

E. AVIDE
P.P. CURSOLLE
C. DE BRAUTO
Y. DEMASSE
F. HERVE
S. KRUSZYNSKI

EXTENSION URBAINE



4

INTRODUCTION

6

LA CONQUÊTE DE L'OUEST PAR LE RAIL

Structuration métropolitaine et réseaux de transports collectifs

Des gares noyaux d'urbanité

12

L'EAU COMME RESSOURCE FONCIÈRE

La philosophie japonaise de la mer

Extension industrielle

Cadre international : des enjeux communs

18

TOKYO, VILLE MUTANTE

Construire la ville sur la ville, une tradition japonaise

Le déploiement de l'hypercentre : de nouveaux pôles tertiaires

La crise des années 1990 et l'apparition de centres multifonctionnels

La généralisation d'opérations ponctuelles de renouvellement urbain au front de mer

30

TOKYO, AN 3000: 83 HABITANTS?

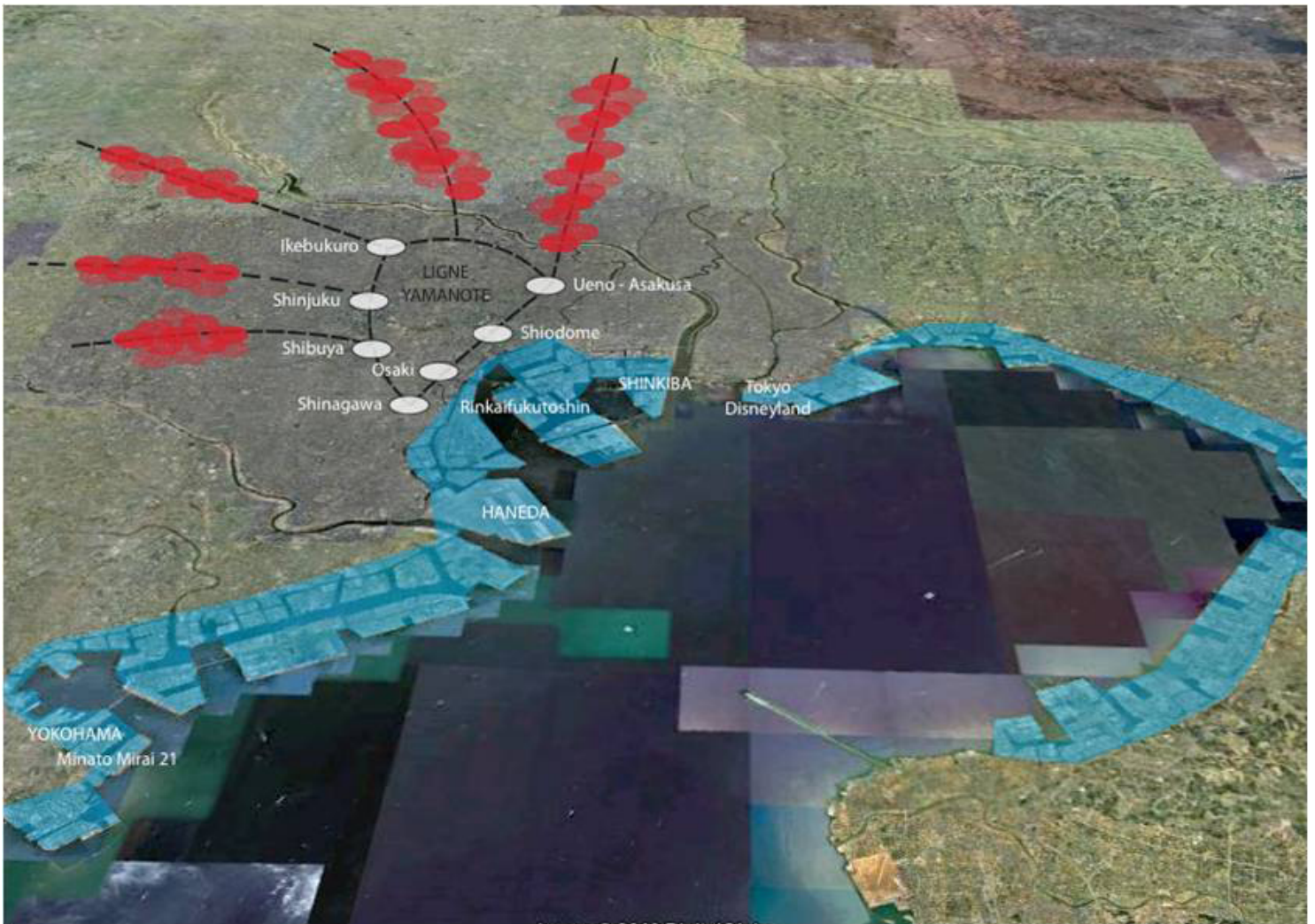
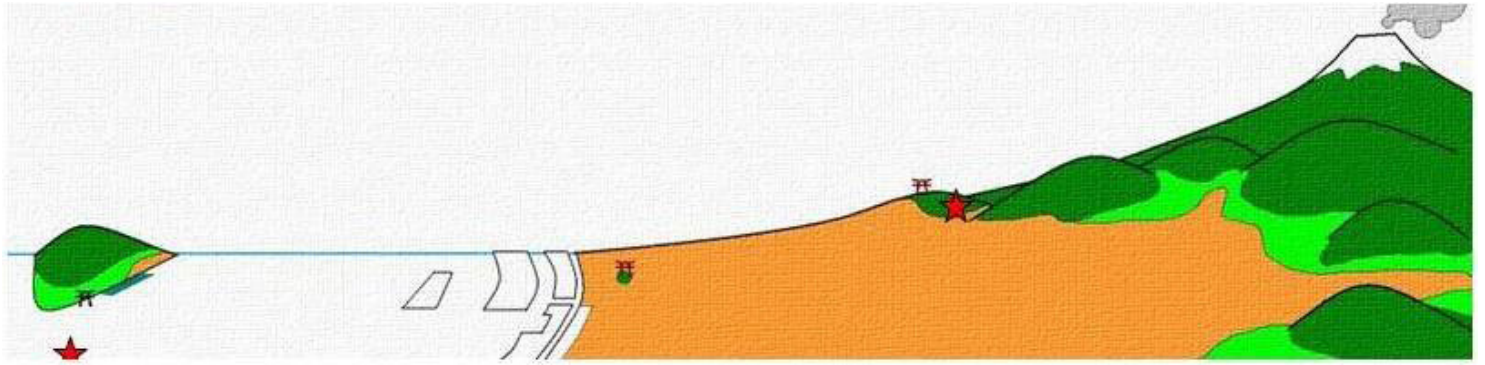
L'impact spatial de la baisse démographique : la question de la forme urbaine

D'une modification de la forme urbaine à la réflexion sur la ville de demain

36

CONCLUSION

INTRODUCTION





L'extension de Tokyo se place indéniablement dans l'optique d'une véritable conquête de ses frontières, qu'elles soient terrestres, maritimes, voire même aériennes. L'agglomération s'est d'abord progressivement étendue le long de ses axes de transport ferroviaire, pour se conjuguer progressivement avec la plaine du Kanto, laquelle comporte aujourd'hui près de 30 millions d'habitants. Tokyo a par la suite fait le choix de s'étendre sur sa baie, de manière extensive, afin d'accroître son potentiel industriel. La métropole semble avoir désormais atteint les limites « naturelles » de son extension. Or, Tokyo, pourtant très dense, dispose encore de multiples espaces libres ou susceptibles d'être densifiés. La ville est ainsi marquée par une forme de renouvellement constant, à tel point qu'on peut la considérer comme une « ville – amibe », selon l'expression de l'architecte japonais Yoshinobu Ashihara. On peut donc distinguer une troisième forme d'extension, notamment verticale, apparue au gré des opérations de renouvellement urbain. Ces dernières ont connu un essor particulièrement marqué à la suite de l'éclatement de la bulle foncière et immobilière ; et permettent à Tokyo de renforcer son statut de « ville globale ». Ces trois formes d'extension sont soutenues par un jeu d'acteurs particulier, où les pouvoirs publics sont en retrait, se limitant à élaborer un cadre normatif et stratégique pour l'aménagement urbain, laissant ainsi l'initiative de la réalisation des programmes aux acteurs privés.



L'ossature tokyoïte est ferrée. Le rail a conditionné l'extension sur terre de la métropole et détient aujourd'hui la primauté dans les déplacements quotidiens (plus de 55%, soit plusieurs millions de voyageurs quotidiens [Avelyne, 2003]). L'essor de l'automobile, assez tardif sur l'archipel (la création des réseaux routiers remonte aux années 1960), n'a pas réellement modifié cette structure urbaine. En plus d'avoir joué un rôle majeur dans l'extension du grand Tokyo, le transport ferroviaire a participé à l'émergence d'une forme d'urbanité particulière au niveau de ses gares terminus par une offre en services très diversifiée aux usagers. Mais compte tenu de l'hyper-concentration centrale de l'emploi, cela s'est aussi traduit par un allongement des temps de transport et un inconfort grandissant lié à la congestion des réseaux, particulièrement aux heures de pointe.



Zoom sur...

Structuration métropolitaine et systèmes de transport dans les projets du Grand Paris

La relation entre modèles urbains et systèmes de transport est au cœur de la consultation du Grand Paris. Toutes les équipes considèrent la question des déplacements comme la condition sine qua non à la situation métropolitaine, puisque c'est elle qui permet de structurer et de donner sa cohérence au territoire, d'articuler les différents espaces, depuis la micro-mobilité au service de la desserte locale à la macro-mobilité pour les déplacements inhérents aux fonctions les plus métropolitaines. Elles partent d'un même constat : l'organisation radioconcentrique et la structure radiale des transports franciliens sont à l'origine de dysfonctionnements majeurs (engorgement, perte de temps, etc.). Les différents projets proposent un large éventail de modèles urbains en relation avec des systèmes de transports appropriés. Les encarts suivants présentent quelques uns parmi les plus novateurs.

- Heure de pointe à la gare de Shinjuku - google image -

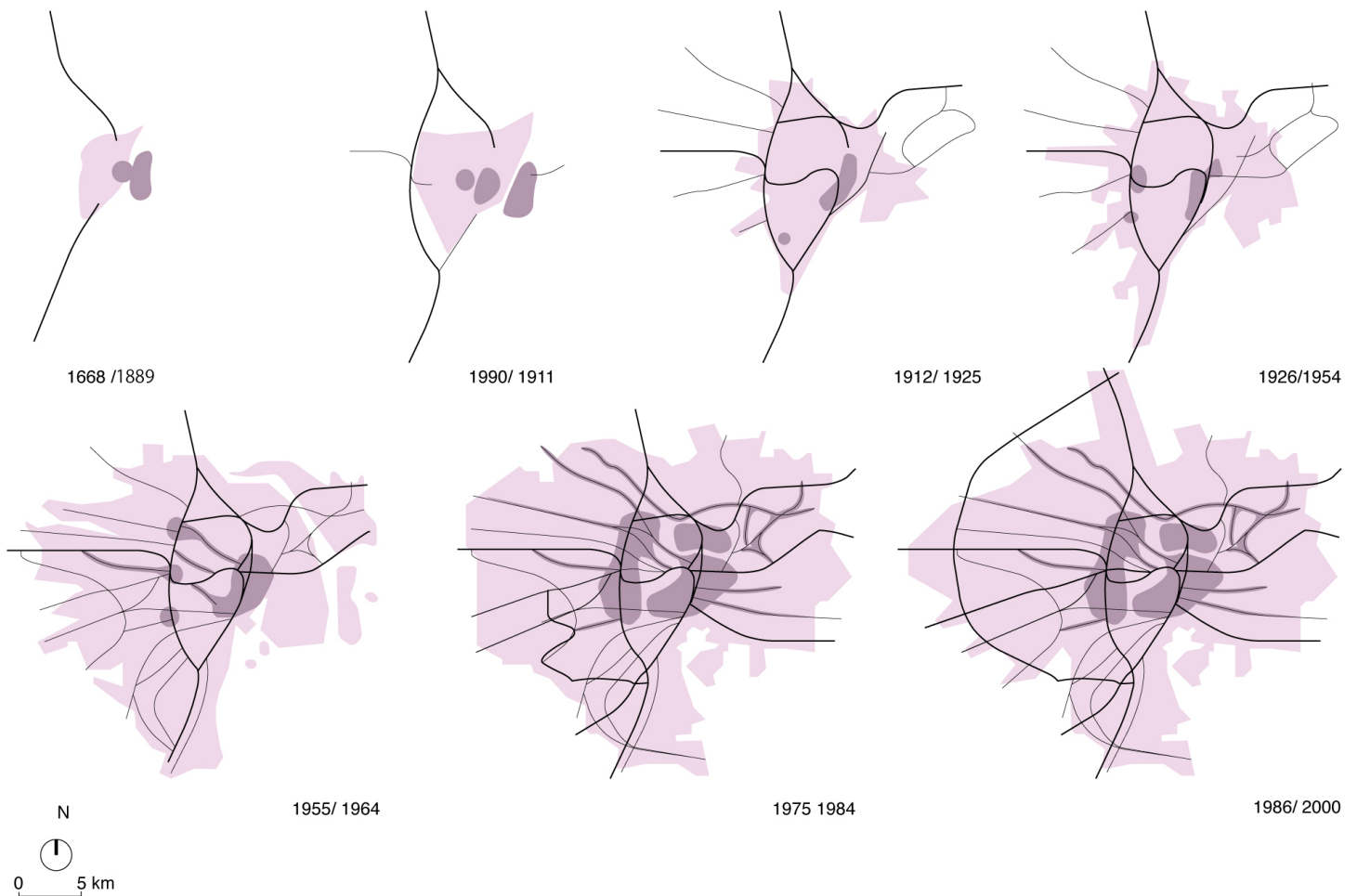
Structuration métropolitaine et réseaux de transports collectifs

La dialectique entre extension urbaine et structuration des réseaux de transports est le lot de toute métropole en développement. Mais les questions qu'elle sous-tend ne sauraient toutefois se poser dans les mêmes termes selon les contextes géographiques, culturels, politiques ou économiques des villes concernées. Dans ce sens, l'expérience nippone en matière de transport n'est pas sans apporter de nouveaux éclairages au débat européen, notamment sur la maîtrise du foncier, la planification des infrastructures, ou encore le rôle des acteurs privés dans l'exploitation des réseaux de transports collectifs.

Avant toute chose, il est à noter que le territoire japonais est particulièrement contraint, coincé de toutes parts entre la mer et la montagne. Si la ville de Tokyo se situe dans la principale région plate du

STRUCTURATION CROISEE DE L'EXTENSION URBAINE ET DES TRANSPORTS COLLECTIFS

pays, la plaine du Kanto, l'urbanisation n'en est pas moins limitée par quelques éléments naturels. Le relief a ainsi impacté l'extension urbaine, aussi bien pour des raisons techniques que militaires. Le développement ferroviaire constitue ensuite le facteur principal dans la structuration de la métropole, depuis l'ère Meiji à nos jours.



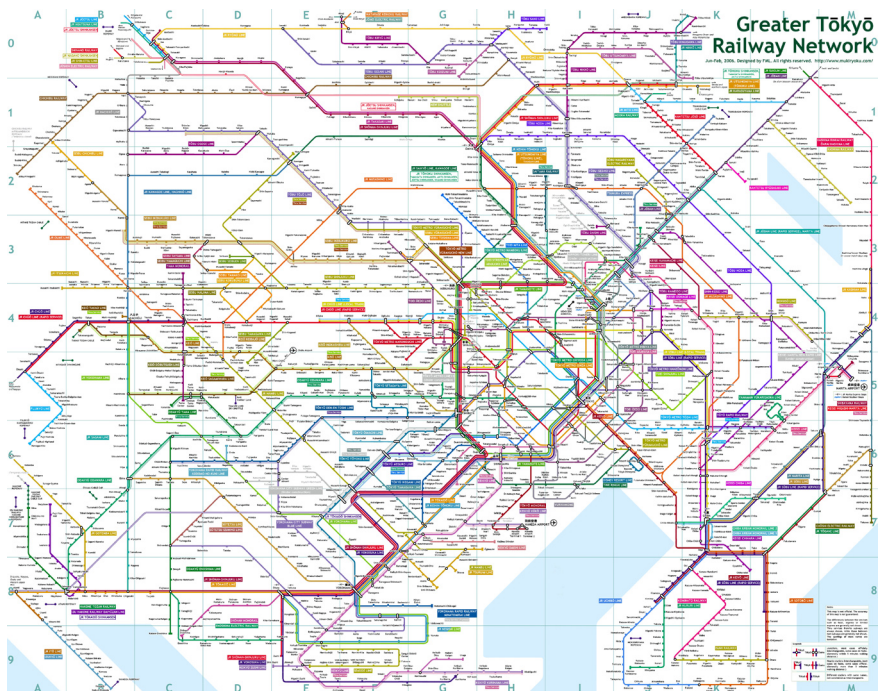
- Le déploiement des réseaux ferroviaires comparé à la croissance de l'étalement urbain à Tokyo - Laure Brayer, Dorothée Cordier, Julien Cordier - ENSAG 2008 -

La ville s'est ainsi étendue vers l'Ouest suivant une structure radiale, le long des infrastructures de transport. « Plusieurs raisons l'expliquent : le défrichement précoce du plateau Musashino, la morphologie en coteaux plus propices à l'aménagement résidentiel que les terres inondables de Est, le marquage social hérité de l'époque féodale, l'éloignement d'un littoral colonisé par l'industrie » [Avelyne, 2003]. Cette extension en doigts de gant ne saurait être entendue sans le jeu d'acteurs particulier qui s'y fait jour.

L'exploitation des lignes ferroviaires de banlieues et la promotion immobilière sont ici régulièrement le fait d'un seul et même type d'entreprises, les ôtémintetsu. Elles ont joué un rôle majeur dans le développement de la ville et dans la morphogénèse de la banlieue, ce



qui fait bien sûr écho à une absence de politique nationale volontariste dans ce domaine. Les ôtemintetsu ont mis en place des stratégies de diversification de leurs activités afin de s'assurer un équilibre financier : en plus de l'exploitation des lignes ferroviaires, ils se sont lancés dans la promotion immobilière, les activités commerciales, les équipements de loisirs, la distribution, etc. Cette diversification repose sur un processus de capitalisation foncière, suivant une stratégie patrimoniale. Ils ont organisé les conditions de la rente foncière en jouant sur les relations entre infrastructures de transports et plus-value foncière. En multipliant leurs activités, ces compagnies ont développé un véritable empire financier, dont les signes les plus visibles sont les lotissements suburbains aménagés le long des voies ferrées. L'aménagement résidentiel qui en a découlé renvoie à des structures urbaines à dominante pavillonnaire, plus ou moins éloignées de la gare.

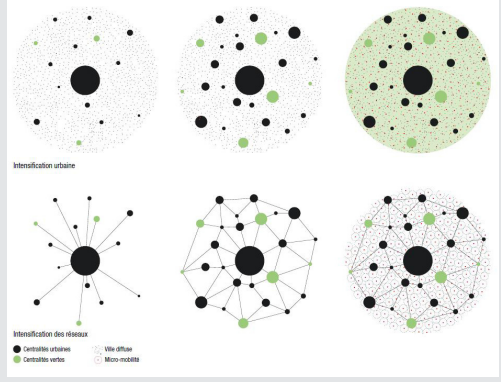


Zoom sur...

Structuration métropolitaine et systèmes de transport dans les projets du Grand Paris

Equipe LIN

LIN propose de développer un modèle polycentrique régional via la structuration d'une couronne de seconds centres de haute capacité. Celle-ci doit s'articuler autour d'un réseau de mobilité gradué : les centres sont reliés entre eux par un réseau rapide de transport public et les tissus légers alentours s'y connectent par un système de micro-mobilités.



- Plan des lignes ferroviaires de l'aire métropolitaine tokyoite - Google image -

Il existe aujourd'hui plus d'une douzaine de compagnies à Tokyo, dont les réseaux respectifs desservent chacun des banlieues distinctes, ce qui leur assure de véritables rentes de situation. Ce système financier lucratif a motivé d'importants investissements dans le domaine du transport collectif de la part du secteur privé. Il est aussi à mettre au regard d'un développement proliférant des banlieues de Tokyo à l'Ouest, le prix foncier se diffusant schématiquement le long des lignes. Pareille structuration a contribué à faire du ferroviaire un secteur quasi monopolistique dans les déplacements urbains, et cela d'autant plus que les ôtemintetsu se sont livrés à des stratégies efficaces pour tuer la concurrence des autres modes de déplacements : ils ont créé leurs propres filiales dans les autres modes possibles pour rabattre les populations des banlieues plus lointaines vers leurs gares. Plus globalement, la stratégie

STRUCTURATION CROISEE DE L'EXTENSION URBAINE ET DES TRANSPORTS COLLECTIFS

de diversification des sociétés ferroviaires apparaît à double-tranchant en matière d'aménagement. D'un côté, leur capacité d'investissement financier a permis un portage rapide de nombreux projets immobiliers, et la carte du réseau ferroviaire actuel montre une densité de gares très importante, presque identique en banlieue et dans la ville-centre, assurant une desserte relativement bonne à tout un chacun.

Mais la quête de rentabilité immédiate liée à l'absence de subventions implique une participation forcément sélective aux politiques publiques de rééquilibrage du territoire. Les décennies 70 et 80 ont ainsi vu une dépopulation résidentielle du centre couplée d'un développement exponentielle des lotissements en banlieue, suivant des modèles urbains parfois critiquables.

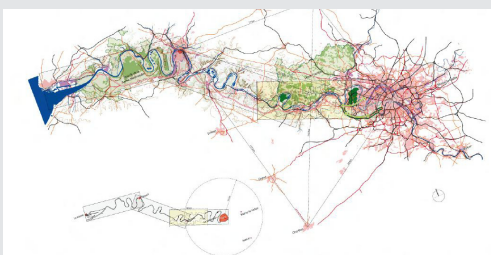
Quartier résidentiel de Tama New Town - banlieue Ouest de Tokyo - google image

Zoom sur...

Structuration métropolitaine et systèmes de transport dans les projets du Grand Paris

Equipe Grumbach

Grumbach met en avant un modèle d'urbanisation discontinue et multipolaire le long de son axe Paris – Rouen - Le Havre. Il suppose la consolidation des pôles existants (les centres anciens des villes constitués), un rôle accru des lieux d'interconnexion comme espaces de centralité, et enfin le développement des modes doux dans une « ville à 20 minutes » pour les besoins de proximité. La vitesse constitue l'élément-clé de son modèle métropolitain : « se priver de la vitesse serait un retour en arrière ; se priver de la distance et de la flexibilité spatiale, un frein à l'emploi ; se limiter dans ses déplacements, une auto-amputation ».



Pareil développement a induit un déséquilibre de l'agglomération par l'Ouest. Mais les mutations industrielles en cours depuis les années 1980 tendent à bouleverser cette structure urbaine tokyoïte. De nombreuses entreprises japonaises se sont délocalisées, libérant autant de friches industrielles à l'Est de la ville, traditionnellement tournée vers ce type d'activités. Autre phénomène davantage structurel mais aux conséquences similaires, la privatisation de la Japan National Railway (JNR) en 1987. Les dettes contractées par celle-ci pour la réalisation du Shinkansen dans les années 1960 force la compagnie à se séparer de son foncier dédié aux activités de fret. Or, celles-ci sont principalement localisées dans l'Est de la ville. 400 ha sont ainsi libérés à l'échelle métropolitaine, 169 au sein de la ville de Tokyo. Cette libération massive de gisements fonciers a donné lieu à d'importantes opérations de requalification urbaine. Par ailleurs, la préfecture de Tokyo, au début des années 2000, a lancé la construction d'une ligne souterraine de métro (la ligne « OENO »), ayant pour objectif de réduire la congestion dans les transports tout en maillant les infrastructures ferrées radiales.

LA CONQUÊTE DE L'OUEST PAR LE RAIL

La ligne OENO peut ainsi être perçue comme le pendant oriental de la ligne circulaire Yamanote, localisée principalement à l'ouest de la ville. Selon C. Tiry, cette nouvelle ligne souterraine jouera indéniablement un rôle « moteur sur les projets de requalification urbaine ». De telles opérations montrent qu'au début du 21^e siècle, Tokyo ne s'éloigne guère d'un développement urbain s'étendant le long des infrastructures ferroviaires, ayant désormais pour objectif de participer à la réalisation d'une métropole polycentrique au réseau de transport maillé. La voie vers une reconquête urbaine participant du recentrage de la métropole semble ainsi ouverte.

Des gares noyaux d'urbanité



Si les stratégies des ôtémentetsu ont modelé l'extension urbaine de la métropole tokyoïte, elles ont aussi façonné plus localement l'urbanité autour de leurs marqueurs les plus forts, les gares. Les terminaux des lignes ferroviaires ont en effet été aménagés en centres commerciaux par ces mêmes entreprises, suivant leur logique de diversification. Ils l'ont été pour la plupart dans les années 1960, à l'heure de la croissance économique généralisée et de l'accroissement du pouvoir d'achat des populations. La gare centrale de Tokyo, de Shinjuku, ou encore de Shibuya, en constituent de parfaits exemples, avec leurs grands complexes commerciaux ou leurs galeries marchandes souterraines.

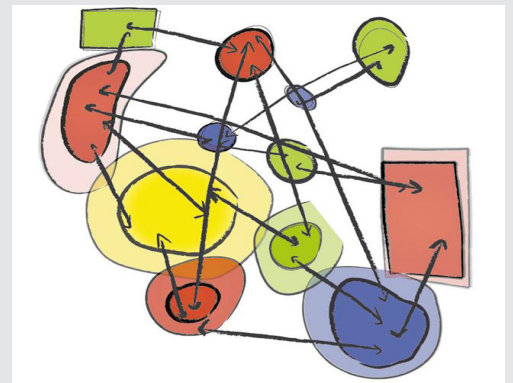
Les ôtémentetsu ont ainsi créé de véritables pôles d'échanges dans les équipements ferroviaires, jouant comme noyaux urbains de proximité. Dans un pays où les villes sont pauvres en espaces publics, ces complexes faciles d'accès sont devenus les lieux de fréquentation et de rencontres favoris des nouvelles générations urbaines au pouvoir d'achat confortable, des lieux de sorties familiales axées sur la consommation de

Zoom sur...

Structuration métropolitaine et systèmes de transport dans les projets du Grand Paris

Equipe Portzamparc

Portzamparc se situe pour sa part en rupture avec les modèles radioconcentrique et polycentrique en proposant la figure du rhizome : ceux-ci ont un ou plusieurs centres, des pôles, des fonctions et des prolongements, et sont reliés les uns aux autres. Ces ensembles diversifiés concilient la performance et le bien vivre, notamment au travers d'un maillage très fin réalisé à l'échelle du quartier.



Abords de la gare de Shinjuku - google image

biens. Une telle attraction a logiquement autorisé des développements notables aux alentours, en témoignent les esplanades, quartiers d'affaires et même le siège du gouvernement autour de Shinjuku, les autres acteurs jouant eux aussi de stratégies opportunistes afin profiter des passages induits par le nœud d'échanges.

Cependant, dans la ville centre, ces lignes ferroviaires de banlieue ne constituent qu'une composante d'un système de transport beaucoup plus complexe. Elles s'y trouvent combinées au métro, avec lequel elles partagent certains tronçons. En bref, « Le trafic du centre est assuré par les deux réseaux publics de métro (exploités par la régie Eidan et la préfecture de Tokyo). Celui de la banlieue par les compagnies ferroviaires privées et dans une moindre mesure par la JR East. La convergence entre le trafic de banlieue et du centre s'effectue dans les grandes gares de la ligne Yamanote, à partir desquelles se sont développés de véritables centres-satellites » [Avelyne, 2003]. Si ces gares d'interconnexion peuvent jouer comme de véritables réseaux, à l'instar de Shinjuku qui articule « douze stations exploitées par six opérateurs différents et reliées entre elles par un vaste dédale de sous-terrains » [Avelyne, 2003], d'autres desservants des quartiers a priori moins stratégiques de Tokyo n'offrent pas de tels services. C'est ce qui semble être notamment le cas de la station desservant le site Shinkiba qui n'aurait a priori rien à envier à quelques unes de nos gares RER de bout en lignes.

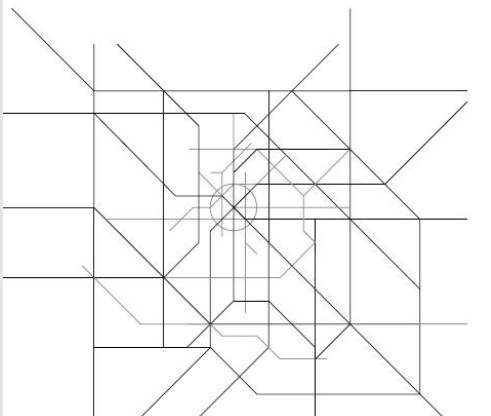
Zoom sur...

Structuration métropolitaine et systèmes de transport dans les projets du Grand Paris

Equipe Studio 9

Studio 09 est la seule équipe à ne pas se référer à une organisation polynucléaire du territoire. Pour elle, la construction du territoire métropolitain doit se faire autour de la compacité et de la porosité. Ce projet de ville poreuse se structure autour de la figure de l'isotropie, à l'opposé des structures pyramidales et hiérarchisées des métropoles radioconcentriques. La proposition consiste en un maillage et une homogénéisation du territoire dans lequel les nœuds et les zones d'attractions autour des gares doivent être reliées entre elles sans hiérarchie, suivant l'image du métro parisien

interprétation des projets engagés comme
donnant lieu à un réseau isotropique
©équipe Studio 08, Secchi-Viganò



L'EAU COMME RESSOURCE PORTUAIRE

Pour des raisons de survie ou de développement, déjà trois cinquième de la population mondiale vivent à moins de 100 kilomètres des bords de mer. Aussi, dans le cadre de la « rationalisation du développement économique » qui s'est imposée peu à peu dans tous les pays industrialisés du globe, l'idée majeure est, sans nul doute, celle de la « démultiplication du littoral ». Dépassant le simple établissement urbain, les mises en réseaux de marchés nationaux et internationaux, transforment les littoraux. L'extension horizontale s'est traduite par une conquête sur les mers de terre artificielle, destinée au développement de l'industrie portuaire. Les terre-pleins sont un exemple de la lutte pour la recherche d'espace des hommes contre la mer. Ces zones sont particulièrement en phase avec l'urbanisme de secteurs et se réduisent bien souvent aux équipements portuaires. Dans ce sens, l'expérience du Japon en matière de développement urbain sur le littoral n'est pas sans apporter de nouvelles informations, notamment sur la technique, les modes d'implantations, ou encore sur le rapport avec le milieu maritime. En effet, face à un espace réduit, les Japonais ont su par des emprises artificielles, constituer leur développement industrio-portuaire, les rendant aujourd'hui les plus avancés et les plus innovants dans cette pratique.

Bon à Savoir

L'expression japonaise « UMETATE » désigne la technique qui consiste à déverser dans la mer, le long de la côte, d'énormes quantités de terre et à construire ainsi un véritable rivage. Les nouveaux terrains ainsi conquis sont appelés «UMETATE-CHI».

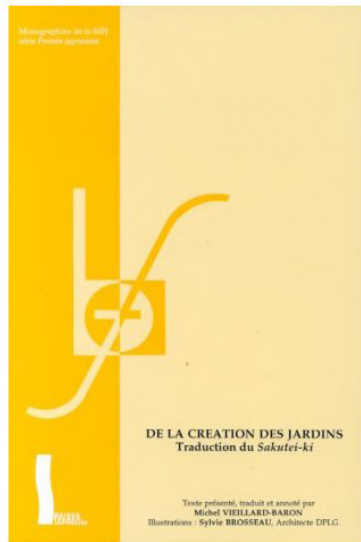
- peinture «la vague» de Hokusai - wikimedia -



La philosophie japonaise de la mer

Avec la plaine et la montagne, la mer est l'une des composantes du « triptyque spatial japonais ». Cet attachement à l'eau est l'une des caractéristiques de la culture japonaise.

L'analyse d'une estampe de Hokusai parmi les plus célèbres (La Vague) exprime la relation étroite qui unit les Japonais et la mer. Cette complémentarité du mont Fuji (la terre) et de la vague (la mer) annonce l'aspect mystique et profondément spirituel de cette vision de la nature, relativement éloignée de la nôtre. Ce rapport à l'océan est retranscrit dans la manière de composer l'espace urbain, et plus particulièrement dans le jardin japonais. Le moine Tachibana no Toshitsuna, dans son ouvrage Sakutei-ki (voir. p.485-495) écrit à l'intention des amateurs et des dessinateurs de jardins, fait clairement apparaître la mer comme caractéristique importante du paysage japonais. On se laisse surprendre par la force poétique des évocations du rivage, des vagues qui se lisent dans les phrases telles : « les compositions irrégulières, désordonnées, brutales doivent exprimer les chocs de l'eau, non seulement sur la plage mais en haute mer ». Il faut avoir beaucoup vu et admirer la mer pour vouloir la retranscrire aussi précisément dans l'espace urbain.



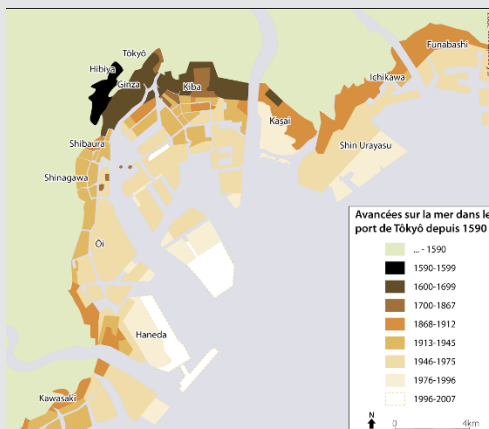
- ouvrage Sakutei-ki du moine Tachibana no Toshitsuna
- Baridon Michel, les jardins, éd. Laffont, 1998 -

Extension industrielle

La mégalopole japonaise s'est développée sur une étroite bande littorale, sur la façade pacifique du Japon. Cette faible proportion du territoire utilisable par une population élevée a contraint la population et les pouvoirs publics à envisager la conquête de nouveaux espaces directement sur la mer : « le Japon a peu de terre, mais beaucoup de mer » (empereur Hirotsiro, 1958). L'exemple le plus flagrant est le port de Tokyo-Yokohama. Pendant la « Haute croissance », de 1955 à 1975, le Japon est devenu une grande puissance économique et a concentré toujours plus d'activités et de population dans la région de Tokyo. Les plans d'agrandissement du port se sont donc succédés. Le recours aux terre-pleins et aux polders dans la baie a permis d'accueillir tous les équipements portuaires nécessaires au développement économique de la capitale. Aussi, la baie de Tokyo devient une ressource foncière, un espace vaste, rapidement constructible et peu coûteux. Le système d'approvisionnement, à partir des années 1950 et 1960, faisant largement appel aux importations d'énergie et de matières premières, du fait de la pauvreté des ressources naturelles de l'archipel ou de leur coût, est désormais considéré comme pénalisant pour le secteur manufacturier. Aussi, ces îles artificielles portuaires ont permis l'implantation des industries de stockage (entrepôts de bois) et de première transformation (sidérurgie, raffinage du pétrole...).

L'étalement de l'urbanisation sur la baie de Tokyo est une vision récurrente pour répondre au besoin démographique et industriel de la ville. A cette époque est né au Japon un courant architectural, « les métabolistes » (Kisho Kurokawa et Fumihiko Maki...) aux concepts

Zoom sur...



L'évolution des terre-pleins à Tokyo

Les premiers terre-pleins ont été initiés pendant l'époque Edo, puis se sont multipliés à partir des années 1950. Les matériaux choisis pour ces comblements proviennent de différentes origines : gravats de chantiers divers, ordures ménagères, ... Aujourd'hui, construits sur une trentaine de blocs, ces terre-pleins représentent 4 500 hectares. Plus récemment, une digue a aussi été érigée afin de protéger les zones urbaines de la montée des eaux lors des typhons.



en rupture avec les formes traditionnelles. Ce groupe d'architectes tente d'apporter des réponses au développement économique et démographique. Leur vision de la ville du futur est caractérisée par des mégastructures flexibles et extensibles, pouvant se dupliquer à l'infini à la surface de l'eau. Leurs concepts originaux croisent biologie et numérique.



Le projet emblématique « Floating city » (1961) de Kisho Kurokawa est l'un des projets emblématiques de ce mouvement. Il s'agit d'un projet d'habitations construites à la surface d'un lac à proximité de l'actuel aéroport de Narita. Kurokawa présente un concept de croissance urbaine cellulaire, avec un déploiement organique d'unités identiques (des spirales sur l'eau). Mettant en relation la forme de sa méga-structure avec celle d'un végétal (nénuphar), il propose une vision originale croisant biologie et numérique.

En parallèle des Métabolistes, Kenzo Tange propose en 1960 un master plan de l'organisation future de Tokyo. Attirant l'attention internationale, ce plan présente un nouveau concept d'extension de la ville répondant à une demande croissante en mobilité d'une forte population. Cependant, la baie de Tokyo empêche la croissance de la ville dans la direction sud-est. Aussi, Kenzo Tange propose une alternative au développement organique radial de Tokyo, et suggère une expansion linéaire au dessus de la baie par un système de ponts, de méga-structures et d'îles artificielles.

Bon à Savoir

A la suite de l'extension de Tokyo sur sa baie (projet initial de Tange), des travaux similaires ont été entrepris partout dans le monde; et particulièrement dans la baie de Rio de Janeiro et l'extension d'Helsinki sur l'embouchure de la rivière Vantaa.

TERRES ARTIFICIELLES ET DEVELOPPEMENT INDUSTRIAL-PORTUAIRE

L'étalement horizontal de ces vingt années apparaît davantage comme une sorte d'implosion des cellules du port, une caricature de ville portuaire sans connexion avec la ville centre, sans logement, sans commerce, où se juxtaposent des industries sectorisées selon leur activités, précautionneusement distancées, dans des entrepôts individuels. Ces fonctions ont été implantées sur un foncier conquis sur l'eau, les terre-pleins. Ces modules terrestres ancrés dans la baie sont seulement liés entre eux et au continent par des ponts, créant ainsi un caractère insulaire. Cette séparation avec le continent et leur forme géométrique, a permis d'offrir un linéaire plus important de quais, essentiels à l'accostage accru des grands cargos. Ces nouvelles techniques de conquête ne reflètent pas la vision japonaise. A l'époque Edo, ces conquêtes sur la mer étaient réalisées par le comblement du lit des fleuves, des marais et des vasières. Elles apparaissaient comme le prolongement du continent, redessinant avec des formes souples le trait de côte. De plus, ces comblements ont peu à peu dépossédé les habitants de leur rapport avec l'océan.

- master plan de l'organisation future de Tokyo - Kenzo Tange -1960 - www.fgautron.com -



Si l'éveil des politiques urbaines tokyoïtes au problème de la dégradation de l'environnement marin est un phénomène assez récent, dès la fin des années 60 apparaît un élan populaire : les Citizens' movement. Ce mouvement a pointé les graves problèmes de santé engendrés par la

LE JAPON A LA MER

détérioration de l'environnement humain. Symbolisée par la souffrance des victimes d'empoisonnement au mercure (maladie de Minamata) causé par la pollution de la baie de Minamata par une entreprise chimique, cette détérioration environnementale, a été considérée comme une crise nationale. Cette affaire a montré les limites de l'industrialisation du littoral, provoquant de nombreuses polémiques sur l'avenir du littoral japonais. De ce fait, à partir des années 70, les politiques urbaines obligent à diversifier les modes d'occupation du sol. Les terre-pleins doivent améliorer le cadre de vie, ils participent aussi à redonner toute leur importance aux questions environnementales.

Cadre international : des enjeux communs

« le combat de la mer est un combat par et pour l'homme » extrait d'un discours tenu par la reine Béatrix des pays-Bas en 1982. Cette volonté unipolaire des sociétés littorales dans un système socio-culturel de développement, s'est traduite par la conquête des polders, la destruction des mangroves, le remblaiement des vasières, des restrictions de divagation des chenaux, une forte entrave à la pulsation marine, et par le drainage des zones humides. Aussi, les gains de terre sur la mer représentent l'un des plus beaux exemples de l'acharnement des hommes à lutter contre la mer. Les efforts des hommes, relayés par les ingénieurs, pour aménager et exploiter, construire et endiguer, désensabler, assécher, constituent la lutte incessante menée contre les éléments. L'homme a cherché à atteindre trois objectifs : se protéger des inondations lors des tempêtes, augmenter les superficies agricoles en tirant partie des richesses pédologiques potentielles des vasières et ouvrir le pays sur les échanges internationaux.

La mer est devenue avec la révolution industrielle un moyen de commerce privilégié. Aujourd'hui, les plus grands ports de commerce internationaux, offrent une forme des plus accomplies des conquêtes sur la mer. A leur vocation internationale s'ajoutent souvent des fonctions industrielles et de commercialisation nationale. Ainsi, dans ce cadre s'opèrent les travaux les plus gigantesques et la transformation la plus complète du littoral. L'intervention de l'homme pour annexer aux continents, ces terres artificielles a fait reculer la mer avec brio. Cependant, ce continent certes plus grand, est devenu par ces conquêtes, plus vulnérable car enclin aux aléas naturels.

Si le Japon joua dans le domaine de l'extension portuaire sur la mer un rôle précurseur, il est important de noter que ce développement se réalisa de façon tout à fait empirique à seule fin de répondre aux problèmes spécifiques qui se posaient sur le territoire japonais, et malgré divers plans d'urbanisme destinés à rationaliser la gestion de ces aménagements, la situation resta longtemps dans un état de quasi anarchie. Le développement de ce front industriel sur le rivage a désuni la relation ancestrale entre la société japonaise et la mer. Cette

Zoom sur...



Projet de Dordrecht (2011)

Construite sur un polder fluvial industriel, à proximité d'un estuaire, la ville va vivre au rythme des marées. Le projet de renouvellement urbain autorise l'eau à s'étendre sur le site au lieu de l'en empêcher. A l'interface de ces deux milieux un schorre apparaîtra. Cette technique limite les catastrophes, en brisant la force des vagues et elle permet de stabiliser le rivage en diminuant l'amplitude des marées.

TERRES ARTIFICIELLES ET DEVELOPPEMENT INDUSTRIALO-PORTUAIRE

rupture est représentée physiquement par une barrière, la digue. Est-ce cela la nouvelle limite entre l'océan et le continent, ou est-ce tout simplement une ligne séparant ces deux milieux? Les problématiques environnementales et urbaines des conquêtes industrielles sur la mer ne sont pas spécifiques au Japon. Toutes les métropoles portuaires ont rencontré ces difficultés, certaines à l'image de Rotterdam ont décidé dans leur stratégie de développement de déplacer les zones portuaires en dehors de la ville.

- La baie de Tokyo - <http://koshirahaintokyo.wordpress.com> -





L'extension coordonnée avec le rail et l'extension sur l'eau ont fortement structuré la ville de Tokyo. Ces deux formes d'extension correspondent à une conquête du territoire et à une extension urbaine horizontale. Une troisième forme d'extension constitue également un trait majeur de la capitale japonaise, il s'agit de l'extension verticale, de la construction de la ville sur le tissu urbain existant. Ce processus de densification, de renouvellement permanent de l'existant est une tradition des villes japonaises et apparaît particulièrement présent à Tokyo. Cela peut se traduire par la greffe d'un nouveau programme, par une intensification des fonctions existantes, par une conquête de l'espace aérien sous la forme des tours si représentatives de l'image de Tokyo aujourd'hui... Contrairement aux stratégies de conquêtes extensives que nous avons vues précédemment, il s'agit maintenant de voir à quel point cette stratégie de conquête intensive caractérise Tokyo.

Construire la ville sur la ville, une tradition japonaise

Tokyo est une ville qui peut se définir par son caractère changeant et sa perpétuelle transformation. Cette aptitude de la ville à évoluer en permanence s'explique en partie par les reconstructions successives, d'abord suite au tremblement de terre en 1923 puis aux bombardements américains en 1945. Ces épisodes de l'histoire de Tokyo ont souligné le caractère précaire et impermanent des constructions. Des traits de la société nippone, comme la traditionnelle architecture en bois, accentuent encore cet aspect éphémère des bâtiments. En témoigne le peu de considérations portés par les japonais aux patrimoines historiques dans leur forme bâtie ; ce n'est que récemment que des mesures ont été mises en place pour la « protection des groupes de bâtiments traditionnels ». L'enveloppe matérielle importe donc peu et c'est d'avantage le symbole, l'image portée qui compte. Le bâtiment est considéré comme un objet, une façade superficielle facilement recyclable. Ainsi, reconstruire est un rituel qui explique le fort renouvellement des constructions à Tokyo et la courte durée de vie de celles-ci.



- Tokyo après le tremblement de terre de 1923 -
www.aujourdhujapon.com -



- Tokyo après les bombardements américains en 1945
- Wikimedia -

A cette tradition de reconstruction du bâti s'ajoutent deux autres phénomènes pour expliquer la constante régénération de la ville de Tokyo : le rôle central du foncier et l'importance des acteurs privés dans l'aménagement urbain. Le foncier à Tokyo est particulièrement morcelé et appartient à une multitude de propriétaires. Ce morcellement incite à penser une ville verticale ; c'est pourquoi il existe, en plus de la procédure classique de remembrement foncier instaurée en 1919 pour permettre la réalisation d'équipements et d'infrastructures sans modifier les droits de propriété, une procédure de rénovation urbaine, qui correspond à un remembrement vertical en transférant les droits de propriété sur des surfaces habitables. La complexité des statuts accentue le rôle clé du foncier dans le processus de développement urbain et confère au propriétaire tous les pouvoirs. Cela se traduit notamment par le fait qu'il n'y a pas au Japon de réelle intervention publique pour maîtriser le sol. L'acquisition foncière par les autorités est en effet extrêmement rare. De manière plus générale, les pouvoirs publics sont plutôt en retrait quant aux mécanismes de fabrication de la ville. Il y a tout d'abord une forte tradition de prise en charge des intérêts communs par les populations. Des associations d'habitants («chonokai») existent depuis fort longtemps pour gérer les services urbains de base. Cette solidarité et relative autonomie des communautés peut expliquer la faible intervention des pouvoirs publics, qui se traduit par des carences à l'échelle de la ville comme par exemple un réseau routier jugé largement insuffisant pour les besoins de la métropole ou encore le déficit en espaces verts posant notamment des questions quant aux évacuations en cas de tremblement de terre. Ainsi, les actions concrètes d'aménagement urbain réalisées par le public sont rares et le secteur privé a pris en charge une importante partie de ces sujets. Les acteurs ferroviaires présentés dans la première partie en sont une illustration significative. Dans la

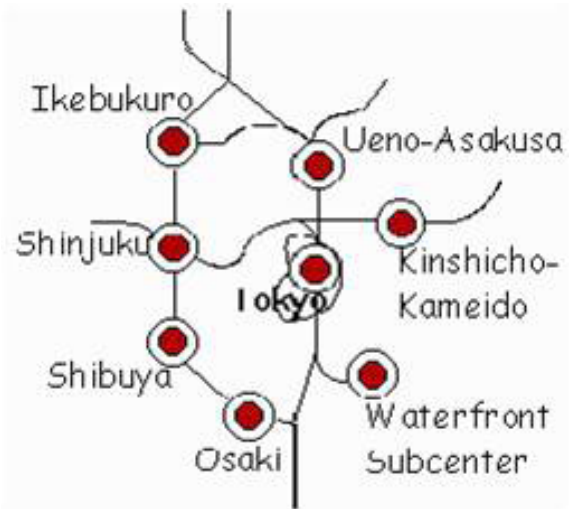


pratique la préfecture a en charge l'élaboration d'un master plan qui fixent des objectifs et respectent le cadre réglementaire en place (la loi sur le logement et l'amélioration des districts résidentiels qui détermine les emplacements privilégiés pour accueillir du logement ; la loi sur les mesures de sécurité à appliquer pour prévenir les catastrophes naturelles ...). Puis de manière opérationnelle, les projets de redéveloppement urbain sont très fréquemment confiés à des acteurs privés, voire à des «associations» entre propriétaires des terrains et détenteurs de baux. Dans le cas de Tokyo, le Tokyo Metropolitan Government approuve les plans proposés par les acteurs privés, et peut offrir une assistance financière ou technique pour garantir la réalisation du projet. Ainsi les initiatives et les propositions des acteurs privées influent directement sur la forme de la ville en suivant une logique ponctuelle de projets selon les opportunités, au cas par cas, et non une stratégie d'ensemble. Nous allons maintenant voir comment cette reconstruction s'est mise en place et a façonné la forme actuelle de Tokyo.

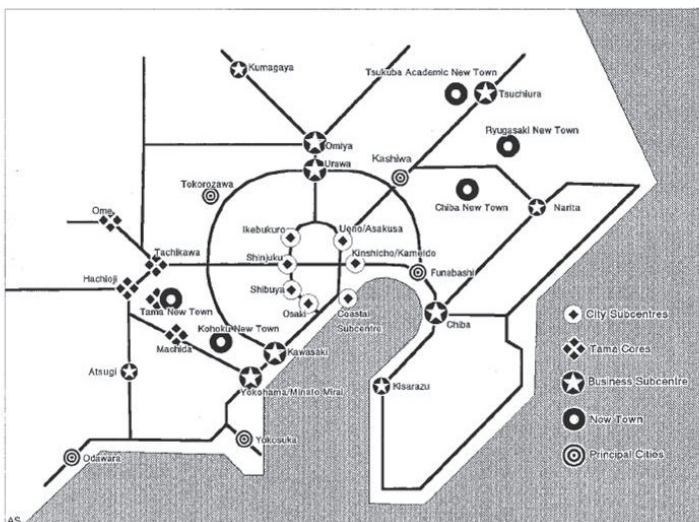
Le déploiement de l'hypercentre : de nouveaux pôles tertiaires

Avec l'objectif de faire de Tokyo une « ville globale », les autorités ont mis en place une loi pour favoriser le développement multipolaire du Territoire national.

Cette loi crée dans le périmètre de l'aire de Tokyo, recentrée sur la Métropole en elle-même et les quatre préfectures du Kantô les plus peuplées (Saitama, Chiba, Ibaraki et Kanagawa), des « Cités noyaux d'affaires », désignées par le gouvernement central par le biais des Plans décennaux de développement de la Région capitale. Véritables relais du pôle urbain au sein de la périphérie en termes d'emplois et d'activités, ces « Noyaux d'affaires » sont dotés d'un Plan directeur général chargé de définir les objectifs et les « installations d'affaires », soit l'ensemble des infrastructures, services, activités et entreprises, publiques ou privées, à implanter.



- Les cités-noyaux d'affaire - centre métropolitain - 1991
- Tokyo Metropolitan Government -

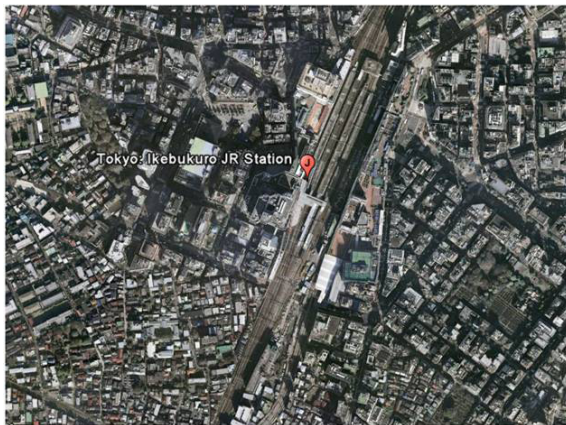


- Plan masse de la métropole Tokyoïte - 1991
- Tokyo Metropolitan Government -

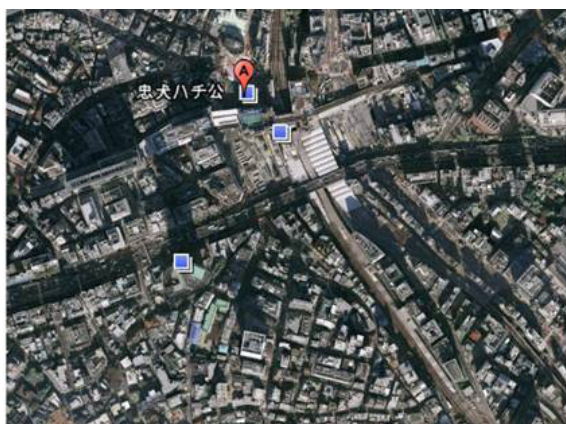


Le deuxième objectif était aussi favoriser le décongestionnement du CBD (Central Business District) traditionnel (le triangle « Marunouchi-Kasumigaseki-Toranomon »). Plusieurs sous-centres ont été prévus dès les années 60 (Shinjuku, Shibuya, Ikebukuro, Osaki ...). Ces sous-centres « Cités noyaux d'affaires » ont les caractéristiques individuelles suivantes :

Ikebukuro : « une ville qui retourne à la culture des citoyens »



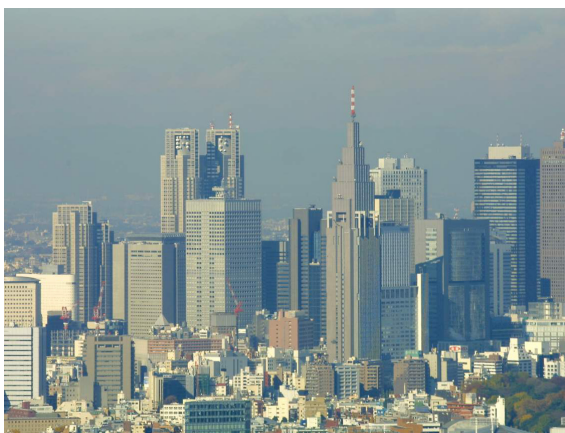
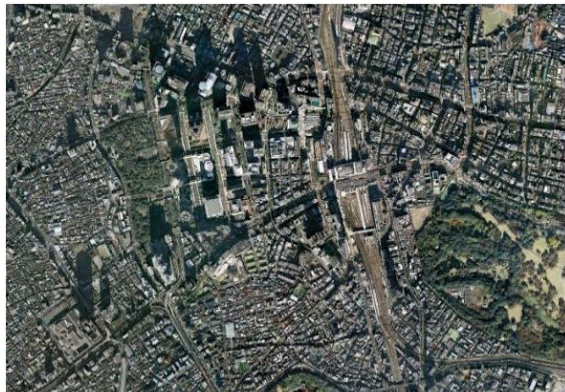
Osaki : « une ville pour les échanges d'informations de haute technologie »





Shinjuku : « Centre d'affaires et d'échange actif de citoyens »

Le plus grand de ces sous-centres est Shinjuku, situé à environ 5-6 kilomètres à l'ouest du CBD. Parmi d'autres signes distinctifs, il possède maintenant la gare la plus active de la ville, le plus grand centre de vente au détail et un groupe planifié d'immeubles de bureaux et les hôtels qui incluent plusieurs des plus grands bâtiments de Tokyo. En 1991, le nouvel Hôtel de ville de Tokyo a été inauguré à Shinjuku. C'est le plus grand de tous les bâtiments et un des nouveaux points de repère dans le secteur qui SYMBOLISENT collectivement l'apparition de ce quartier comme le nouveau centre de Tokyo. Il y a beaucoup de ressemblances entre Shinjuku et la forme urbaine de Manhattan, perpétuant l'habitude de l'ère moderne de Tokyo de copier des points de repère spécifiques dans d'autres villes pour présenter un visage occidental.



Shibuya : « une ville qui crée de nouvelles informations et la tendance »

Le deuxième sous-centre le plus important est Shibuya, localisé dans la poche sud-ouest de la ville centrale de Tokyo, sur les hauteurs traditionnellement riches (yamanote à l'époque Edo). La gare de Shibuya est la 2ème au monde après celle de ... Shinjuku.





Caractéristiques générales des « Cités noyaux d'affaires »

Une autre caractéristique essentielle de ces sites est d'être tourner vers la consommation, la mobilité et une riche gamme d'autres activités urbaines. Ces endroits sont des lieux de mobilité et de transit autant qu'ils sont des 'centres' statiques d'activité. Leur fonction est notamment d'être un nœud connectant les lieux de travail aux quartiers d'habitation. En tant que tel, ceux sont des sites d'écoulements rapides des banlieusards et des visiteurs

Zoom sur...

LA VILLE AMERICAINE: VILLE GLOBALE ET SES «VILLES-NOYAUX D'AFFAIRES»

Les agglomérations des Etats-Unis sont marquées dans leur organisation spatiale par des quartiers très différenciés :

- des centres villes ou CBD dominés par des gratte-ciels occupés par des activités tertiaires de bureaux, avec une animation permanente commerciale et culturelle,
- des quartiers contigus qui ont conservé des immeubles et des activités industrielles anciens, et qui comportent des ghettos à populations socio-culturelles assez homogènes, mais dont certains quartiers ont commencé à être rénovés en appartements de luxe à proximité de la CBD,
- de vastes banlieues pavillonnaires accueillant diverses classes moyennes, avec des centres commerciaux gigantesques, des technopôles et des entreprises plus récentes, et d'importants réseaux de transports,
- des quartiers résidentiels privés et protégés.

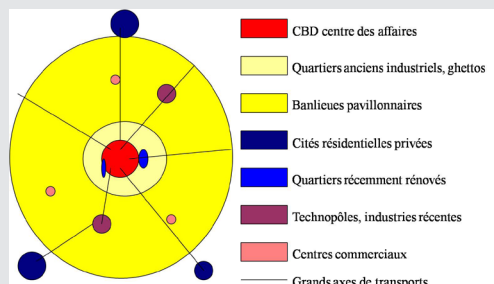


Schéma de la ville américaine

Le résultat d'un aménagement constant

Les industries sont rejetées en périphérie des agglomérations urbaines, voire de la mégalopole, quand elles ne sont pas « délocalisées » hors de la mégalopole ou même à l'étranger. La création de technopôles en périphérie urbaine, voire dans la partie semi-rurale de la mégalopole (Tsukuba pour la mégapole de Tokyo), aboutit à l'étalement des agglomérations urbaines de la mégalopole et à l'artificialisation de l'espace.

Les villes-centre se restructurent : multiplication des centres d'affaires, rénovation des anciennes emprises industrielles et / ou portuaires avec une nouvelle affectation de l'espace (tertiaire supérieur, loisirs, logements de luxe), aménagements coûteux (construction de terre-pleins et d'îles artificielles, ponts et tunnels, multiplication des immeubles de très grande hauteur, transformation du tissu social (gentrification) y compris dans les anciens quartiers populaires (Shitamachi, la « Ville Basse » à l'est de Tokyo) .

Les problèmes urbains sont à la mesure de la taille de la métropole : congestion des transports ferroviaires, embarras de la circulation automobile, pénurie de logements (faisant de Tokyo l'une des villes les plus chères du monde), pollution de l'air et des eaux, difficulté d'approvisionnement en eau potable.

Les autorités ont tenté, à plusieurs reprises, d'organiser la croissance de la mégalopole, mais les afflux continus de population ont fait échouer ces tentatives. La ceinture verte décidée autour de Tokyo, a été grignotée par l'extension pavillonnaire, d'abord dans les espaces périurbains, et aujourd'hui, dans les espaces urbains.

Une conséquence est la destruction de l'habitat traditionnel, tout particulièrement les maisons en bois, et la rareté des places et des avenues, bien utiles pourtant en cas de séismes (lieux de rassemblement, fonction de coupe-feu pour les incendies déclenchés par le tremblement de terre), etc...

On constate ainsi que la rénovation et la croissance de la ville a répondu à des enjeux économiques importants, notamment en permettant à Tokyo de s'imposer comme une ville globale et d'absorber le flux de nouveaux habitants. Mais cette croissance ne s'est pas faite sans conséquence : sur l'environnement, sur la qualité de vie, sur la dynamique démographique.



La crise des années 1990 et l'apparition de centres multifonctionnels

Les différents plans de développement des centres secondaires, ancrés sur la boucle ouest de la ligne Yamanote (Shinjuku, Shibuya, Ikebukuro...), correspondent à la volonté de Tokyo de devenir une ville globale, dotée d'équipements à vocation internationale et de pôles financiers et tertiaires solides. Cependant, l'éclatement de la bulle foncière et immobilière au début des années 1990 a amorcé de profonds changements dans les modalités de l'extension de Tokyo, et a amené les pouvoirs publics à réorienter leur stratégie. Ce changement est d'autant plus important qu'il correspond à une période de libération d'emprises foncières très importantes : le long des infrastructures ferroviaires, et sur le front de mer.

Les effets de la crise sont particulièrement rudes. Le prix des appartements chute de 50% dans l'hypercentre ; celui des bureaux chute de 70%. L'immobilier de bureau souffre particulièrement. Afin de maintenir le dynamisme de la capitale et de conserver ses ambitions internationales, les pouvoirs publics ont élaboré toute une série de mesures destinées à venir en aide aux promoteurs privés. Les verrous faisant obstacle à une élévation des coefficients d'occupation des sols ont notamment été supprimés, ce qui a permis aux promoteurs de se servir de la densité comme variable d'ajustement, augmentant les recettes et atténuant les coûts liés au foncier, acquis au plus haut de la bulle foncière. La suppression de tels verrous a indéniablement mené à une « extension verticale » particulièrement forte. Jusqu'au milieu des années 1980, Tokyo s'est majoritairement étendue selon une « extension horizontale ». Par ailleurs, des subventions sont accordées aux promoteurs, à condition qu'ils intègrent des logements, services et commerces de proximité dans leurs programmes. Cette mesure présente le double avantage de répondre à la surproduction de bureaux dans la période qui précède la crise, et de rapprocher domicile et emploi. Ce dernier aspect sert particulièrement les pouvoirs publics tokyoïtes, désireux de répondre aux dysfonctionnements d'une métropole souffrant de la monofonctionnalité de son hypercentre, de l'éloignement de ses « banlieues-dortoir », et de la congestion des transports en commun qui en résulte. En utilisant les subventions et la densification verticale des programmes comme variable d'ajustement, les promoteurs ont pu équilibrer le bilan de nombreuses opérations stoppées par la crise. Ces opérations immobilières, marquées par la mixité fonctionnelle et une hauteur bien plus forte qu'auparavant, contribuent à donner un nouveau visage à l'extension de l'agglomération. Alors que la ville semble se rétracter sur elle-même en délaissant sa périphérie, l'hypercentre gagne en hauteur.

Ces nouvelles opérations urbaines de « l'après-crise » interviennent par ailleurs à un moment de libération de vastes gisements fonciers, notamment des friches industrielles et ferroviaires. La privatisation de Japan National Railway (1987) explique en partie cette libération du foncier. En effet, les dettes contractées par la

Zoom sur...

LA VILLE AMERICAINE: VILLE GLOBALE ET SES «VILLES-NOYAUX D'AFFAIRES»

Quelques exemples:

Le royaume de la finance:
Situé à l'extrême sud de l'île de Manhattan à New York, Wall Street se caractérise par des rues serrées et de très nombreux gratte-ciel. Ce quartier abrite bon nombre de sièges de grandes institutions et de banques. Une caractéristique qui désigne ce centre d'affaires comme le cœur du commerce national et international.



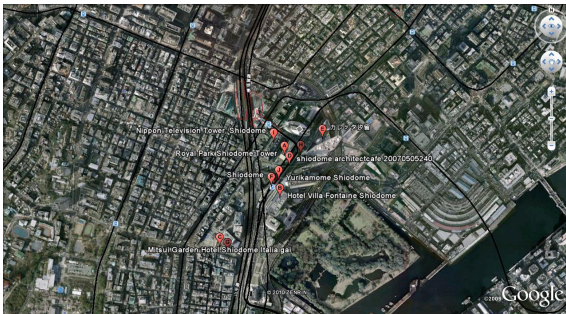
Le World Financial Center:
Le World Financial Center, construit entre 1985 et 1988 pour compléter le World Trade Center (auparavant situé juste derrière), est composé de quatre tours. Celle sur la gauche, avec pyramide avortée à son sommet, abrite les sociétés Dow Jones et Oppenheimer. Au centre, c'est l'immeuble d'American Express. Enfin, les deux derniers buildings (dont celui avec un dôme) appartiennent à Merrill Lynch.





JNR pour la réalisation du Shinkansen, dans les années 1960, force la compagnie à se séparer de son foncier dédié aux activités de fret. Celles-ci sont principalement localisées dans l'est de la ville (la partie de la ville historiquement liée à l'industrie). 400 ha sont ainsi libérés à l'échelle métropolitaine, 169 au sein de la ville de Tokyo. Ces opportunités foncières ont donné lieu à d'importantes opérations de requalification urbaine. Par ailleurs, la préfecture de Tokyo, au début des années 2000, a lancé la construction d'une ligne souterraine de métro (la ligne « OENO »), ayant pour objectif de réduire la congestion dans les transports tout en maillant les infrastructures ferrées radiales. La ligne OENO peut ainsi être perçue comme le pendant oriental de la ligne circulaire Yamanote, desservant les centres secondaires de Shibuya, Shinjuku, Ikebukuro... Selon C. Tiry, cette nouvelle ligne souterraine jouera indéniablement un rôle « moteur sur les projets de requalification urbaine ». De telles opérations montrent qu'au début du 21^e siècle, Tokyo ne s'éloigne guère d'un développement urbain s'étendant le long des infrastructures ferroviaires, ayant désormais pour objectif de participer à la réalisation d'une métropole polycentrique, au réseau de transport maillé.

- Shiodome, une opération emblématique de reconversion de friche ferroviaire - Google Earth - Wikimédia -



Une opération est particulièrement emblématique de cette politique de renouvellement urbain le long des friches ferroviaires : l'opération de Shiodome. Lancée en 1995, terminée en 2006, cette gare multimodale, au croisement des réseaux de Japan Rail, du métro de Tokyo, et de la ligne sur monorail « Yurikamome », s'étend sur une superficie de 31 hectares. L'opération a été implantée sur les friches d'une gare ferroviaire de triage ferroviaire ayant appartenu à la Japan National Railway. Treize gratte-ciel ont été construits, notamment le « Caretta Shiodome », conçu par Jean Nouvel. L'opération regroupe bars, restaurants, commerces, sièges sociaux et bureaux.





La généralisation d'opérations ponctuelles de renouvellement urbain au front de mer

La rénovation des fronts de mer est, depuis un demi-siècle environ, un enjeu commun à la majorité sinon l'ensemble des métropoles maritimes. Dans ce domaine, l'exemple du Japon s'impose facilement : « ce pays est immédiatement identifié comme étant insulaire, maritime, doté d'activités urbaines et industrielles qui semblent intrinsèquement liées au littoral ». (Rémi SCOCCIMARRO, 2007) Au début des années 1990, la ville de Tokyo lance un grand plan de restructuration de son front de mer dont l'opération principale et emblématique est le projet de rénovation du terre-plein n°13 (Rinkaifukutoshin) qui s'étend sur 450ha pour un budget de 15 milliards d'euro.



- Emprise de l'opération Rinkaifukutoshin -
- Google Earth -



- Le quartier Rinkaifukutoshin vue depuis l'autoroute -
- Google image -

La reconversion des fronts de mer au Japon a été engendrée par la tertiarisation de l'économie. Ainsi, les premières opérations se sont largement orientées vers la construction de quartiers d'affaires, sur les terre-pleins en périphérie proche de la ville centre. Par la suite, et de part l'attrait de la population pour ces espaces, d'autres usages ont été introduit (commerces, loisirs, etc...) afin de maximiser la rentabilité des opérations.

La rénovation du cœur historique de la baie de Tokyo c'est largement défini au travers l'émergence d'une nouvelle centralité et la création d'une nouvelle image pour la ville. Ainsi, les terre-pleins libérés ont été l'occasion de mettre en scène un Waterfront constitué de plages, promenades, café-terrasses. Des espaces public et des usages jusqu'alors quasi inédit dans la ville Japonaise. Dans le cadre de la rénovation du front de mer de Tokyo, de nouveaux acteurs sont apparu : les populations



- Le front de mer rénové à Odaiba - Rémi SCOCCIMARRO
- Thèse 2007 -



- Espace public et centre commercial à Rinkaifukutoshin
 - Rémi SCOCCIMARRO - Thèse 2007 -

Bon à savoir:

La Rénovation des Fronts de mer est un enjeu commun à la majorité des métropoles maritimes. Les villes portuaires ont connu un développement quasi similaire, répondant avant tout à des logiques logistiques et industrielles. Ce mouvement de renouvellement urbain remet en cause les liens entre la ville et son littoral, et surtout entre ville et port.

La rencontre des systèmes urbain et portuaire se faisait historiquement en un lieu porteur d'urbanité, conférant son caractère si particulier à la ville maritime. Les installations portuaires prenaient place dans la continuité directe des centres-villes, à l'interface terre-mer. Cependant, les évolutions économiques et technologiques, induites par la globalisation des échanges ont largement modifié ses rapports structurels. Pour des raisons souvent techniques, les activités portuaires ont été délocalisés sur des espaces suburbains, laissant en friche leur ancienne installation qui bien souvent, créaient une véritable barrière visuel et physique entre la ville et l'eau.

Ces espaces représentent un enjeu majeur dans le développement des métropoles maritimes. Tout d'abord, pour le foncier qu'ils représentent, à proximité du centre-ville donc facilement valorisable pour ses qualités centrale et paysagère (proximité de l'eau). Aussi, puisque leur situation est l'opportunité de renforcer la centralité urbaine existante ou d'en créer de nouvelles, en extension des centres-villes. La redécouverte des front de mer se fait sous tout les angles : paysagers, économiques, sociologiques et/ ou symbolique.

urbaines. Ce phénomène montre bien l'apparition de nouveaux usages sur ces espaces, et surtout la volonté de réintégrer le littoral à la vie urbaine. Ainsi la fréquentation des sites a évolué vers un mode touristique-commercial, ou même a permis le développement de zone de logements pour classe moyenne et supérieure de part la situation des espaces. La reconversion d'une partie des terre-pleins du port de Tôkyô a réellement influé sur la recomposition sociodémographique du centre de la capitale.



- Espace public et de détente/loisirs à Odaiba - Rémi SCOCCIMARRO - Thèse 2007 -

TOKYO. VILLE BASSERRE



- Le front de mer rénové - Tokyo - Google image -

« La multiplication de ces opérations de logements sur la zone des terre-pleins, sur un modèle de ville différent de celui qui est habituel au centre, en Ville basse ou en Ville haute, nous amène à penser que le phénomène quantitatif pourrait bien devenir qualitatif, et qu'une nouvelle forme de ville se met en place sur les terre-pleins du front de mer. De forme orthogonale, avec une trame urbaine rationalisée, sécurisés face aux séismes, construits en hauteur et à l'esthétique soignée, ces nouveaux quartiers urbains ne correspondent ni aux quartiers huppés de la ville haute, encore moins aux quartiers de shitamachi, ni aux grands ensembles des villes nouvelles de banlieue. Assiste-t-on à la production d'un nouveau type de quartiers à part entière dans la mégapole ? » (Rémi SCOCCIMARRO, 2007)

La rénovation des terre-pleins a été amorcée par le Tokyo Metropolitan Government, et c'est voulu comme une opération contrôlée et dirigée par le pouvoir public. Cependant, on note une fois de plus la prépondérance des acteurs privés. Le TMG n'ayant pas réussi à porter et maintenir l'opération, ce

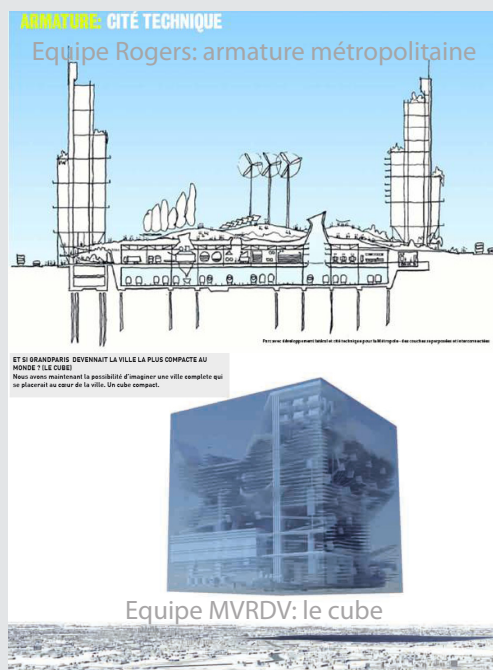


Zoom sur...

Construire la ville sur la ville, un enjeu du Grand Paris

La consultation sur l'avenir du Grand Paris a montré comment la densification du tissu existant était un enjeu pour la métropole parisienne. Le défi était de penser un Paris post-Kyoto et l'ensemble des équipes ont souligné à leur manière l'importance de freiner l'extension urbaine sous sa forme horizontale pour utiliser le foncier disponible en ville et identifier des territoires stratégiques.

L'équipe Descartes est peut être celle à avoir le plus travaillé sur les questions de densification et propose de favoriser la densité à toutes les échelles. Une idée principale est de construire d'avantage sur les structures bâties existantes dès lors que celles-ci le permettent. L'équipe Rogers comme l'équipe de Portzamparc propose de construire sur les voies ferrées pour créer du lien dans la ville et utiliser ces espaces sous-exploités. L'équipe Lin insiste quant à elle sur une densification par le biais d'une superposition d'une mixité de fonctions. Enfin l'équipe MVRDV va jusqu'au bout de cette idée de densification en proposant de faire de Paris la ville la plus compacte du monde.



sont les anciens industriels qui étaient présent sur le site qui ont récupéré le foncier et construit leur propre programme ne respectant pas les prescriptions globales du projet. Ainsi, on transfère la gestion du terrain de la branche industrie lourde à la branche immobilière du même groupe.

En caricaturant, les deux moteurs de l'urbanisation sont le marché du foncier et la recherche de rentabilité financière. Cela explique déjà le peu de considérations pour l'environnement, mais également l'absence de mesures de relogement dans les opérations impliquant une destruction des habitations existantes. La pratique de la table rase est chose fréquente mais, étant donné la suprématie du droit de propriété, les habitants sont peu pris en compte et il n'y a aucune indemnité prévue pour ceux qui ne sont pas détenteurs d'un droit de propriété. Il existe ainsi depuis longtemps une bataille entre les promoteurs privés et les communautés d'habitants.

Transformer des zones pavillonnaires en quartier d'affaire ou reconverter des friches industrielles prolonge la tradition de reconstruction de la ville de Tokyo sur elle-même. Cette juxtaposition d'opérations ponctuelles de densification du tissu constitué confère à Tokyo un caractère désordonné, voire chaotique. Cette caractéristique de Tokyo avait conduit l'architecte Ashihara Yoshinobu a nommé Tokyo la « ville amibe » dans son livre « L'ordre Caché - Tôkyô, La Ville Du XXIème Siècle ? » publié en 1994. Cette facilité à évoluer, à rebondir, à envisager de nouveaux usages en permanence peut en effet être envisagé comme une force de la capitale japonaise car permet son adaptabilité à de nouveaux enjeux. Cette capacité à se densifier sera sans doute un atout pour figurer parmi les villes susceptibles de répondre au défi du changement climatique.



Depuis les années 1960, l'urbanisme se pense à Tokyo dans le sens d'une croissance urbaine. Le phénomène inverse est pourtant déjà à l'œuvre. Le Japon est une des premières puissances mondiales à connaître une baisse démographique de sa population aussi significative. Toutefois, une ville sur six dans le monde peut-être qualifiée de ville en rétractation (Pallagst K., 2005). Les causes en sont multiples : désindustrialisation, vieillissement de la population, faible natalité, catastrophe naturelle, guerre, ... Alors que les principaux sujets d'études urbaines sont aujourd'hui largement orientés sur l'étalement urbain ou le sprawl, la société nipponne doit faire face à un phénomène encore peu connu.

Pourtant, la rétractation de la ville remet en cause le fonctionnement de l'aire métropolitaine dans son ensemble, voire même de toute la société. Entraîné par une baisse démographique depuis 2005 (deux ans plus tôt que les prévisions gouvernementales), un processus de dévitalisation de certains quartiers, notamment en grande banlieue, semble déjà se faire sentir (Ducom E., Yokohari M., 2006). Le processus n'est pas sans rappeler celui à l'œuvre dans quelques Shrinking Cities à travers le monde. Ce sont les solutions urbanistiques innovantes qui nous intéressent ici, afin de concevoir le développement urbain de la métropole Tokyoïte en adéquation avec un déclin démographique.

L'impact spatial de la baisse démographique : la question de la forme urbaine

La décroissance urbaine tokyoïte est intimement liée au vieillissement de la population et au faible taux de natalité que connaît l'archipel depuis 30 ans. Si ces prévisions se confirment, cela aura de multiples conséquences sur le plan économique mais aussi urbain. Le facteur démographique ne saurait toutefois constituer l'unique cause de la décroissance tokyoïte : « après vingt ans de croissance effrénée et de dilution spatiale illimitée sous la pression d'une énorme force centrifuge, Tokyo commence, par endroits, à se rétracter, selon des processus centripètes jusque-là inconnus » [Ducom, Yokohari, 2006].

Le volet foncier et immobilier de la rétraction urbaine est donc aussi à considérer. La crise économique que subit la cité Tokyoïte depuis la fin des années 90 se répercute dans les domaines sociaux et urbains. Ajouté au facteur démographique, ces éléments constituent les principales causes des métamorphoses actuelles de l'ensemble de la métropole. Cependant, Tokyo n'a jamais été pensée comme un tout achevé. Chaque époque a apporté ses faiblesses mais aussi ses forces, renforçant l'identité mutante de la ville.

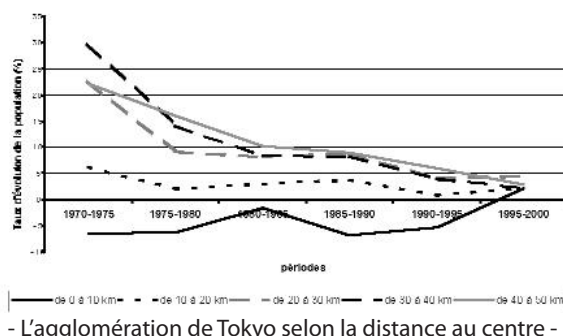
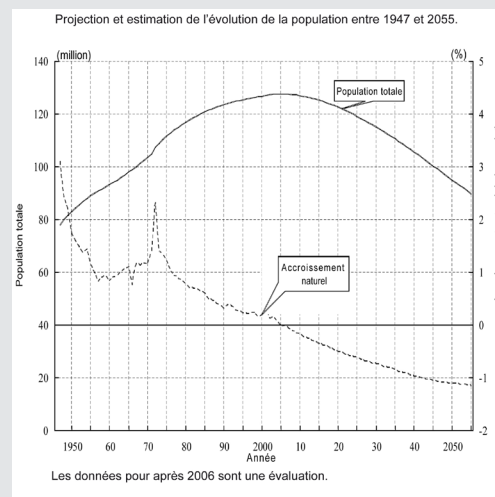
Tokyo commence à se rétracter, c'est un fait. La conjugaison de ces différents éléments conduit à une ville moins diluée dans l'espace par un double phénomène de rétraction périurbaine et de retour au centre.

Zoom sur...

Le rétrécissement de la population

En 2005, le taux d'accroissement naturel du Japon était nul. C'est à dire que le nombre de naissances équivaut au nombre de décès. Cette année là, a marqué l'entrée du Japon dans l'ère de la décroissance démographique. En effet, l'année suivante, en 2006, l'archipel Nipponne a perdu environ 22 000 habitants. D'après les prévisions gouvernementales, cette situation ne peut que s'aggraver.

En 2007, le gouvernement japonais avait commandé un rapport sur la situation démographique du pays. Les conclusions sont effarantes. Alors qu'aujourd'hui le pays compte environ 127 millions d'habitants, les estimations prévoient une baisse à 89,9 millions en 2050 et même une chute jusqu'à 64 millions d'habitants en 2100. D'ailleurs, entre 2005 et 2009, la population a déjà réduite d'environ 600 000 personnes.



IMPACT URBAIN ET SPATIAL D'UNE DÉCROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE ANNONCÉE

Bien que ce phénomène ne soit pas unique au pays du soleil levant, puisqu'il s'applique aussi à certains pays Européen ou Asiatique, le Japon est tout de même le premier pays à connaître un tel rétrécissement majeur de sa population. Le Japon présente une des meilleures espérances de vie au monde. Ajouté à une dénatalité spectaculaire et à l'arrivée dans le 3ème âge de toute la génération Baby Boom, le vieillissement de la population est une des causes majeures de la décroissance démographique.

On comptait plus de 40 000 centenaires au Japon en 2009 . Ce chiffre est représentatif du vieillissement croissant de la population Nipponne. D'après les études prospectives, d'ici une vingtaine d'année, 25% de la population japonaise devrait avoir plus de 60 ans. L'évolution entre les pyramides des âges au Japon en 1950 et 2000, et la prospective à 2050 montre bien ce phénomène. Cet extrême vieillissement de la population nous renvoie à la question du taux de fécondité. Celui-ci a en effet fortement chuté pendant les dernières décennies pour atteindre un minimum de 1,21 enfants/ femme en 2009. On se situe ici, bien loin du taux nécessaire de 2,08 enfants/ femme pour un renouvellement des générations !

La baisse de la natalité au Japon fait échos à des problèmes sociétales d'un autre ordre : « Parmi les causes avancées du faible nombre de bébés figurent le manque de baby-sitters et de pédiatres, le coût financier de l'enfantement, la volonté d'émancipation des femmes, la précarité croissante du travail pour les hommes et la rareté des relations sexuelles dans les couples. »

Les villes nouvelles, construites lors de l'explosion démographique des années 70 se dévitalisent (par exemple, vieillissement significatif de la population qui rend désuets les aménagements et les équipements initialement destinés aux jeunes familles). Les infrastructures publiques comme les écoles ferment, faute de fréquentation.



- Au-dessus et ci-contre - La ville de Tama New Town en déshérence - Google image -

Le redéveloppement de Tokyo centre constitue le pendant de cet abandon progressif de la grande banlieue. Celui-ci prend place sur des parcelles, friches industrielles et ferroviaires, libérées par les années



de crise. Ainsi, l'arrêt de la hausse des prix du foncier, dû à la crise économique, a fortement ralenti l'étalement urbain. Dans le centre de Tokyo, la population de nuit - les habitants, y augmente plus vite que la population de jour - la population active.

La ville de Tokyo s'est modifiée au cours des années faisant preuve d'une forte réactivité. Les bâtiments sont détruits sans scrupules pour laisser place à de nouvelles infrastructures. La structure urbaine qui est volontiers comparée à celle d'une amibe, devra être en mesure de se rétracter à la manière dont elle s'est étendue. Toutes ces mutations de la société posent la question du coefficient de flexibilité de Tokyo. Les activités des centres de gare sont actuellement liées à une culture jeune et active, à la société de consommation. Ils devront pourtant réviser leurs usages suite au retour de nouvelles populations, attirés par la baisse des prix, la présence d'infrastructures et de services développées. Les villes nouvelles de périphérie devront se montrer flexibles pour évoluer. Il faudra penser la réhabilitation de l'espace urbain adapté aux attentes particulières d'une population vieillissante mais aussi à la reconversion et la mutation d'un parc immobilier désaffecté grandissant. Les enjeux sont de taille pour Tokyo, qui à long terme devra gérer et accompagner le double mouvement de dévitalisation des zones périurbaines et de redéveloppement de son centre.

D'une modification de la forme urbaine à la réflexion sur la ville de demain

Il semble notable de souligner que tous les efforts menés ne peuvent, à terme, inverser complètement le phénomène de baisse démographique amorcé. « Dès lors, il s'agit de s'interroger non pas sur les moyens de mettre un frein à un processus inéluctable et déjà amorcé, mais plutôt sur les moyens d'accompagner cette dynamique inédite pour en limiter les effets néfastes. » (Ducom E., Yokohari M., 2006). Cependant, la loi spéciale de renouvellement urbain mise en place en 2002 répond quelque peu à côté des attentes. Cette politique d'intervention urgente sur différents quartiers (dont de nombreux au centre de Tokyo) peut être perçue comme incohérente, car n'apportant pas de solutions aux villes périphériques peu à peu désertées. Néanmoins, de nouveaux concepts urbains sont aujourd'hui étudiés, et influencent déjà la planification de l'aire métropolitaine.

Bon à savoir:

Les politiques urbaines dans les Schrumpfung est-allemandes

Le pendant est-allemand de la Shrinking City, la Schrumpfung, se révèle sous la forme particulière d'une perforation urbaine. Si le périmètre global de la ville peut demeurer inchangé, certains territoires situés à l'intérieur de leur aire urbaine sont comme évités. L'importante vacance qui s'y fait jour a des effets non négligeables sur les marchés (notamment un effet dépressif sur les prix immobiliers et les loyers), ce qui entraîne une dévalorisation généralisée du lieu.

Pour répondre aux enjeux particuliers de ces villes, au premier rang desquelles on retrouve Dresde ou Leipzig, des dispositifs spécifiques ont été mis en place par le gouvernement fédéral. L'action de cet acteur est bien sûr à mettre au regard du découragement des acteurs privés à investir dans ces zones et à l'impuissance des collectivités locales souvent en grandes difficultés financières, notamment du fait des dettes contractées à l'époque socialiste. Le programme mis en place à partir des années 2000 se nomme Stadtumbau Ost. Il consiste à donner aux collectivités locales le moyen de traiter le problème de la vacance. Cela se traduit dans les faits par quelques réhabilitations, quelques encouragements à l'accession à la propriété, mais surtout des démolitions de logements en nombre. Si cette solution s'avère très coûteuse sous bien des formes, elle semble faire assez peu débat, le postulat d'une relation causale entre diminution de l'offre et pression accrue sur le marché immobilier maintenant paraissant admis de tous.



IMPACT URBAIN ET SPATIAL D'UNE DECROISSANCE DEMOGRAPHIQUE ANNONCEE

L'objectif de ce programme ne semble pas consister tellement en la revalorisation de ces secteurs mais plutôt en la conservation de centres-villes attractifs et mixtes sur le plan social. [Glock et Häußermann, 2004]. Cela semble confirmé par les stratégies de revalorisation de l'image des quartiers centraux faite en parallèle : installation de commerces, de services, voire d'un patrimoine touristique. Il s'agit donc d'un outil de marketing territorial qui cherche à faire revenir les couches moyennes dans les centres-villes, à jouer comme un levier pour lancer un processus de gentrification. Toutefois, on pourrait souligner, à l'instar de D. Florentin, S. Fol et H. Roth, que « ces stratégies de régénération laissent de côté les territoires périphériques de la période socialiste et ont pour effet d'accentuer les processus de polarisation socio-spatiale » [Florentin, Fol, Roth, mars 2009].



Slow Life :

Le concept Slow Life, introduit par Akio DOTEUCHI, présente une redéfinition de la notion de banlieue et tente de concilier les évolutions de la structure démographique et leurs conséquences spatiales. En réponse aux évolutions de la structure sociale et familiale de la société japonaise, le concept Slow Life propose de rapprocher le lieu de travail du lieu de résidence. Effectivement, durant les années d'expansion urbaine, le noyau familial était souvent composé d'un enfant à la charge de la mère au foyer et d'un mari avec emploi. L'homme pouvait donc se permettre d'avoir un emploi loin du lieu de son logement. Aujourd'hui, le déclin de ce mode de vie est remis en cause par la hausse du nombre de familles mono-parentales et des célibataires ainsi que par le vieillissement de la population. Slow life redonne une place à chacun au sein de sa communauté et permet de créer des opportunités de travail pour les hommes, les femmes et les personnes âgées. La banlieue n'est donc plus un espace déconnecté des réalités quotidiennes et multi-temporelles mais « un lieu bâti sur des caractéristiques et des aménités locales comme par exemple la qualité environnementale. » (Ducom E., Yokohari M., 2006)

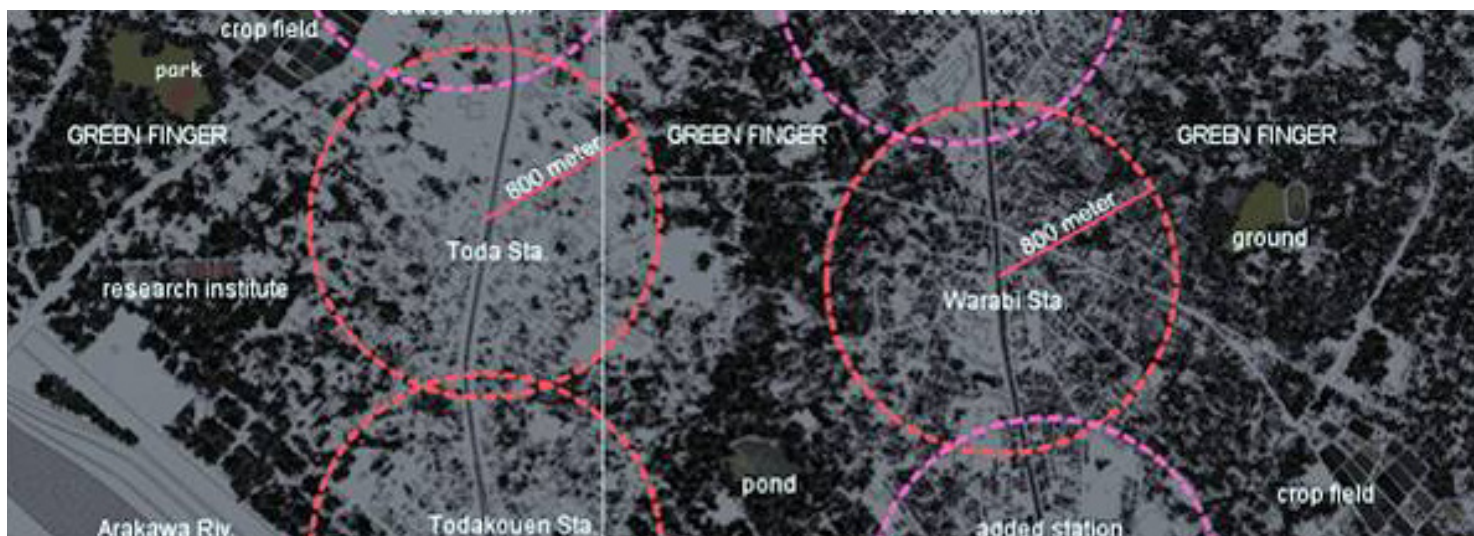
Fiber City :





Le projet Fiber City présenté par Hidetoshi Ohno pour le devenir de la métropole Tokyoïte s'appuie largement sur le déclin actuel de la population Japonaise, pour proposer un concept urbain « capable de mettre en valeur et de renforcer le potentiel de Tokyo ». Ce modèle s'affirme comme une alternative à la ville compacte, paradigme de toute une génération d'architectes et d'urbanistes, afin de penser l'urbanisme comme dans un modèle viable à long terme et non plus comme une réponse à une croissance continue. Fiber City propose de se saisir de ces enjeux pour revisiter et améliorer l'environnement Tokyoïte au travers d'un modèle urbain flexible et efficace. D'après Hidetoshi Ohno, « le rôle de l'urbanisme n'est plus de créer une ville, mais de la parachever ». Ainsi, le concept de « fibre » s'appuie sur la structure urbaine existante de Tokyo, largement déployée par les réseaux ferrés. « Le système des transports ferroviaires constitue l'une des fibres principales qui intègre les environs de la zone métropolitaine de Tokyo ». Fiber City remet au goût du jour l'essence même de l'urbanisation Tokyoïte : structurer la ville par un système de maillage croisant infrastructure et quartier commercial comme support de toutes vie communautaire. Ce croisement permet d'interconnecter deux fibres correspondant chacune à une échelle de la ville : le quartier commerçant comme espace local, support de la vie sociale, et la voie ferrée, structure spatiale métropolitaine. Fiber City prône donc une hyper-mobilité des citoyens qui se concentrerait aux intersections de la maille. Les interstices du maillage sont alors vue comme une occasion de réintégrer la nature dans l'aire métropolitaine sous différentes formes : parc, jardin ou encore surface agricole péri-urbaine. « La ville fibre présente un fort niveau de redondance qui permet de facilement faire face à la transformation urbaine à long terme ».

- Le projet Fiber-City - Zone à Densifier -



Il semblerait que la rétraction urbaine de l'aire métropolitaine tokyoïte ouvre vers de nouvelles perspectives de renouvellement urbain. Une hétérogénéité des modes de vie à l'œuvre ainsi qu'une pensée de l'aire métropolitaine par la temporalité et le vide, plus en adéquation avec le territoire, nous pousse à une nouvelle conceptualisation de

IMPACT URBAIN ET SPATIAL D'UNE DÉCROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE ANNONCÉE

la société nipponne basée jusqu'alors sur le travail et une production / consommation frénétique. La prise en compte de ces phénomènes pour une planification globale de la métropole semble indispensable. Cependant, ces processus de décroissance restent de l'ordre de l'exercice prospectif, et rien n'indique qu'une politique d'encouragement de la natalité ou bien une ouverture à l'immigration puisse dans les années qui viennent contrebalancer le phénomène. Les cas sont donc particuliers et même si les problématiques démographiques sont réelles, la ville doit se régénérer. Ainsi, les enjeux locaux ne doivent pas être négligés au nom d'une certaine décroissance qui, mal interprétée, pourrait se traduire par une absence de planification et de renouvellement urbain.

Zoom sur...

Le concept de « Shrinking City » ou son pendant allemand « Stadtschrumpfung »

Le phénomène de « décroissance urbaine » revient de plus en plus régulièrement dans les discours des urbanistes. Des exemples variés semblent en effet se présenter à travers le monde, de Detroit à Tokyo en passant par Leipzig. Les causes en sont multiples : désindustrialisation, vieillissement de la population, faible natalité, catastrophe naturelle, guerre, ... Mais toutes aboutissent au même résultat : aujourd'hui, des villes « rétrécissent ». Les anglo-saxons les appellent les « Shrinking Cities ». Les formes et les conséquences de ce « rétrécissement » ne sont toutefois jamais les mêmes et varient énormément selon le contexte local. Les processus à l'œuvre en Allemagne de l'Est, en Amérique du Nord ou au Japon ont cependant été rapprochés par certains auteurs [Oswalt, 2006]. Ils mettent l'accent sur le caractère « global » des Shrinking Cities. Celles-ci semblent donc constituer une problématique commune à des pays pourtant très différents.

La notion de Shrinking City a été développée dans la littérature américaine au cours des années 1970. Si elle s'appuie sur l'image du rétrécissement, elle renvoie surtout à des processus globaux de déclin urbain, liés à la désindustrialisation et à la suburbanisation, dont les villes de la Rust Belt ont été les premières victimes [Cf. Rybczynski et Linneman, 1999]. Le déclin renvoie ici à des processus de paupérisation et d'accentuation de la ségrégation sociale et raciale. Cette notion fait écho au concept allemand de Stadtschrumpfung, modèle urbain similaire qui considère les effets conjugués de la recomposition postsocialiste, de la désindustrialisation, de la périurbanisation et du facteur démographique. Littéralement, le terme allemand se traduit par contraction, rétraction, rétrécissement, ou dans une acceptation plus large, déclin. Les deux notions renvoient à un ensemble de dynamiques démographiques, économiques et sociales régressives qui se déploient dans des espaces urbains donnés. Ce sont des tendances de long terme, des processus structurels, plutôt qu'une simple baisse passagère de la population ou qu'une difficulté économique conjoncturelle.

Les explications du phénomène sont variables. La première est d'ordre démographique. La baisse de la fécondité associée à l'augmentation de l'espérance de vie conduit à une transformation radicale de la structure sociale. Vieillesse de la population, diminution de la taille des ménages et augmentation de leur nombre ne seraient pas sans conséquence sur le plan spatial [Florentin, Fol, Roth, mars 2009]. Le poids du seul facteur naturel dans le déclin des villes semble toutefois difficile à isoler. Il participe en fait d'une dynamique régressive plus globale qui prend en compte les migrations et la périurbanisation.





Le présent dossier se veut exploratoire. Il cherche à dresser quelques uns des principaux enjeux repérés sur la question de l'extension urbaine, entendue au sens large, appliquée au contexte tokyoïte. Il ne saurait prétendre à l'exhaustivité mais invite déjà à s'interroger sur certains points qui peuvent apparaître problématiques dans le Tokyo d'aujourd'hui.

Avant toute chose, les avancées foncières de la métropole tokyoïte, qu'elles soient sur terre, sur mer, ou bien sur la ville elle-même, mettent en avant deux formes génériques d'extension : une première que l'on pourrait qualifier de « continue », qui renvoie tout à la fois à un développement linéaire ou bien isotropique, et une seconde davantage multipolaire. La classification suivant les différentes formes d'extension serait schématiquement la suivante :

- Le rail aurait suscité les deux formes d'extension, mais de manière différenciée selon l'espace considéré. En banlieue, l'extension y est surtout linéaire, suivant les axes ferroviaires existants ; en situation centrale, elle renvoie davantage à une extension par polarités, dans la mesure où les gares terminus y jouent comme des noyaux d'urbanité.
- Le développement de la ville sur la mer s'inscrit lui dans une forme d'extension linéaire, dans la continuité de la ville existante, les moteurs principaux étant la récupération de foncier et la proximité de l'eau. Cela s'est opéré de manière graduelle et non hiérarchisée, pour répondre à des besoins programmatiques spécifiques.
- Enfin, le renouvellement urbain renvoie pour sa part à une extension par polarités totalement assumée, en témoignent les nouveaux centres d'affaires créés de toutes pièces. Ce qui est recherché, c'est le renforcement, voire la création, de nouvelles centralités structurantes. Les renouvellements des fronts de mer s'inscrivent dans une logique similaire. Ces polarités s'auto-entretiennent par la suite, en s'appuyant sur la fluidité de la fabrique urbaine spécifique à Tokyo.

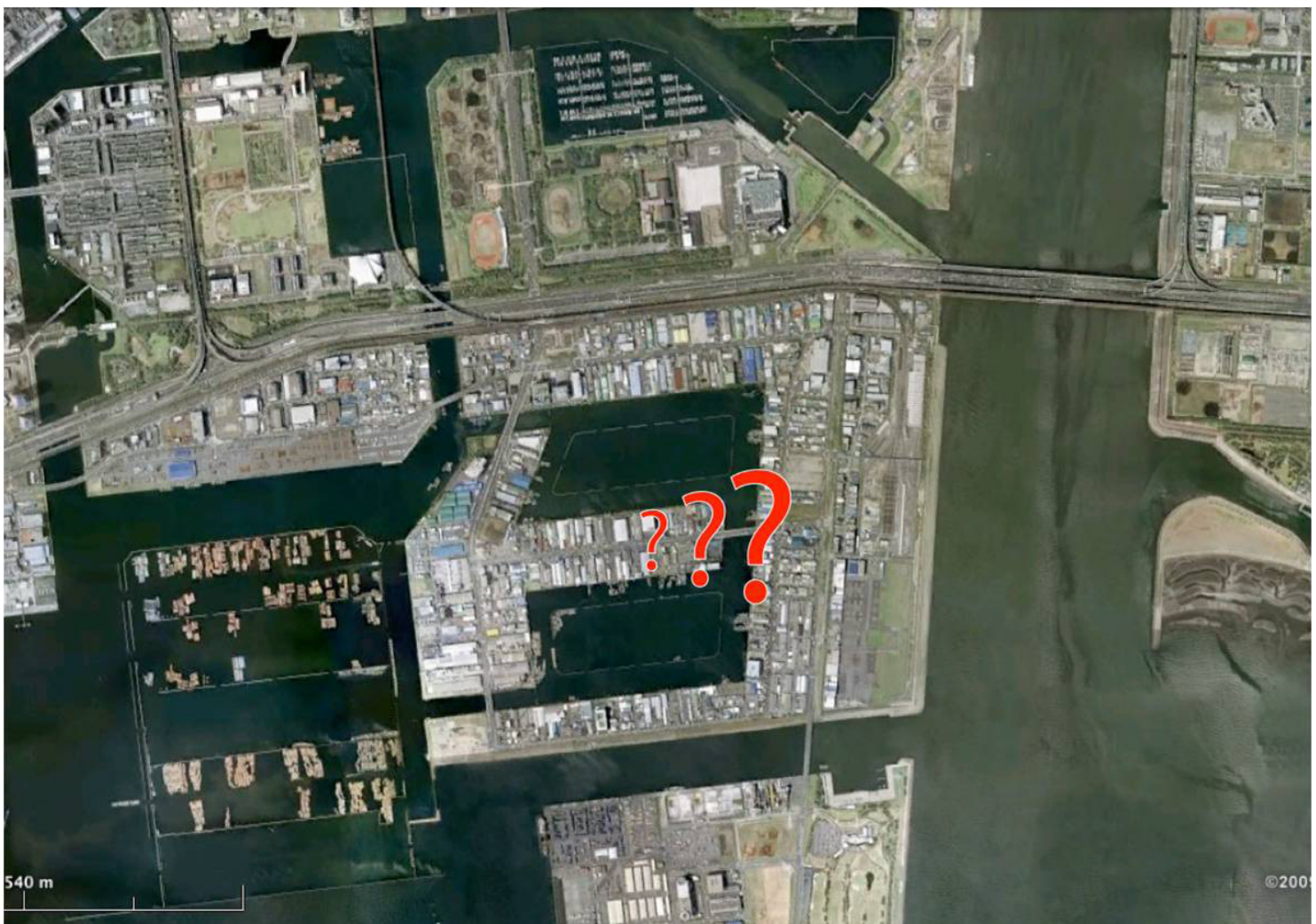
Ces différents éléments constituent un cadre de pensée général pour nous aider à replacer ce que nous repérerons à Shinkiba dans des dynamiques élargies. Bien sûr, notre projet pour ce site, quel que soit le sens qu'il prendra, ne devra pas chercher à répondre à tous les enjeux identifiés à l'échelle métropolitaine. Des demandes plus localisées, des besoins programmatiques spécifiques, seront bien sûr à apprécier. Mais quelques questions d'ordre plus général s'imposent d'ores et déjà à nous, il s'agira par la suite de les tester, de confirmer éventuellement leur pertinence, à l'aune des réalités du terrain.

- Comment le raccordement au réseau de transport s'effectue-t-il sur notre site ?
- Est-il possible de s'appuyer sur la station pour enclencher une dynamique résidentielle, commerciale, économique ou autre ?
- Peut-on continuer à modeler la baie ? La logique d'île a-t-elle toujours un sens ? Ces questions seront à apprécier à l'aune des nouvelles problématiques environnementales et de la redéfinition du rapport à l'eau qu'entretiennent les tokyoïtes.

TOKYO - SHINKIBA: ENJEUX METROPOLITAINS / ENJEUX LOCAUX

- Alors que le renouvellement urbain est en marche, quel sens donner à la mixité fonctionnelle dans les projets urbains en cours dans la ville centre ?
- Faut-il s'appuyer sur la capacité des tokyoïtes régénérer leur patrimoine bâti pour créer les conditions de la modernité ou bien doit-on chercher à préserver le patrimoine, y compris celui du stockage du bois, coûte que coûte ?
- Plus globalement, et à l'aune des nouveaux besoins urbains liés au vieillissement annoncé de la population, la notion même d'extension urbaine semble à reconsidérer. Si le site de Shinkiba est né d'une extension de type continu, pour répondre à des besoins industriels précis, il convient de se demander si les mécanismes d'extension par polarisation auraient ici un sens.
- La manière dont Shinkiba est reliée à la structure urbaine dans son ensemble est également à considérer. Elle sera à mettre en parallèle aux imbrications d'échelles existantes (avec les quartiers avoisinants, avec les polarités structurantes environnantes, avec la métropole).

- Le site de Shinkiba vue du ciel - Google Earth -





La structuration urbaine et les politiques de transports

- Aveline N. (2003), La ville et le rail au Japon. L'expansion des groupes ferroviaires privés à Tôkyô et Ôsaka, CNRS Editions, 238 p. <http://geocarrefour.revues.org/index1224.html#text>
- Bureau of urban development (mars 2007), Urban development in Tokyo 2007, Tokyo Metropolitan Government
- Tiry C. (février 2005), « Tokyo et Hong Kong : des mobilités pleines de ressources », Diagonal, Transport à l'Étranger, n° 167-168
- Ishiyama S. (09 février 2010), Tokyo, la structure et le développement urbain d'une métropole, Présentation ppt AMUR

La décroissance urbaine et les shrinking cities

- Ducom E., Yokohari M. (2006), « L'involution démographique et urbaine dans l'aire tokyoïte : Le déclin de la ville nouvelle de Tama », Les Annales de la recherche urbaine n°100, Lavoisier, Cachan.
- Florentin D., Fol S., Roth H. (mars 2009), « La «Stadtschrumpfung» ou «rétrécissement urbain» en Allemagne : un champ de recherche émergent », in Cybergéo : European Journal of Geography, Espace, Société, Territoire, doc 445, URL : <http://cybergeog.revues.org/index22123.html>
- Glock B., Häußermann H. (2004), «New trends in urban development and public policy in eastern Germany: dealing with the vacant housing problem at the local level», International Journal of Urban and Regional Research, Vol.28, No.4, 919-929.
- Oswald P., (2006), Shrinking Cities, Vol. 1. International Research, Ostfildern-Ruit, Germany, Hatje Cantz Verlag, 735 p.
- Rybczynski W., Linneman P., (1999), «How to Save our Shrinking Cities», Public Interest, No.135, 30-44.
- Lemaître F. (29 septembre 2007), « Les Japonais menacés de disparition », Le Monde.

Extension sur l'eau

- Corde Marie-Dominique, Extension et utilisation des terrains gagnés sur la mer au Japon, thèse 1974
- <http://www.fgautron.com/weblog/archives/2007/06/06/les-metabolistes/>

Extension verticale et densification

- Livio Sacchi, «Tokyo : Urbanisme et architecture», Flammarion, 2005
- AVELINE Natacha, L'expérience particulière du Japon en matière de renouvellement urbain, Tokyo, métropole japonaise en mouvement perpétuel.



Rénovation des fronts de mer

- Rémi SCOCCIMARRO, Le rôle structurant des avancées sur la mer dans la baie de Tôkyô, Thèse de doctorat de Géographie, aménagement et urbanisme, 2007, Université Lumière Lyon 2.
- Collin Michèle, Ville et Port, XVIII - XX siècles, Editions l'Harmattan, 1994, Maritimes.
- Chaline Claude, Rodrigues Malta Rachel, Ces ports qui créèrent des villes, Editions l'Harmattan, 1994, Maritimes.

Démographie

- « La barre des 40.000 centenaires franchie au Japon », Aujourd'hui le Japon, 12 septembre 2009, AFP
- DUCOM Estelle, Tama New Town, west of Tokyo : analysis of a shrinking suburb.
- DOURILLE-FEER Evelyne, Démographie et dépendance au Japon
- DOURILLE-FEER in FUTURIBLES Evelyne, Le Japon : laboratoire mondial du vieillissement, FUTU 2006 N°321, Juillet-Août
- <http://www.metro.tokyo.jp/ENGLISH/PLAN/index.htm>

