un espace urbain offrant davantage d'aménités, comme l'a révélé le processus de mobilisation citoyenne qui a abouti dans les années 1980 au réaménagement des berges de la Sumida (Berque, 1990). Ils réclament une implication communautaire dans les processus décisionnels, comme en témoigne le refus des habitants de Yanaka à propos de la rénovation de leur quartier (conférence du 27 mars avec les services d'urbanisme de Taito). Notre projet pour les toits de Taito préconise la co-construction et la co-gestion de ces espaces futurs. La plupart des toits sont accessibles par des cages d'escaliers extérieures débouchant sur la rue, leur mutualisation peut donc être imaginée à l'échelle d'un chôme. Les *chômukai* pourront proposer et porter des projets de jardins suspendus auxquels la municipalité de Taito apportera financements et expertise. Les toits de bâtiments publics (écoles, gymnases, bibliothèques) pourront dans un premier temps servir à l'expérimentation du projet qui se diffusera par la suite dans les chôme pour former, à terme, un système de ponctuations de jardins suspendus. Des partenariats seront établis avec la future Cité de la Gastronomie et son pôle universitaire (apport de plants, formations agronomiques, etc.). Consciente de la diversité du tissu résidentiel, la municipalité proposera un outil clef en main qui pourra s'adapter, au cas par cas, aux contextes territoriaux et aux volontés des habitants. Ce projet de conquête *chôm*-unautaire des toits de Taito donnera vie à ces vides fonctionnels et franges résiduelles et offrira une réponse participative et évolutive à la transformation urbaine de l'arrondissement.

→ Carte de l'aire d'influence des *Chômukai*

↳ Un système de ponctuations adapté à la diversité des contextes



CONCLUSION

Taito, arrondissement central en ralentissement, composé de polarités touristiques exceptionnelles et d'activités économiques en quête d'un nouveau souffle, de sites remarquables partiellement exploités, d'un tissu résidentiel fertile mais menacé, se singularise à l'échelle de la métropole par ce jeu subtil d'atouts et de contraintes, de potentialités et de risques. Ces effets de contrastes sont particulièrement lisibles sur ses franges, révélées par de multiples jeux d'exclusion, d'ignorance ou d'insertion. Ces derniers sont révélateurs des dynamiques de l'arrondissement, de ses besoins, de ses manques, mais aussi de ses potentiels. Leur analyse nous a conduits à prioriser deux enjeux : relancer l'insertion métropolitaine de l'arrondissement, tout en veillant à protéger - et améliorer - la qualité de vie des habitants.

A chaque pas notre projet conserve en son sein ces deux faces d'une même médaille : les importants aménagements autour de la Sumida et de la gare de Ueno, pièces urbaines majeures de l'arrondissement, sont en permanence pensés pour servir en même temps l'attractivité de l'arrondissement et sa qualité de vie urbaine. Dans cette perspective, l'implantation d'un élément exogène, particulièrement symbolique de notre projet pour Taito (la Cité de la Gastronomie), s'ancre profondément dans les racines de l'arrondissement, et est très largement destiné à ses habitants. A l'inverse, les aménagements pour les habitants, à commencer par les jardins communautaires sur les toits, dessinent un jeu d'écho subtil avec les aménagements sur le thème de la gastronomie, ainsi qu'avec ceux destinés à pacifier la gare de Ueno.

Equilibrer le territoire, réconcilier les différentes pratiques, harmoniser les espaces de franges, tels sont les maîtres mots qui ont nourri notre travail sur les contrastes et les franges de Taito, et guideront demain son destin.

Bibliographie

ARTICLES ET OUVRAGES

- François ASCHER, *Metapolis ou l'avenir des villes*, Odile Jacob, 1995
- Ivonne AUDIRAC, Emmanuèle CUNNINGHAM, Sylvie FOL, Cristina MARTINEZ-FERNANDEZ, «Shrinking cities : urban challenges of globalization», *International Journal of Urban and Regional Research*, N.36-2, 2012
- Patrick AYER, *Tokyo entre saturation et décroissance, diachronie d'un espace urbain fragmenté*, Mémoire soutenu à l'ENSAPB sous la direction Jacques Lucan, 2011
- Roland BARTHES, *L'empire des signes*, Points, 1977
- Augustin BERQUE, *Vivre l'espace au Japon*, PUF, 1982
- Augustin BERQUE, «Tokyo : une société devant ses rivières», *Revue de géographie de Lyon*, Vol.65 n°4, 1990
- Philippe BONNIN, Maité CLAVEL, «Quand la nature s'urbanise», *Ethnologie française*. Vol. 40, 2010
- Marc BOURDIER, "Un modèle urbain nommé Tokyo", *Architecture and Comportement*, Vol. 7, no. 4, p. 375-382, 1991
- Nicolas BOUVIER, *Chroniques Japonaises*, Editions Payot, 2001
- Cyrielle DEN HARTIGH, «Jardins collectifs urbains : leviers vers la transition ?», *Mouvements*. Vol. 75 n°3, 2013
- Paul CHORUS, Lucas BERTOLI, «An application of the node place model to explore the spatial development of stations areas in Tokyo». *The Journal of Transport and Landuse*, Vol. 4 n°1, 2011
- Felix GUATTARI, "Tokyo l'orgueilleuse", *Multitudes*, n°13, mars 2003
- Hidenobu JINNAI, *Tokyo, a Spatial Anthropology*, University of California Press, 1995
- Tadashi MIYAMURA, Philippe PELLETIER, «Le rôle des cours d'eau dans la formation des villes au Japon - l'exemple d'Edo et de la Sumida», *Revue de géographie de Lyon*. Vol. 65 n°4, 1990
- Hidetoshi OHNO, «Fibercity», *The Japan Architect*, N.63, 2006
- Philippe PONS, «Misère et crime au Japon du XVIIe siècle à nos jours». *Ebisu*, N°23, 2000
- Philippe PONS, «Tokyo, d'âme nature», *M Magazine*, 12 avril 2014
- Robert REICH, *The Work of Nations*, Dunod, 1993
- Collin ROWE, *Collage city*, Infolio, 1978
- Pierre SANSOT, *Poétique de la ville*, Petite bibliothèque Payot, 2004
- Saskia SASSEN, *The Global City*, Princeton University Press, 2001
- Evelyn SCHULZ, «Revitalizing Tokyo's Back Alleys as Areas of Cultural Sustainability and a Decelerated Lifestyle», *Urban Research Plaza of Osaka City University*, 2012
- Corinne TIRY, «Tokyo Yamanote Line - Cityscape Mutations», *Japan Railway & Transport Review*, september 1997
- Paul WALEY, «The Sumida : changing perceptions of a river», *Revue de géographie de Lyon*, Vol.65 n°4, 1990

DOCUMENTS AUDIOVISUELS ET RADIOPHONIQUES

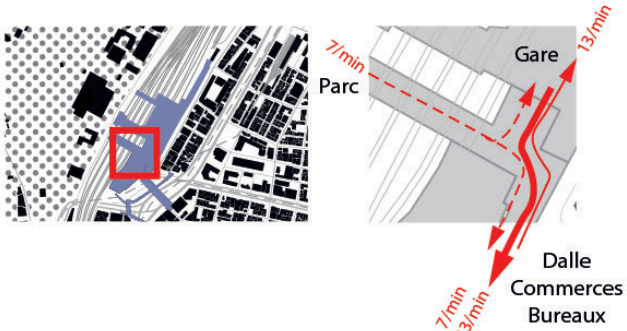
- Sofia COPPOLA, *Lost in Translation*, 2003
- Bernard GUERRINI et Mathias SCHMITT.
«Tokyo, de la mégapole à la ville-jardin»,
Série de documentaires Naturopolis,
diffusion sur Arte le 23 mai 2014.
- Hayao MIYAZAKI, *Le Vent se Lève*, 2013
- Yasujiro OZU, *Fin d'Automne*, 1970
- Yasujiro OZU, *Voyage à Tokyo*, 1953
- Michel POMAREDE, «Tokyo Escale 1 et 2»,
in Ville-Mondes, France Culture, Mars 2003
- Alain RESNAIS, *Hiroshima mon Amour*,
1959
- Sion SONO, *Love Exposure*, 2008
- Sion SONO, *Suicide Club*, 2002
- Wim WENDERS, *Tokyo Ga*, 2010

SITE INTERNET

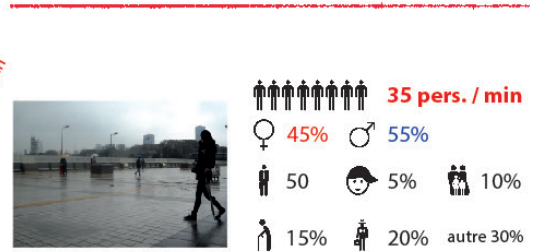
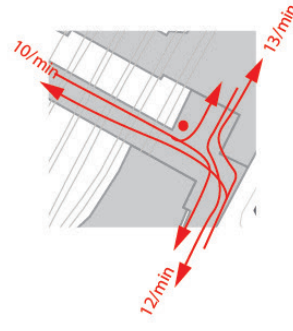
- <http://www.toukei.metro.tokyo.jp/>

Annexes

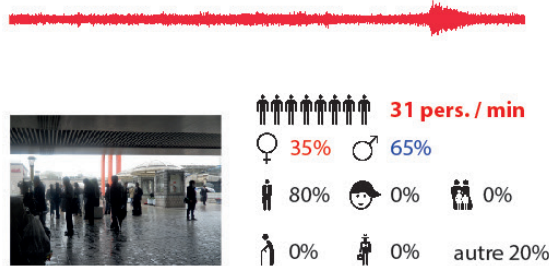
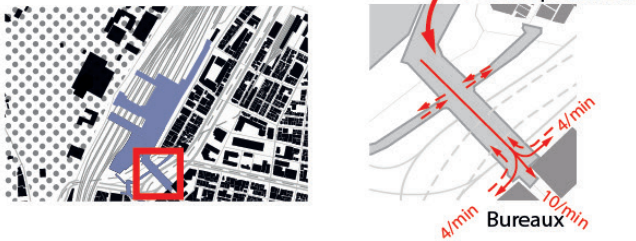
>> PANDA BRIDGE EXIT >> 7h30



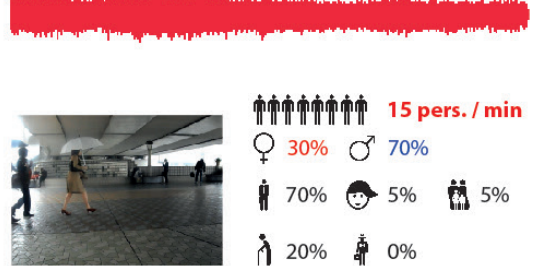
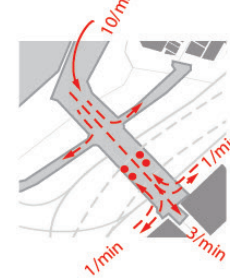
>> 11h00



>> PANDE BRIDGE EXIT dalle en contrebas >> 7h30

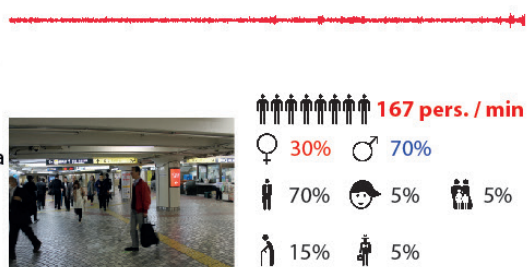
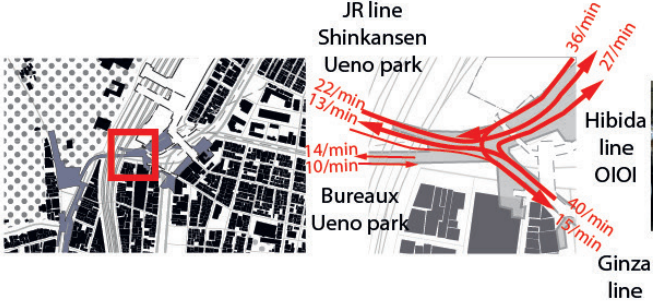


>> 11h00

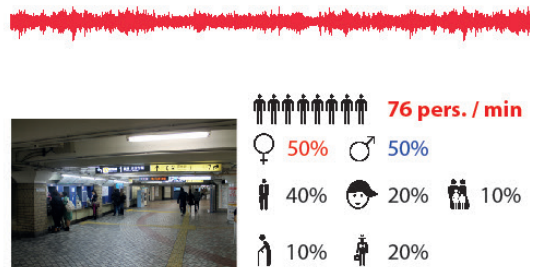
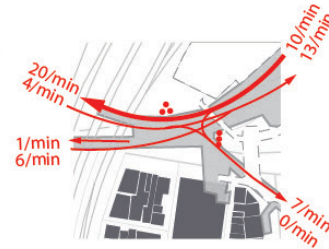


>> SOUS-SOL >>

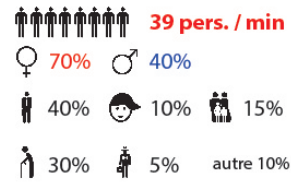
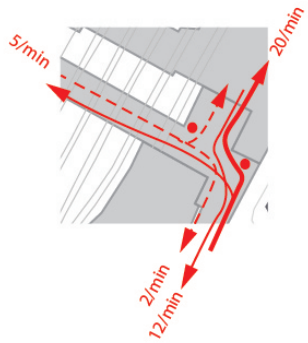
>> 7h45



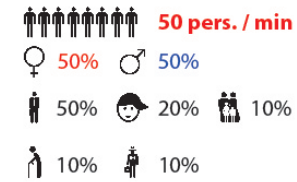
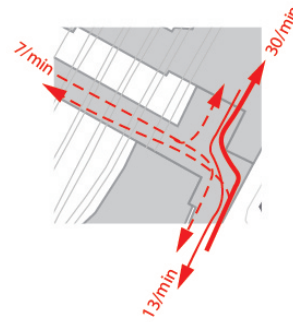
>> 11h00



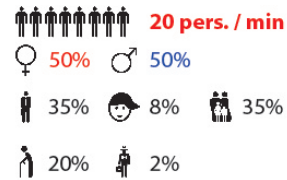
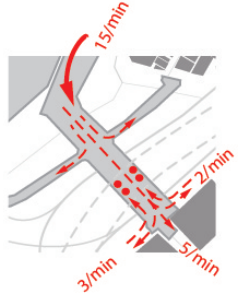
>> 15h00



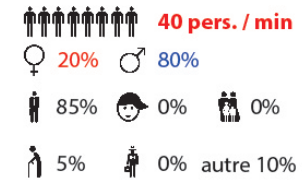
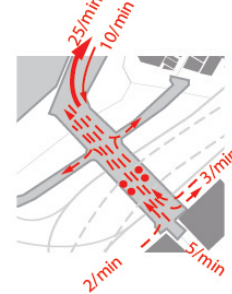
>> 18h50



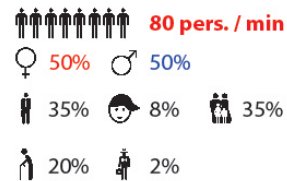
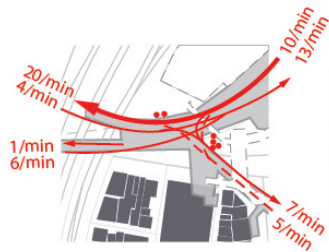
>> 15h00



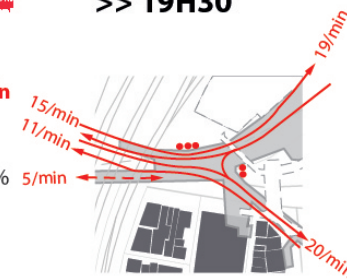
>> 19h00



>> 15h00



>> 19H30

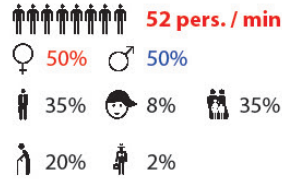
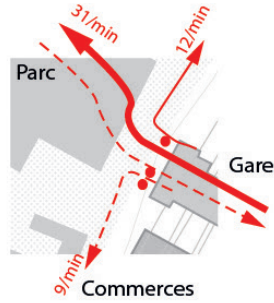


GARE DE UENO dalles et sous-sol

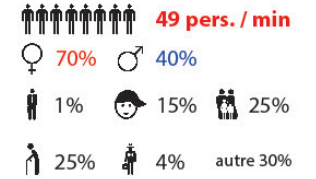
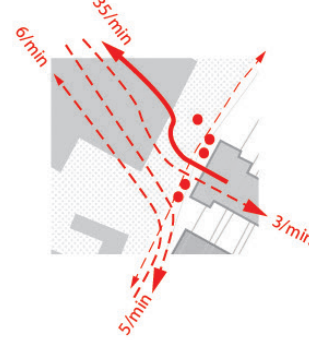
>> PARK GATE >>



>> 7h30



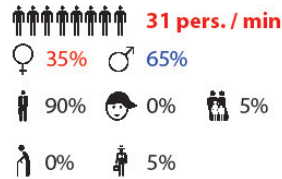
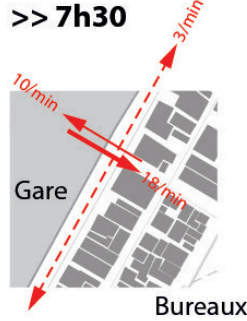
>> 11h00



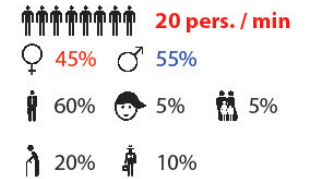
>> IRIYA EXIT >>



>> 7h30



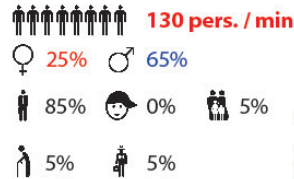
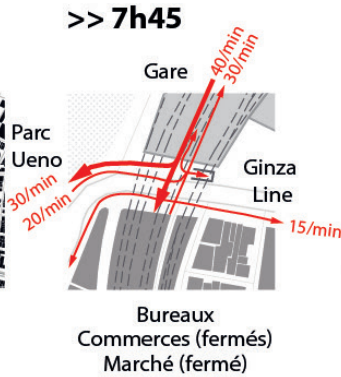
>> 11h00



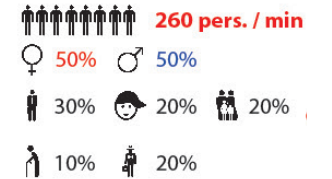
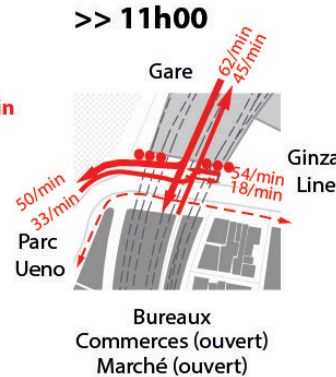
>> SOUTH EXIT >>

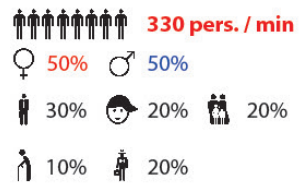
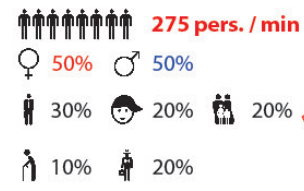
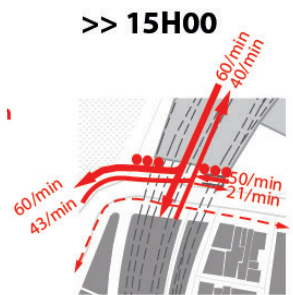
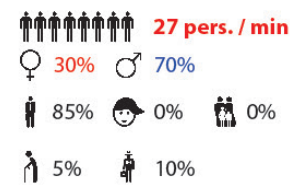
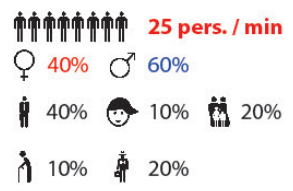
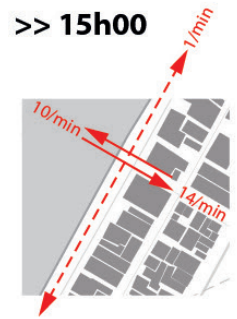
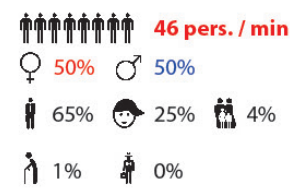
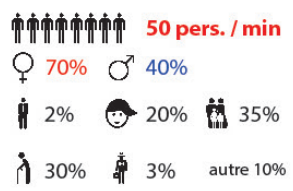
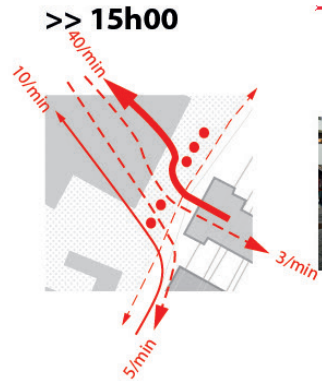


>> 7h45



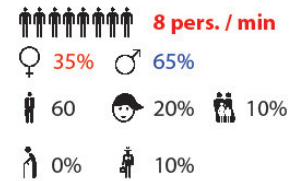
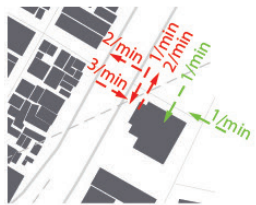
>> 11h00



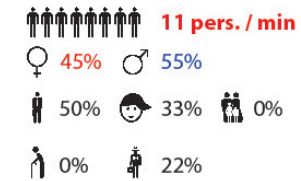
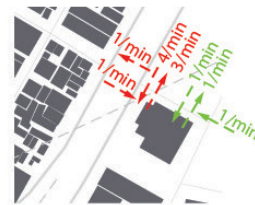


GARE DE UENO

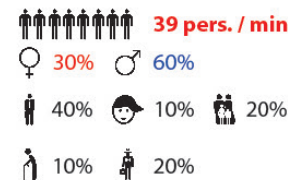
>> 15h00



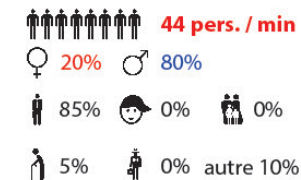
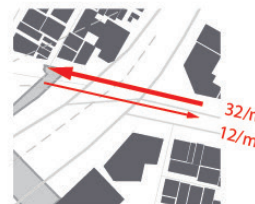
>> 19h45



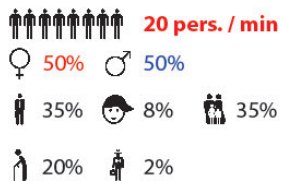
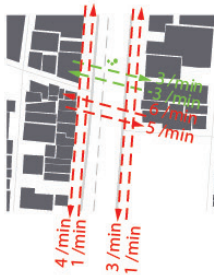
>> 15h00



>> 19h00



>> 15h00



>> 19H30



EXPRESSWAY carrefours sous l'autoroute

