

École des Ponts
ParisTech

amur

mastère spécialisé

Chuô Kotô
Nature et artifice

Une nouvelle aura pour la Sumida

Aménagement et maîtrise d'ouvrage urbaine
Atelier International
Paris – Tokyo (mars 2015)

Equipe projet

Rémi Babut
Anabelle Baubion
Ludivine Bonneaud
Constantin Féron
Dominique Naquin

Enseignants

Claude Prelorenzo
Nathalie Roseau

Promotion 2014 - 2015

Préambule

A Tokyo, en voyage d'étude du 11 au 25 mars 2015, nous avons voulu arpenter la ville et en particulier notre site d'étude situé à l'embouchure de la Sumida, de manière empirique. Nos regards se sont portés sur le territoire, parfois guidés par une démarche méthodique, mais aussi sans cadre et en toute liberté. Nos différentes manières d'observer la ville ont nourri nos nombreux échanges et animé nos discussions. Ces confrontations douces mais défendues ont enrichi le regard de chacun de nous sur cette ville, son fonctionnement, son organisation et ses pratiques.



Introduction

Notre périmètre d'étude centré sur l'embouchure de la Sumida, se situe à l'articulation de deux municipalités voisines Chuo-ku et Koto-Ku.

Nous nous sommes intéressés à ce territoire dans son rapport avec la nature.

Notre site d'étude se trouve au coeur de la métropole tokyoïte, comprenant l'arrondissement de Koto et celui de Chuo, à l'embouchure du fleuve Sumida, la plus importante voie d'eau de Tokyo.

Nos regards se sont donc portés principalement à l'articulation des deux municipalités et du fleuve.

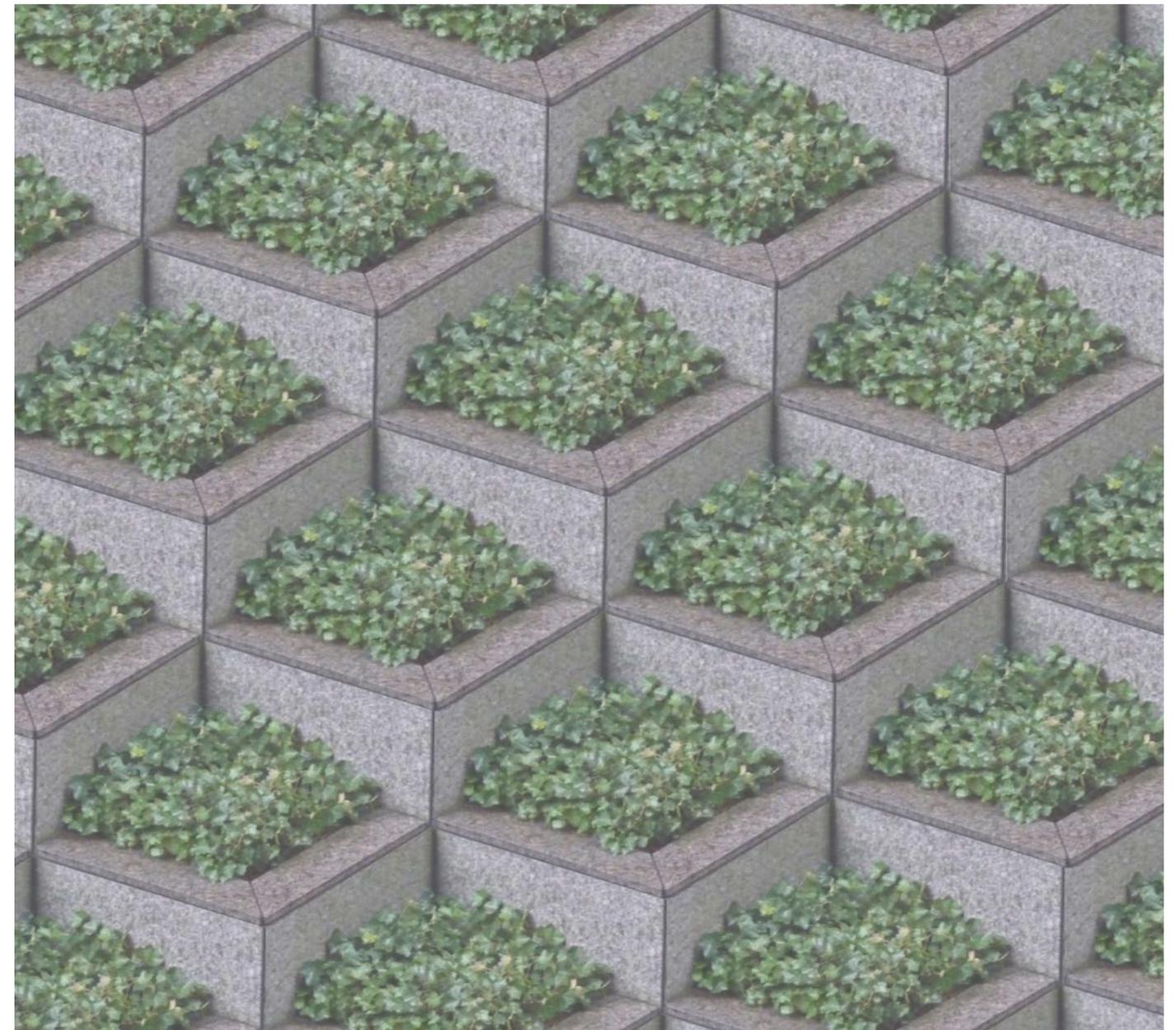
Koto, arrondissement de 40 km² qui compte environ 490.000 habitants, assure principalement une fonction résidentielle.

Chuo présente une autre figure, arrondissement de 10 km² avec 138.000 habitants, accueille le centre d'affaires de Ginza. Ce centre économique a concentré sa fonction résidentielle sur l'île artificielle qui accueille 40% de la population de l'arrondissement.

Nous avons voulu jouer sur la complémentarité de Chuo et Koto, en partageant un lieu commun la Sumida.

Notre Invitation urbaine

Nous avons programmé une transformation de notre site d'étude selon plusieurs sections qui ensemble convergent vers l'idée de réactiver la Sumida et redonner de l'énergie aux territoires qui la bordent. Ces deux rives devront communiquer et non plus se faire front sans aucune attache, sans aucun regard d'une ville sur l'autre.



Sommaire

01

Diagnostic

- + Approche sensible
- + Approche tendancielle

02

Stratégie

- + Imagin(atur)er un destin commun
- + Trois sites pour activer le fleuve

03

Projet

- + Tsukiji, la porte du fleuve
- + Okawabata, au coeur de la Sumida
- + Etchujima, de la Sumida vers les canaux

01 Diagnostic

Chuô et Kotô, le centre coupé par la Sumida

- + Approche sensible
 - + Un fleuve présent mais inactif
 - + La nature à l'îlot
 - + Contraste de natures urbaines

- + Approche tendancielle
 - + Démographie
 - + Dynamique des quartiers environnants

01 Diagnostic

Approche sensible

La Sumida, un fleuve présent mais inactif

La Sumida, voie d'eau principale de Tokyo, et en particulier l'embouchure, périmètre de notre étude, est un lieu qui s'oublie. Les tokyoïtes l'ignorent et les habitants de ses berges lui tournent le dos. Sa passivité ennuie. Ses berges bien qu'aménagées sont très peu pratiquées. Le contact bienfaiteur à l'eau n'existe pas. La Sumida ne procure pas l'effet apaisant et attrayant des cours d'eau.

En outre, la Sumida constitue une coupure physique forte entre Chuo et Koto, elle représente une zone tampon entre les deux communes qui les tient à distance. Les deux villes voisines se font face sans se regarder.

Nous avons l'intention de réactiver ce fleuve, la Sumida, doit reprendre de l'activité pour retrouver une attractivité, elle doit reprendre des couleurs et de la fantaisie. Pour accompagner cette ambition il est indispensable que Chuo et Koto se retournent sur le fleuve et commencent à communiquer et à envisager l'avenir dans l'échange. Nous souhaitons leur programmer un futur urbain partagé.



La Sumida sur notre site d'étude



01 Diagnostic

Approche sensible

La nature à l'îlot



Hauteur de bâti



Chuô



Kotô

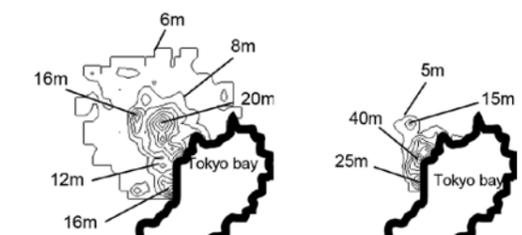


- Gratte-Ciel > 30 étages
- Immeuble de grande hauteur > 13 étages
- Immeuble de taille moyenne > 3 étages
- Construction basse

Kotô est un quartier majoritairement résidentiel. Se situant sur la rive Ouest de la Sumida, il évolue à un autre rythme que la municipalité voisine, il est peu dense, peu vertical. Il y a ici beaucoup de pavillons. La tendance japonaise à construire des édifices relativement bas et à étendre les villes de manière horizontale peut s'expliquer par des raisons logistiques et environnementales, comme la prévention des tremblements de terre.

Une dichotomie claire apparaît entre le tissu urbain du quartier de Kotô et celui de Chuô. La zone de Chuô, proche des grandes centralités est un territoire d'attractivité constitué d'un tissu généralement plus haut. Cette zone est considérée comme équipée et bien desservie, elle nécessite par conséquent de payer des taxes supplémentaires pour y vivre. Elle est donc moins résidentielle que Kotô.

La différence de hauteur très marquée entre les deux quartiers est démonstrative des différentes fonctions qui s'y appliquent: le quartier haut est tertiaire et le quartier résidentiel est bas.



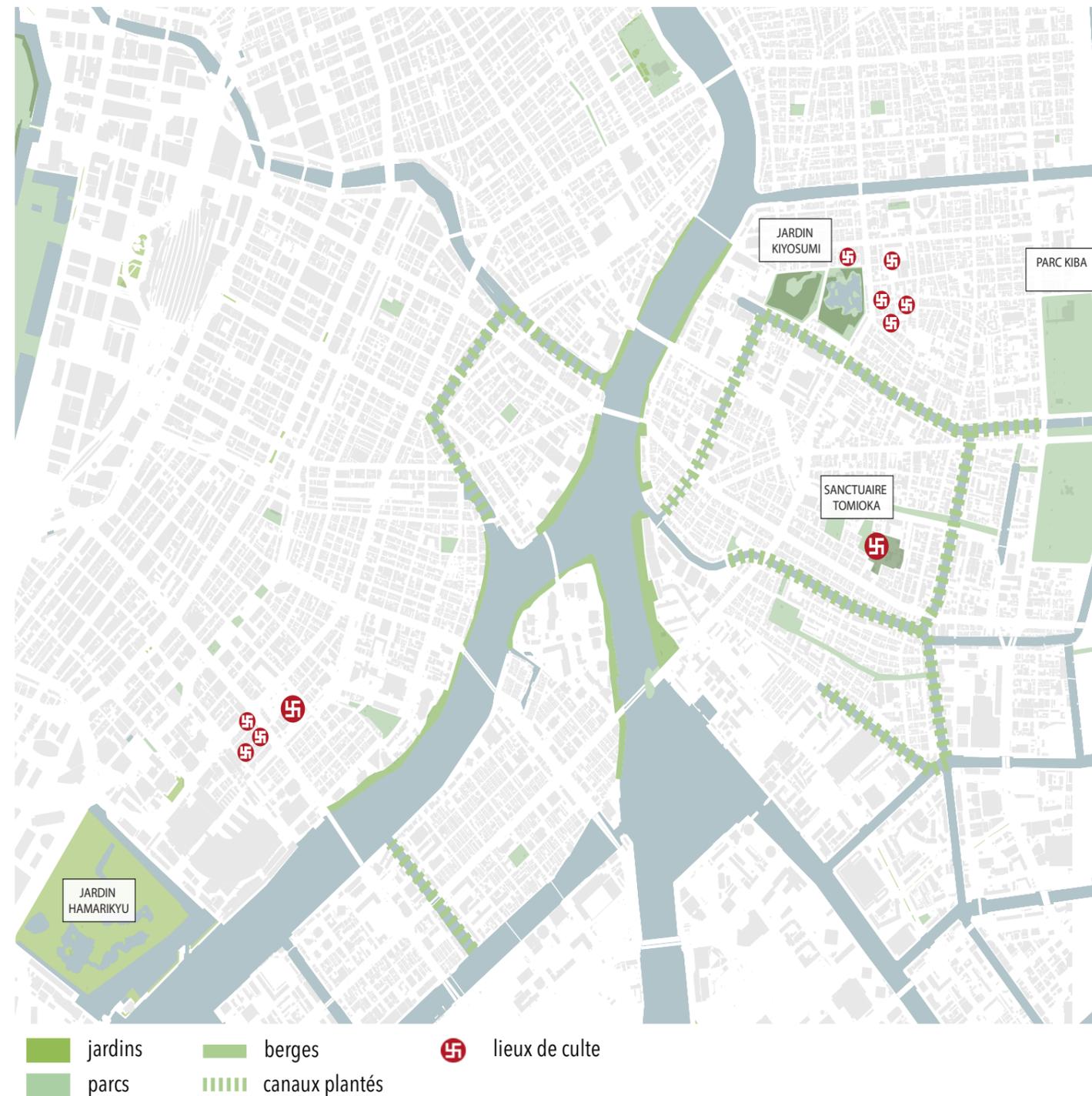
Hauteur moyenne

Largeur moyenne

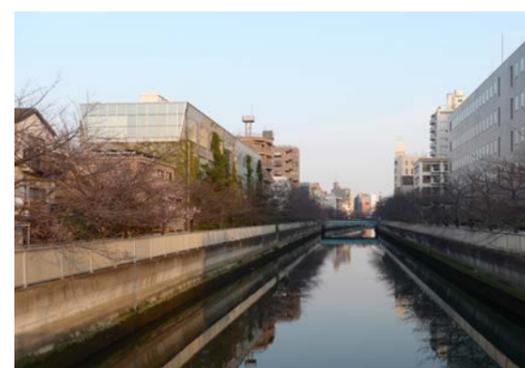
01 Diagnostic

Approche sensible

Contraste des natures urbaines



Jardins et parcs japonais (haut), canaux plantés et berges aménagés



Cette série de cartes et d'illustrations montrent comment les espaces de respiration du territoire de Chuo et Koto se sont organisés.

Nous avons qualifié les espaces ouverts comme des espaces accessibles, libres et apportant de l'aération au territoire. Il s'agit des jardins, des parcs, des squares, et des temples. Les cimetières étant sur notre site des espaces clos, échappent à ce recensement.

Sur Chuô, le territoire dispose d'un grand jardin le "Hama-Rikuyu" (25ha) mais d'aucun parc. Un jardin est un espace composé avec une invitation à la promenade, modelé avec des collines, des vallons, une partie est réservée à la culture du riz. Son accès est payant, et vise principalement les touristes. Les jardins sont fréquentés par les tokyôites davantage pour leurs photos de mariage que pour leurs usages quotidiens.

En complément de ce jardin, le territoire est ponctué d'espaces plus petits libres et faiblement plantés et équipés, ce que nous avons désigné comme des squares. Ce territoire très serré, qui accueille environ 150.000 habitants, ne dispose pas de parc qui constitue un équipement récréatif très attracteur dans un quartier.

Au contraire, Kotô est doté de deux grands parcs, le Kiba parc (25ha) et le Kiyosoumi parc (4ha). Les parcs sont des espaces verts libres d'accès, équipés d'aires de jeux

01 Diagnostic

Approche sensible

Contraste de natures urbaines

pour enfants et de sport. Ces lieux sont très fréquentés par les tokyoïtes, très friands des pique-niques dominicaux. Ces espaces constituent des lieux de rassemblement, de divertissement, de détente et de loisirs très prisés. Kotô en se sens, bénéficie de sites de qualité. Kotô bénéficie également d'un jardin, le Kiyosumi Garden (4ha), et de deux temples qui offrent aux habitants des zones d'aération également de qualité.

Dans un second temps, nous nous sommes intéressés au maillage du territoire : les linéaires de respiration tels que les avenues plantées, les canaux, et la Sumida et ses berges.

Sur Chuô, le territoire organisé en quadrillage bénéficie d'avenues plantées généreuses qui apportent de la respiration au quartier très étroit et peu aéré. La voie autoroutière qui coupe le quartier dans sa longueur, est aménagée avec des sections d'espaces libres, les aires réservées aux fumeurs sont très fréquentés par les salarimén du quartier. Les canaux ont été en très grande partie comblés, seul reste le canal qui entoure le polder Shinkawa. Ce canal est un canal urbain avec un front bâti et très peu d'arbres. Ce quartier est assez bien connecté à la Sumida, ses berges relativement aménagées sont accessibles et assez lisibles depuis la zone proche. La Sumida bien que ne créant pas de rupture pour les déplacements piétonniers et automobiles entre les deux quartiers, constitue une fron-

tière entre les deux villes, Chuô et Kotô sont déconnectés par la Sumida.

Sur Kotô, le territoire moins bien quadrillé ne bénéficie pas des mêmes avenues plantées, mais trouve cette respiration par son réseau de canaux encore très présent. Ces canaux procurent de l'espace et de la respiration, ils sont pour la plupart plantés. Ce réseau structure très bien le quartier. Cependant ils sont peu fréquentés. Leur accessibilité manque d'évidence, les nombreuses barrières n'invitent pas à s'en approcher. Ils sont également peu voire pas aménagés.

Ces lieux sont peu attractifs, ils manquent d'attention. Ce quartier est mal connecté à la Sumida, depuis Koto la rivière est imperceptible. Il n'y a aucune vue dégagée offerte sur la Sumida. Les berges sont peu aménagées. Ce quartier manque d'un rapport plus direct avec la Sumida.



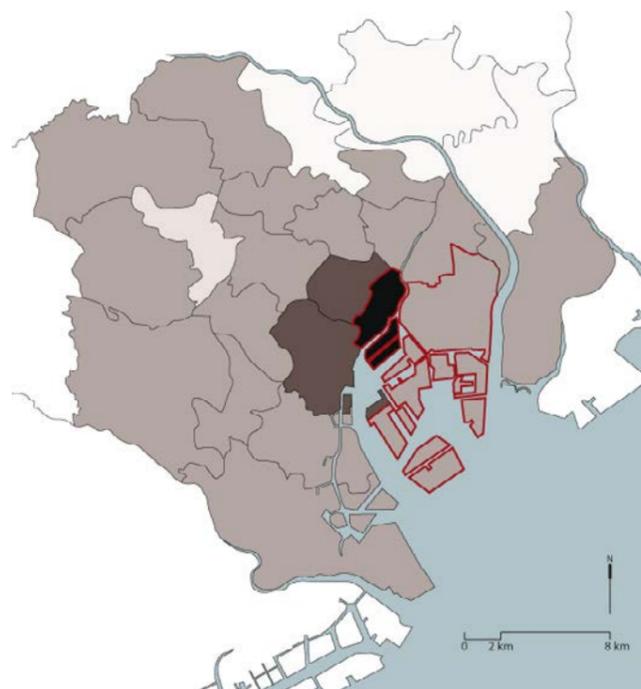
Photos de natures urbaines prise sur le site

01 Diagnostic

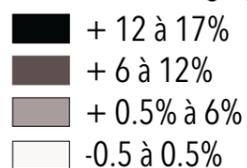
Approche tendancielle Démographie

Les municipalités de Chuô et Kotô, comme les autres municipalités, ont, à l'inverse de la tendance démographique moyenne de la métropole, une forte croissance sur la dernière décennie. Par ailleurs, ces deux municipalités ont également un prix du foncier à usage résidentiel parmi les plus bas de la ville-centre (à Chuô, cela s'explique principalement par l'usage massif du foncier pour le tertiaire) ainsi qu'une densité de population assez faible, particulièrement à Kotô, du fait de la nature pavillonnaire du tissu résidentiel. Ces éléments semblent indiquer que Chuô et Kotô devraient être particulièrement mis sous pression par leur potentiel de densification et d'accueil de nouveaux habitants.

Plus largement, la tendance actuelle est à la reconcentration des habitants de la métropole vers les arrondissements centraux, ce qui induit un risque de pénurie de foncier ou de surpeuplement du centre ville, parfois au détriment des éléments de nature. Ce phénomène menace d'être encore plus accentué à Kotô où le foncier disponible occupe une surface plus importante comparativement à Chuô et le prix du foncier résidentiel y reste jusqu'à deux fois moins coûteux. Ces fonciers disponibles, qui pourraient réinstaurer de la nature auprès des habitants - d'autant plus qu'il s'agit d'arrondissements où la surface d'espaces verts par habitant demeure faible pour la métropole de Tokyo (6,9m²/hab pour Chuô contre 9,6m²/hab pour Kotô) - ne risquent-ils pas d'être, à terme, utilisés uniquement à des fins immobilières ?



Evolution démographique



Arrondissements du site d'étude

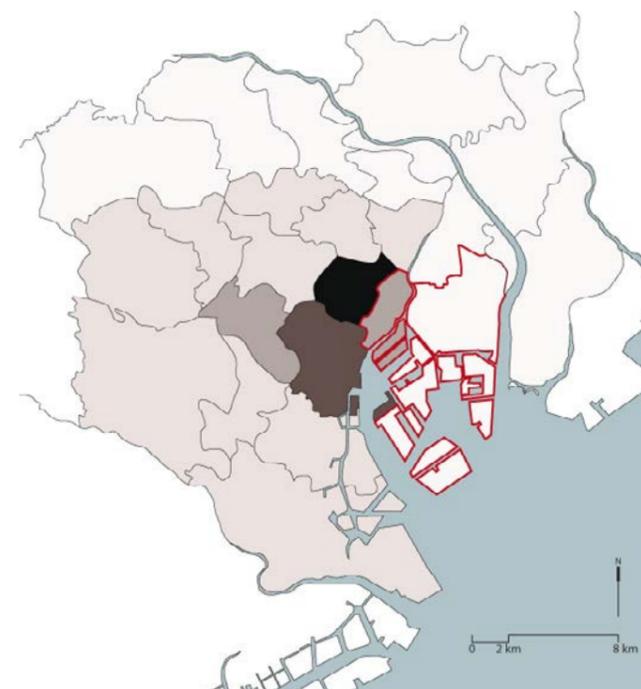
Perspectives d'évolution



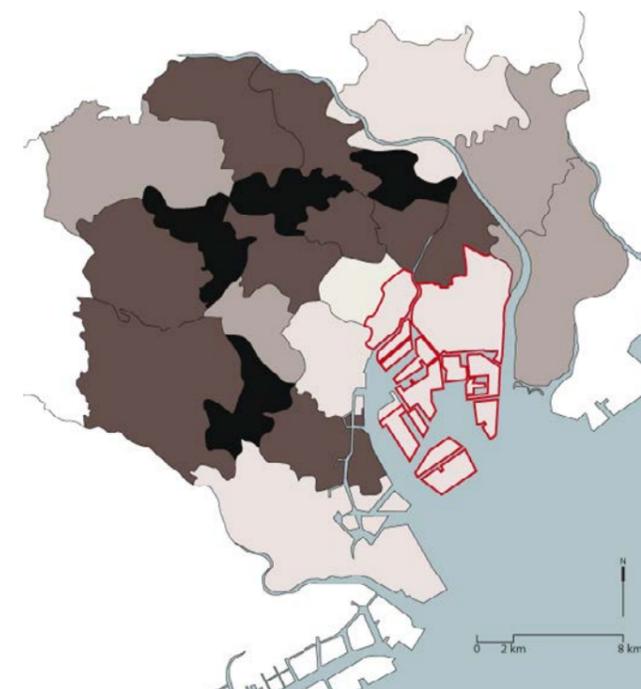
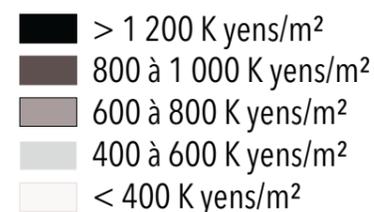
Chuô

Parcs : 40,9 ha
4,8 %

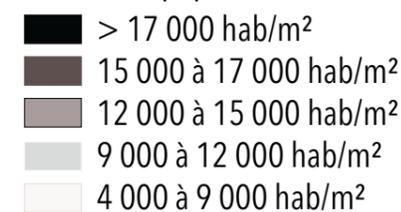
Foncier libre : 30,9 ha
2,3 %



Prix du foncier résidentiel



Densité de population



Kotô

Parcs : 434,5 ha
10,8 %

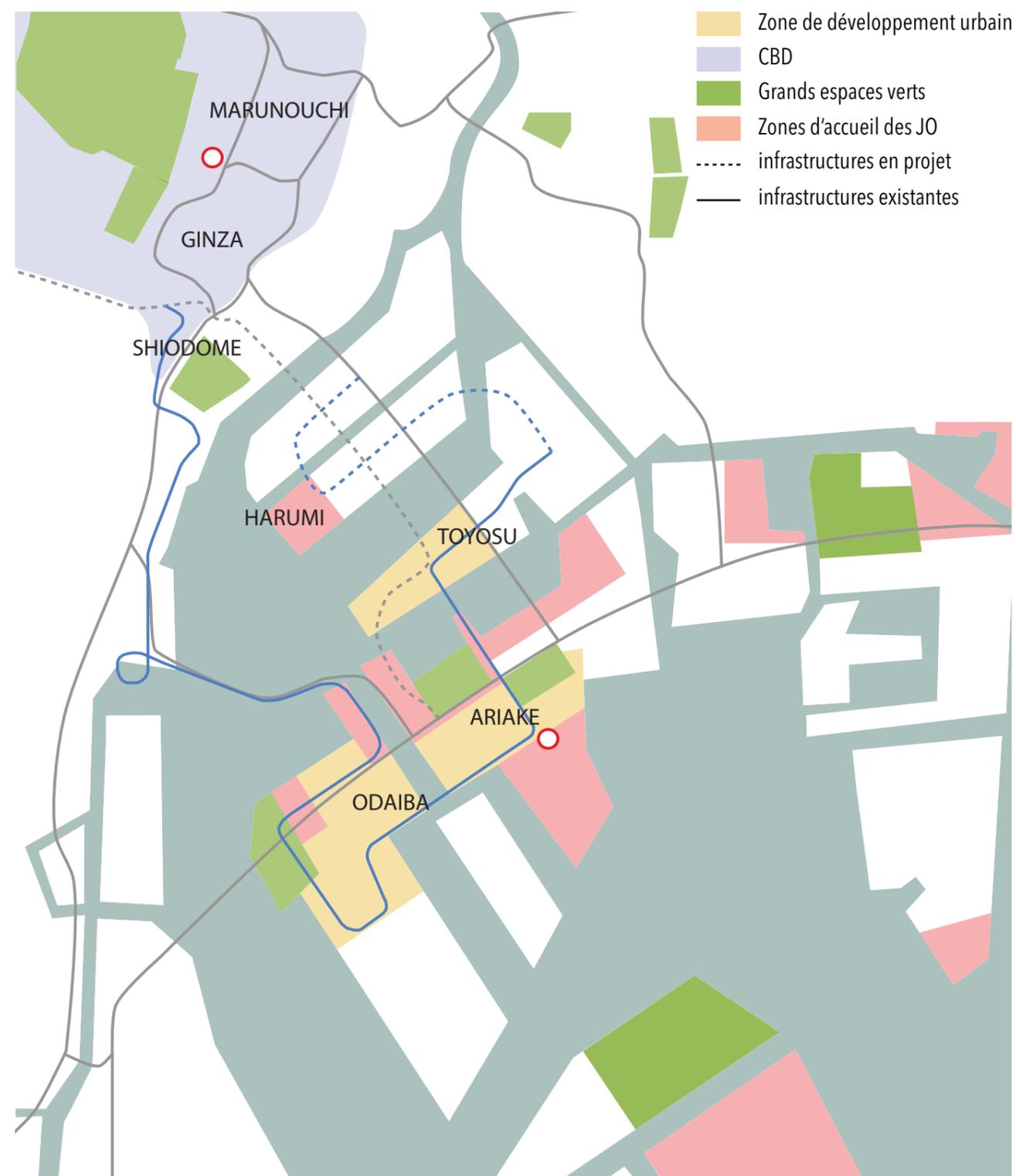
Foncier libre : 309,6 ha
7,1 %

Foncier disponibles et parcs à Chuô et Kotô, d'après Tokyo Void

01 Diagnostic

Approche tendancielle

Dynamique des quartiers environnants



Plan des sites de développements récents ou à venir



Le site d'étude à cheval entre Chuô et Kotô doit également subir la comparaison avec les différents quartiers qui l'environnent, particulièrement dynamiques en termes d'activités et développement urbain, et tous bien connectés grâce aux récentes infrastructures dont le monorail Yurikamome. Ainsi, au nord, s'étend autour de la gare de Tokyo, le centre d'affaires central de la métropole, Marunouchi, qui a été l'objet de nouveaux développements au début des années 2000 avec la construction du nouveau quartier de Shiodome. La dimension métropolitaine de l'arrondissement est renforcée par la présence de Ginza, quartier commerçant d'enseignes de luxe, qui attire de nombreux touristes.

D'autre part, au sud, le nouveau quartier Waterfront city a vu le jour à partir des années 1990 (avec de nombreux aménagements paysagers et des équipements d'envergure, au premier rang duquel le centre d'expositions Big Sight) et trouvera avec les J.O. de 2020 un écho supplémentaire de par le nombre d'installations qui vont y être construites.

Enfin, avec les implantations prochaines du nouveau marché aux poissons et du village des athlètes, les quartiers de Toyosu et d'Harumi, anciennes friches portuaires, sont eux en cours de renouvellement. Ils gagneront ainsi en attractivité et construiront leur propre identité à l'entrée de la baie.

02 Stratégie

Stratégie

- + Imagin(atu)er un destin commun
- + Trois sites pour activer le fleuve

02 Stratégie

Imagin(at)er un destin commun

Le fleuve au coeur d'une stratégie intercommunale



Plan du retournement de Chuô et Kotô vers le fleuve

Au milieu de ces dynamiques de développement urbain, à la fois d'expansion du quartier central des affaires et d'urbanisation de la baie, le site d'étude est aujourd'hui à la croisée des chemins. En effet, avec le déménagement du marché de Tsukiji - emblème et coeur de la vie de ce quartier - vers Toyosu en 2017, conjugué avec une pression démographique grandissante, il apparaît menacé de perdre son identité et d'être livré à une densification non maîtrisée, risquant de mettre en péril son patrimoine naturel.

Afin de lui assurer un développement urbain cohérent, il s'agira donc de s'appuyer sur ce patrimoine, et en particulier sur le fleuve Sumida, principale richesse naturelle commune aux deux rives, et jusqu'à aujourd'hui trop peu mis en valeur.

Le projet développé s'attachera à retourner les deux rives vers le fleuve afin de leur faire prendre conscience de leur responsabilité commune d'en faire un élément attractif de la métropole, et la base d'une identité partagée. Alors que Waterfront City développe le projet d'une ville sur la baie, il s'agira ici de réaliser la ville communicant avec le fleuve.

Cette stratégie, à vocation intercommunale et se basant sur un élément métropolitain - le fleuve, dont la gestion est assurée par le gouvernement métropolitain de Tokyo - vise également à construire une vision fé-

dératrice pour les différents acteurs publics concernés (municipalités de Chuô et Kotô, métropole) afin d'optimiser les conditions de faisabilité du projet à mettre en oeuvre, à la fois en termes politique et financier.

Enfin, en mettant la nature au coeur d'une stratégie de reconquête urbaine, il s'agira de répondre au manque de nature des habitants, en particulier ceux de Chuô, en valorisant les ressources aujourd'hui sous-exploitées, comme le sont le fleuve ou les canaux, et en créant de nouveaux espaces de rencontre entre eau, verdure et ville, au plus près des logements, et pour amener davantage d'aménité aux deux rives.

02 Stratégie

Trois sites pour activer le fleuve

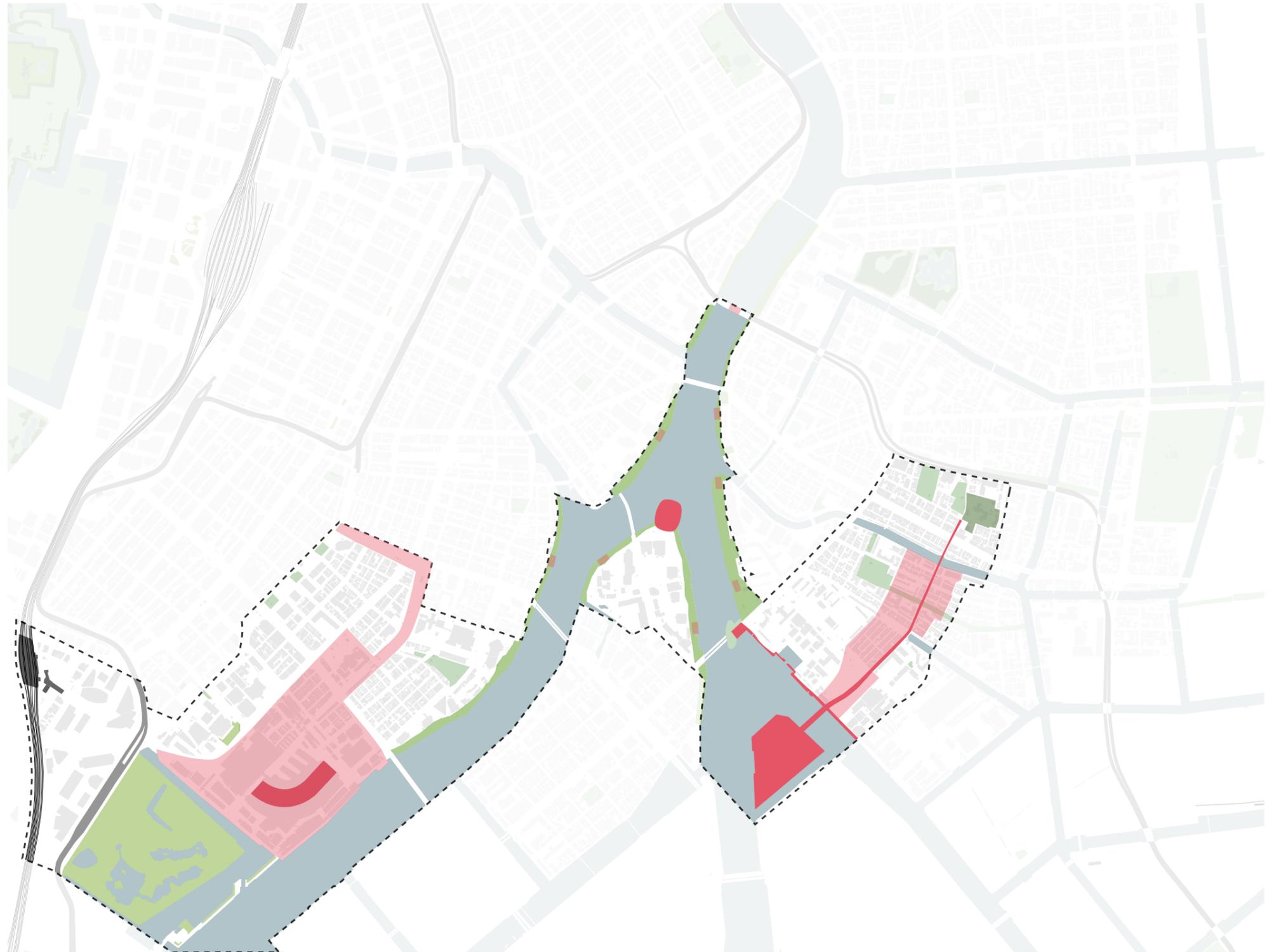
Sites de projet

Les trois sites de projets sont répartis de part et d'autre du fleuve.

Sur la rive Est de Chuô, notre premier levier d'action consiste à saisir l'opportunité foncière générée par le déplacement du marché aux poissons de Tsukiji pour réaffirmer le caractère circulatoire du fleuve.

Le second levier, qui correspond à une emprise de projet moindre, saisit le potentiel de dégagement de la Sumida et joue sur la symbolique pour marquer visuellement le territoire et retourner les regards sur le fleuve.

Enfin, sur la rive Ouest, à Kotô, une grande continuité verte sera créée afin d'ouvrir l'habitat sur les diverses ressources aquatiques présentes sur notre site d'études : les canaux et le fleuve.



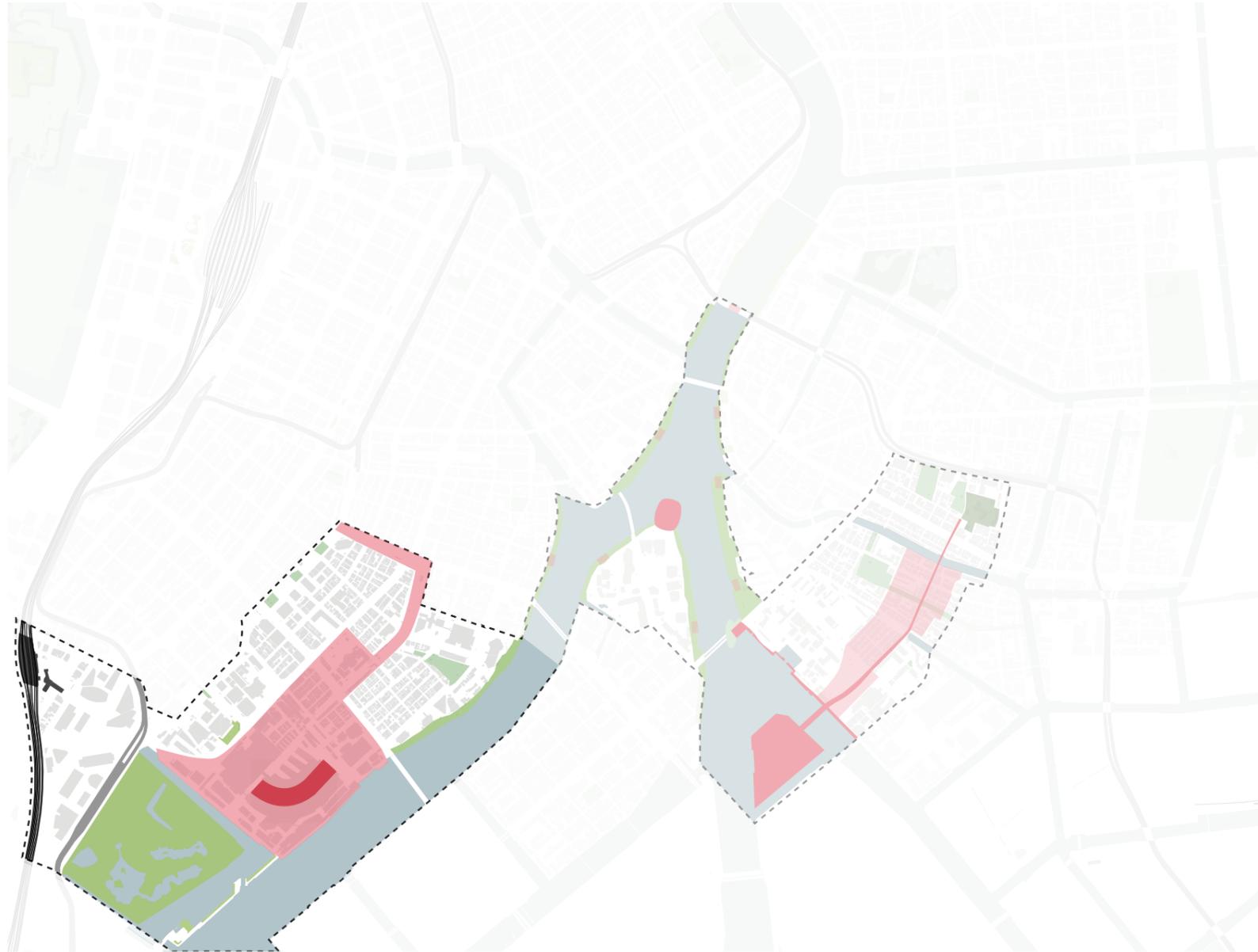
Ensemble des sites d'intervention

03 **Projet**

Projet

- + Tsukiji, la porte du fleuve
- + Okawabata, d'un coeur vide à un coeur vivant
- + Etchujima, de la Sumida vers les canaux

03 **Projet**



Tsukiji, la porte du fleuve

- + Fragments et flux
- + Ressources à mobiliser
- + Gare fluviale et pôle intermodal
- + Reconfiguration du quartier

03 Projet

Tsukiji, la porte du fleuve

Fragments et flux



Les pièces urbaines des quartiers de Tsukiji et Shiodome

Le site initial de projet, le marché de Tsukiji, s'intègre dans un environnement plus large, composé de pièces urbaines à forte identité et aux fonctions claires :

+ le marché de Tsukiji lui-même, le plus grand marché aux poissons du monde, avec ses activités de gros et de détail, installé sur le site depuis 1935, et véritable éco-système de par l'aréopage d'activités annexes qui gravitent autour de lui (restauration, logistique, réfrigération, bureaux)

+ les grands éléments naturels, d'abord le fleuve Sumida (le site étant aux confins du fleuve, à la limite de la baie), le jardin Hamarikyū, grand espace vert clos, et l'Hamarikyū-gawa, bras de fleuve coincé entre le jardin et le marché, où se trouve un embarcadere pour des parcours touristiques sur le fleuve

+ les infrastructures de transports, en immédiate proximité du jardin et du marché, avec la jonction routière de Shiodome, actuellement en cours de requalification avec un nouveau boulevard enterré devant rejoindre un nouveau pont sur le fleuve, à quelques mètres du marché, mais aussi le faisceau ferré de la gare de Shimbashi, à 300 mètres au-delà de la jonction, ainsi que le nouveau monorail Yurikamome, le transport direct pour le nouveau quartier de loisirs et futur quartier olympique de Waterfront city

+ le récent quartier d'affaires de Shio-

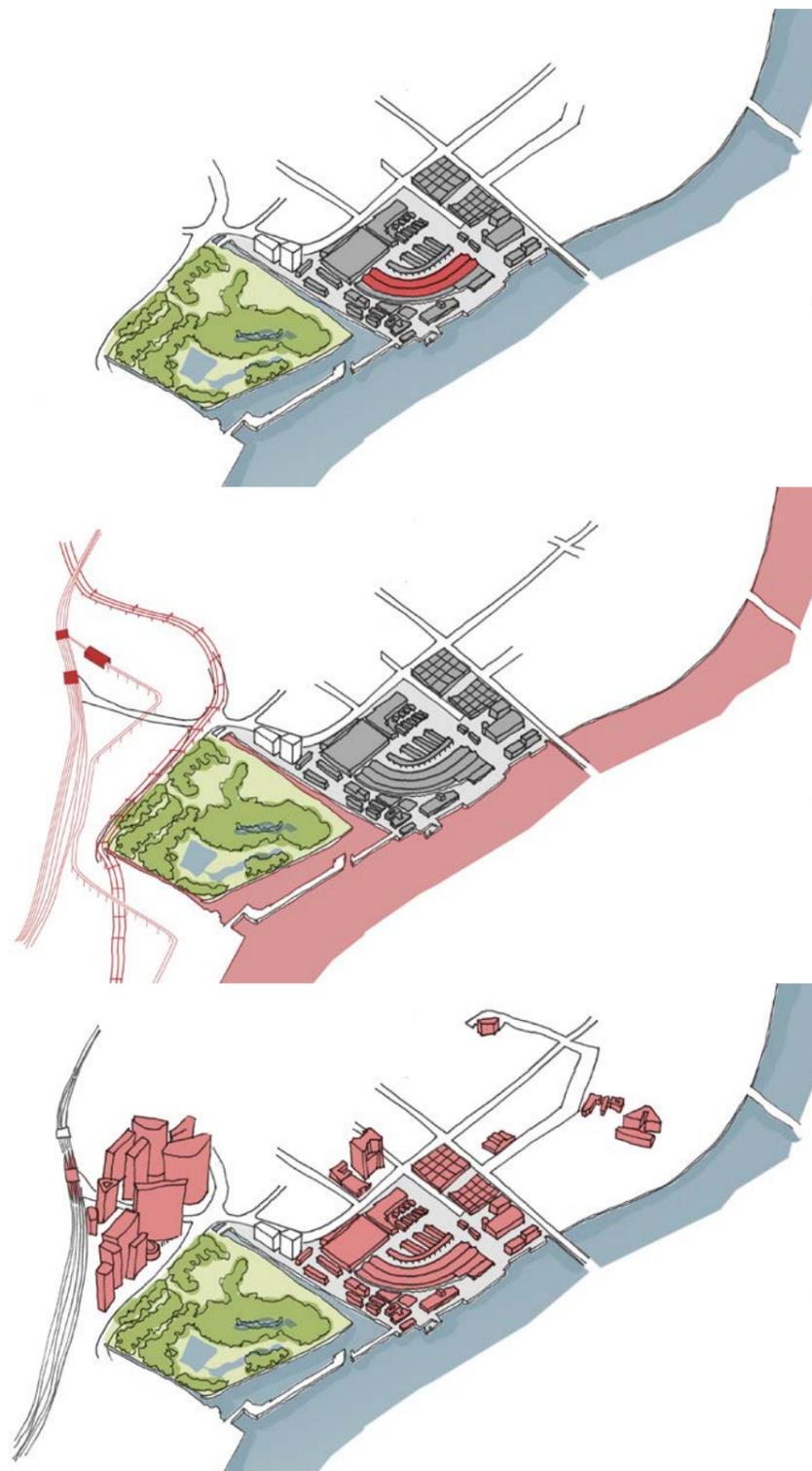
dome-Shimbashi, gagné sur l'emprise d'une ancienne gare de triage, et prolongement du Central Business District (Marunouchi-quartier de la gare de Tokyo-Yurakucho), où s'élèvent désormais les tours de bureaux parmi les plus hautes et les plus récentes de Tokyo

+ le quartier résidentiel de Tsukiji composé de logements intermédiaires et de quelques grands complexes de logements, autour desquels se trouvent quelques grands équipements comme un hôpital, des écoles, une université, le temple Hongan-ji ou encore l'hôtel de ville de Chuō.

Le quartier élargi de Tsukiji présente donc un paysage urbain très composite et marqué par de nombreuses discontinuités : chacun de ces éléments fonctionne ainsi presque en vase clos, séparés les uns des autres par des éléments naturels (jardin, Hamarikyū-gawa) et infrastructurels (jonction routière de Shiodome, autoroute urbaine et monorail), et empêchant ainsi une fluidité visuelle et circulatoire, annihilant toute cohésion de quartier.

03 Projet

Tsukiji, la porte du fleuve Ressources à mobiliser



Avec le déménagement à venir du marché de Tsukiji vers Toyosu, l'avenir du quartier est à repenser, car installé sur le site depuis 1935, et ayant développé son propre éco-système, le marché aux poissons est aujourd'hui un emblème, pourtant à quelques encablures de Shiodome et du CBD de Tokyo. La disparition prochaine du marché pose donc la question du renouvellement de son identité.

Parmi les pièces urbaines présentées précédemment, certains éléments apparaissent donc comme intéressants à mobiliser en vue d'une évolution prochaine du quartier. Les deux halles en quart de cercle de Tsukiji, cœur historique du marché, et construites dès le transfert de celui-ci depuis Nihombashi dans un style Bauhaus en sont un premier exemple.

Dans une démarche de préservation de la mémoire du marché après son déménagement en 2017, ces halles devront être préservées, à la fois pour le caractère remarquable de leur construction, mais aussi de par le symbole qu'elles représentent pour le quartier, dont l'identité a été façonnée durant des décennies au gré des évolutions du marché.

Le paysage urbain du quartier est aussi ponctué par d'autres bâtiments à forte identité qui constitueront des repères à considérer pour reconfigurer le site, comme les gratte-ciels de Shiodome à l'ouest, le temple d'Hongan-ji, l'hôpital Saint-Luc et

les pavillons du marché extérieur à proximité de Tsukiji, ou encore plus au nord, l'hôtel de ville de Chuô.

Par ailleurs, les infrastructures de transport sont également des éléments structurants, qui ont récemment marqué le quartier avec la mise en service d'un nouveau monorail, la Yurikamome, pour desservir le nouveau quartier sur la baie "Waterfront city", mais aussi la réfection de la jonction routière de Shiodome, avec notamment la construction d'un nouveau boulevard urbain en souterrain et devant déboucher sur un nouveau pont construit sur la Sumida, pour créer à terme un chemin direct entre Shiodome et les installations olympiques.

Le premier levier pour retourner la ville vers le fleuve consistera ici à affirmer la vocation circulatoire de celui-ci, afin d'en faire un véritable espace public, et de le connecter au reste de la trame infrastructurelle détaillée précédemment.

Plus largement, cela doit mener à créer une nouvelle identité de quartier, en en faisant une porte d'entrée du fleuve vers le centre-ville - et vice-versa -, et ainsi d'œuvrer pour une meilleure transition et cohésion entre les différentes pièces urbaines qui composent l'environnement de Tsukiji.

03 Projet

Tsukiji, la porte du fleuve

Gare fluviale et pôle intermodal



Plan de la gare fluviale et intégration au pôle multimodal



Plan de démolition du marché de Tsukiji



New Jersey Terminal, OMA



Riche aujourd'hui une diversité de bâtiments et de fonctions - halles commerciales, échoppes, bureaux, parkings, espaces logistiques... - l'emprise du marché de Tsukiji (19,3 ha) va prochainement être au cœur d'une réorganisation du quartier, de par le déménagement du marché en 2017.

L'une des premières phases du projet consistera donc en la maîtrise de l'évolution de cette emprise lors du départ du marché, facilitée par la propriété de celle-ci par le gouvernement métropolitain.

En vue du renouvellement du site, deux ensembles bâtis devraient être conservés : le marché extérieur - principalement composé d'échoppes et de restaurants installés dans un tissu bas - pour son rôle d'animateur de la vie de quartier, ainsi que les deux halles en quart de cercle.

La démolition des autres bâtiments et la dépollution du site permettra de libérer les grandes emprises foncières qui permettront le renouvellement du quartier et l'ouverture de l'emprise, alors que celle-ci s'apparente davantage aujourd'hui à un vase clos, en dépit des flux de marchandises et de personnes qui y transitent.

Le renouvellement du quartier de Tsukiji démarrera par la création d'une gare fluviale centrale dans les halles préservées de l'ancien marché, qui jouera le rôle de seuil entre le fleuve et le quartier, et plus largement avec le centre-ville de Tokyo. La mise en eau de la partie au sud-ouest des halles avec l'installation d'embarcadères doit permettre la prise directe de la nouvelle gare avec le fleuve, pour une desserte de na-

vettes fluviales rapides. Le trafic fluvial pourra ainsi s'intensifier sur le fleuve, en vue de développer l'attractivité touristique de ce grand élément naturel qui donne à voir la ville, alors que peu de circuits de croisière existent aujourd'hui (organisés par deux opérateurs se partageant une flotte d'une vingtaine de vaisseaux), mais aussi en vue de structurer et de développer à la fois l'activité de plaisance de la ville autour d'un site principal d'amarrage (aujourd'hui diffus) ainsi que les activités de loisirs nautiques pour les habitants du quartier et de Tokyo.

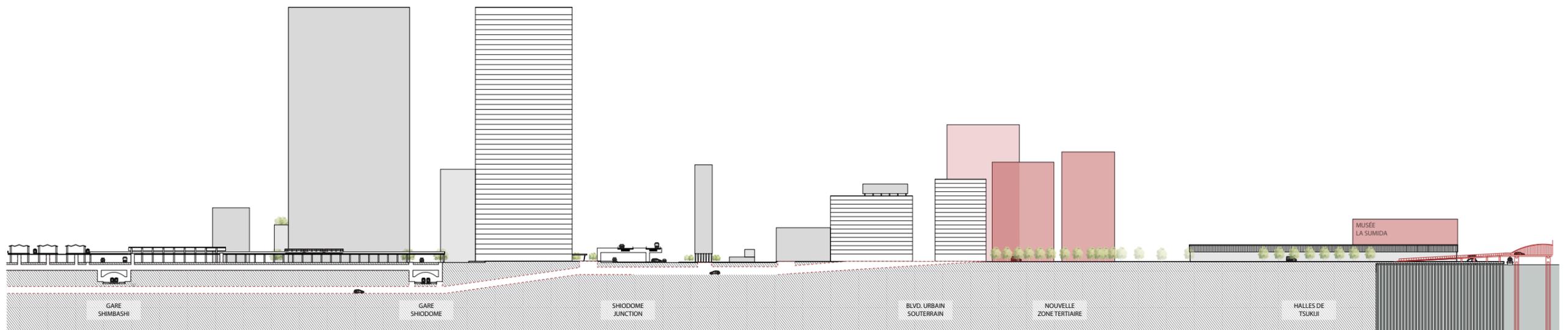
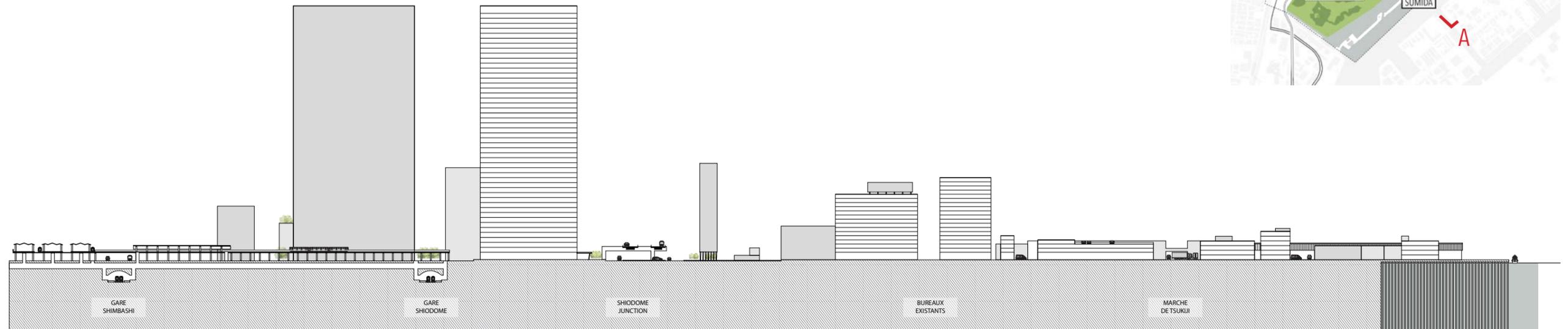
Par ailleurs, l'intégration de la gare fluviale dans un système multimodal, indispensable pour la montée en charge du trafic sur le fleuve, sera rendue possible par la création d'un franchissement de la Shiodome Junction pour la relier la nouvelle gare et le fleuve aux gares ferroviaires de Shiodome-Shimbashi, et ainsi participer à la connexion des pièces urbaines.

Ce franchissement sera souterrain, et se fera par le boulevard urbain en cours de construction sous la jonction autoroutière. L'accès côté Shiodome se fera au croisement de la galerie souterraine du métro et du boulevard urbain souterrain, ce dernier refaisant surface de l'autre côté de la jonction, à proximité de la gare fluviale, juste avant d'emprunter le nouveau pont construit sur la Sumida. La connexion entre les différentes stations - ferroviaire, métro, monorail et fluvial - sera donc plus aisée par la création de ce parcours unique et sécurisé, assurant l'efficacité de l'intermodalité et le désenclavement du site à l'ouest.

03 Projet

Tsukiji, la porte du fleuve

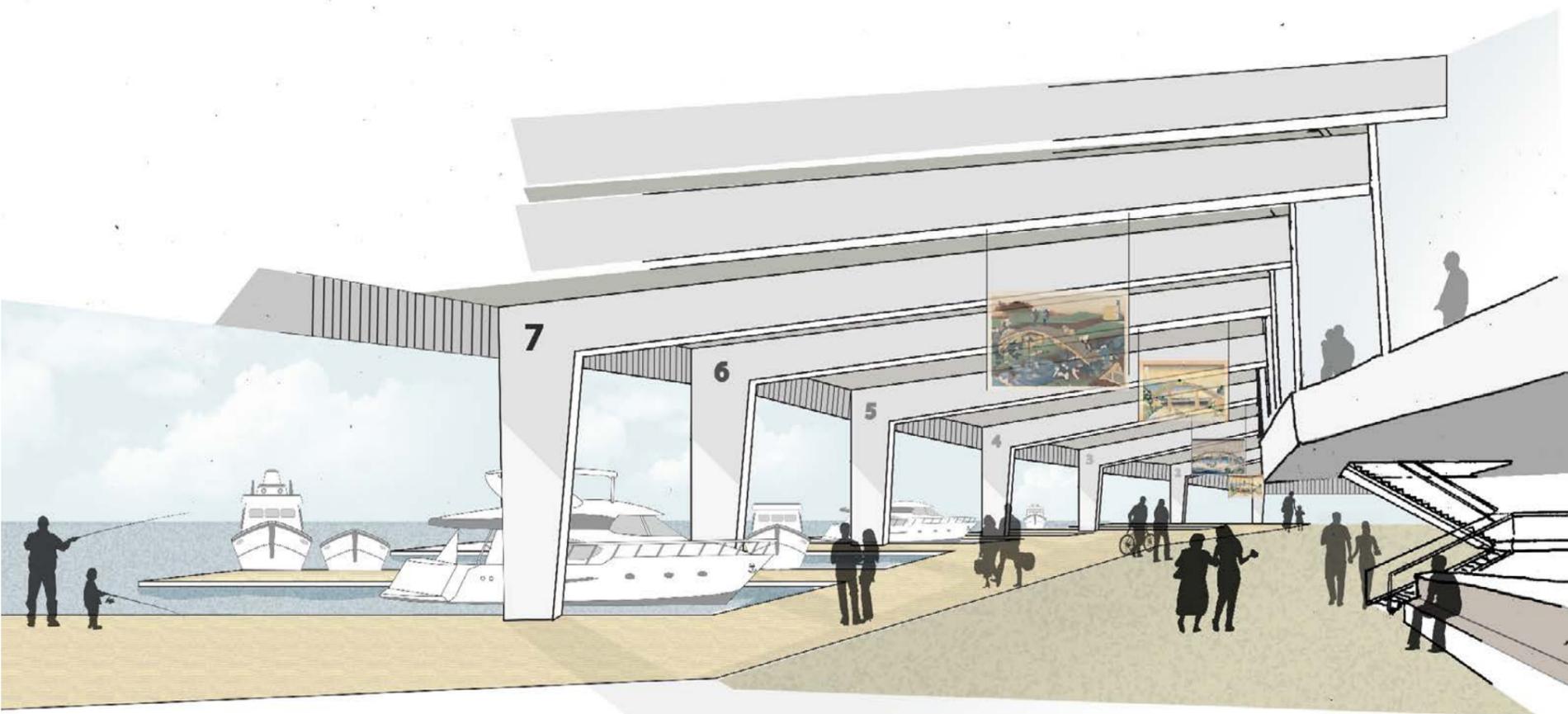
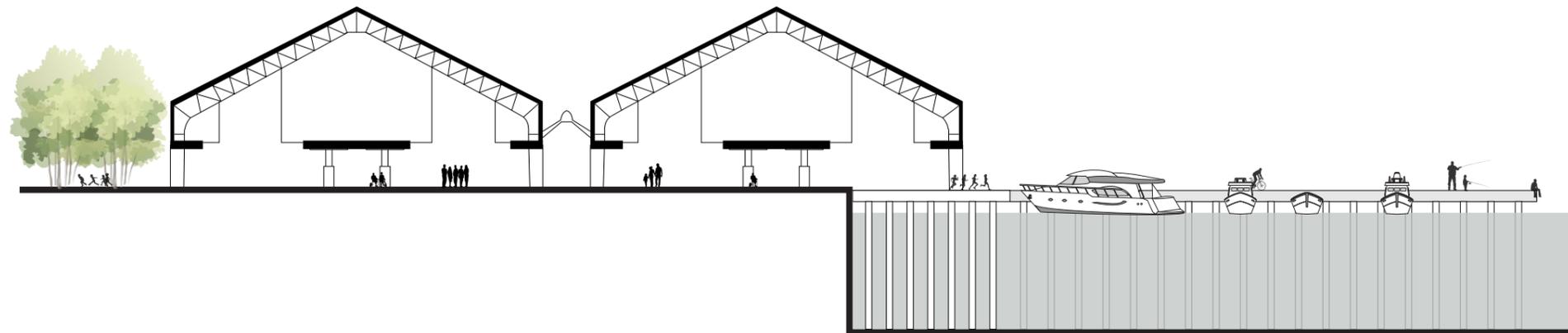
Gare fluviale et pôle intermodal



03 Projet

Tsukiji, la porte du fleuve

Gare fluviale et pôle intermodal



Coupe et perspective des Halles de Tsukiji

Les deux halles de la nouvelle gare fluviale seront un espace ouvert sur l'extérieur, assurant une perméabilité entre le fleuve et le quartier, et ayant vocation à être dans la continuité de l'espace public. Plusieurs embarcadères permettront l'accueil d'un grand nombre de navettes fluviales de type bateaux-bus ainsi que de water-taxis. Par ailleurs, les pontons au nord-est de la gare pourront accueillir des activités de loisirs en rapport avec le fleuve comme la pêche à la ligne.

Les halles, de par leur ampleur (200 et 250 mètres de long pour 30 mètres de largeur), pourront également accueillir des manifestations culturelles et des expositions, en complément de l'espace réservé à l'accueil des passagers (salles d'attente, guichets, point d'information, kiosque, embarcadères), afin d'en faire un lieu multifonctionnel pour faire rencontrer différents types d'utilisateurs (passagers, visiteurs, touristes étrangers, tokyoïtes, habitants du quartier) et à forte identité, pour participer à la reconstruction de l'image de Tsukiji après le déménagement du marché.

L'histoire et les dimensions des halles seront à même d'attirer des manifestations sur-mesure, tranchant avec les deux récents et monumentaux "exhibitions centers" d'Odaiba (Big Sight) et de Marunouchi (International Forum) et leur programmation d'événements internationaux itinérants, destinés à déplacer des foules. À l'inverse de ces deux lieux construits comme des "bunkers", fonctionnant en vase clos, la gare fluviale de Tsukiji permettra de donner à voir les installations intérieures, un point qui sera appuyé par la nouvelle configuration du quartier.

03 Projet

Tsukiji, la porte du fleuve Reconfiguration du quartier



Plan de reconfiguration du quartier de Tsukiji



Rotterdam Watersquare, De urbanisten



Chicago Marina City, B. Goldberg

Pour faire rayonner les halles de Tsukiji dans le quartier, et à travers elles, le fleuve, une place publique sera créée devant la gare fluviale, incluant des aménagements récréatifs pour encourager la mixité d'usage entre habitants et passagers.

Des prolongements de la nouvelle place seront ensuite créés, avec d'une part l'aménagement d'une artère piétonne jusqu'à l'hôtel de ville de Chuô, passant par le temple Hongan-ji puis au cœur du tissu résidentiel, et d'autre part avec la création d'un franchissement vers le jardin Hamarikyû, afin d'ouvrir le quartier vers ce grand espace de nature. Des pontons seront installés de part et d'autre de la Hamarikyû-gawa, canal séparant le jardin du quartier de Tsukiji, afin d'aménager une promenade le long du jardin, entre arbres et eau. L'actuel embarcadère d'Hamarikyû, devenu redondant de par la proximité de la gare fluviale, sera transformé en portique d'entrée du jardin.

Le foncier libéré par la démolition d'une partie des bâtiments de l'ancien marché doit permettre de réaliser une extension maîtrisée de la zone tertiaire de Shiodome au-delà de la jonction autoroutière, afin de renforcer la cohésion entre les tissus urbains des deux quartiers. Les nouveaux locaux d'activités ainsi construits pourront ainsi bénéficier d'un effet "vitrine" de par leur exposition privilégiée depuis l'auto-route aérienne et le fleuve.

Pour rapprocher encore davantage les

différents tissus qui composent le quartier, la construction de logements sera également programmée :

+ en bordure de fleuve, le long de la Harumi-dori (artère reliant Toyosu à la gare de Tokyo, en passant par Tsukiji) afin de créer une nouvelle entrée de ville, marquée par la grande hauteur des immeubles. Ceux-ci intégreront un accès direct sur le fleuve avec un parking à bateaux de plaisance en rez-de-chaussée pour les propriétaires des logements.

+ autour de la nouvelle place, où seront construits des logements intermédiaires, afin de s'inscrire dans la continuité du gabarit des halles (15 à 20 mètres de hauteur, soit 5 à 6 étages).

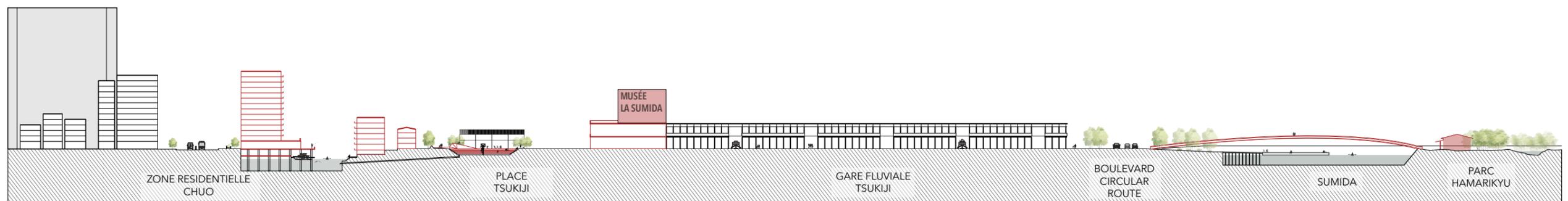
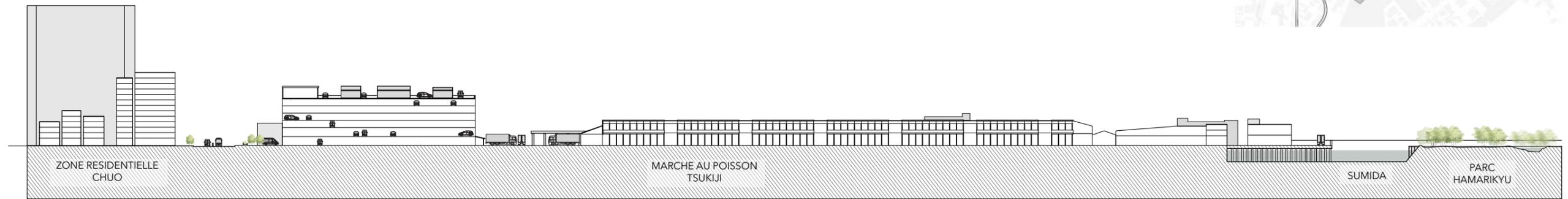
En termes d'aménités de quartier, la préservation des commerces et des restaurants de l'ancien marché extérieur permettront de garantir services de proximités aux habitants, anciens et nouveaux, et sauvegardera un pan de l'animation historique de Tsukiji, également indispensable pour l'attrait de la nouvelle place.

Par ailleurs, le Musée de Tsukiji, actuellement installé sur la Harumi-dori, sera déplacé dans l'aile nord des halles afin d'offrir au quartier un équipement culturel à fonctionnement permanent et ainsi venir compléter la programmation des halles. Il permettra enfin de préserver la mémoire du marché dans ses anciens murs, et pourra également traiter de la relation du quartier à la Sumida.

03 Projet

Tsukiji, la porte du fleuve

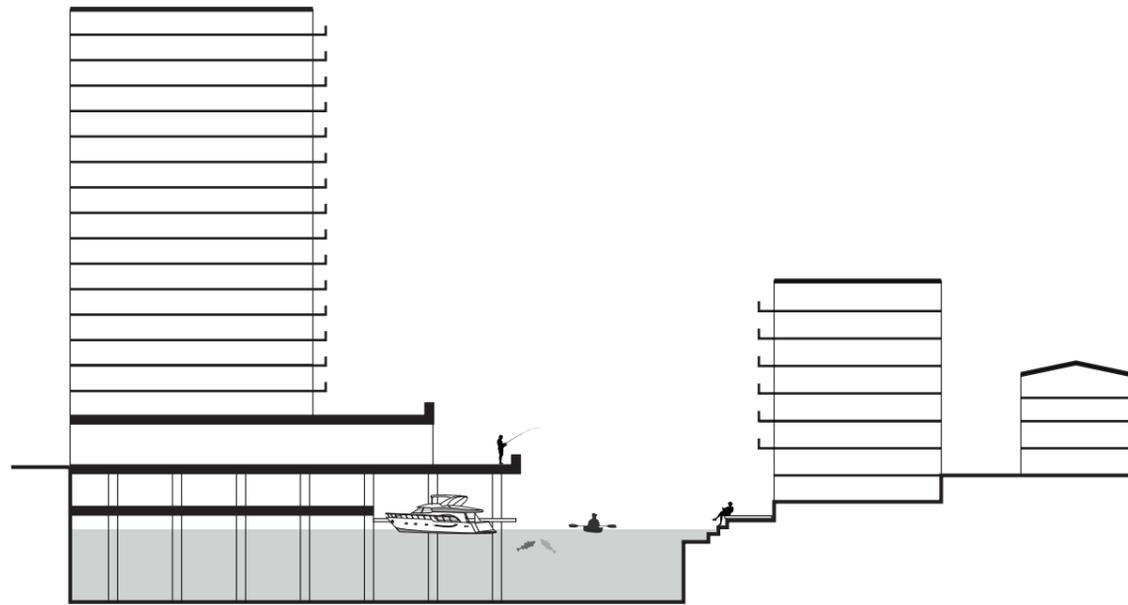
Reconfiguration du quartier



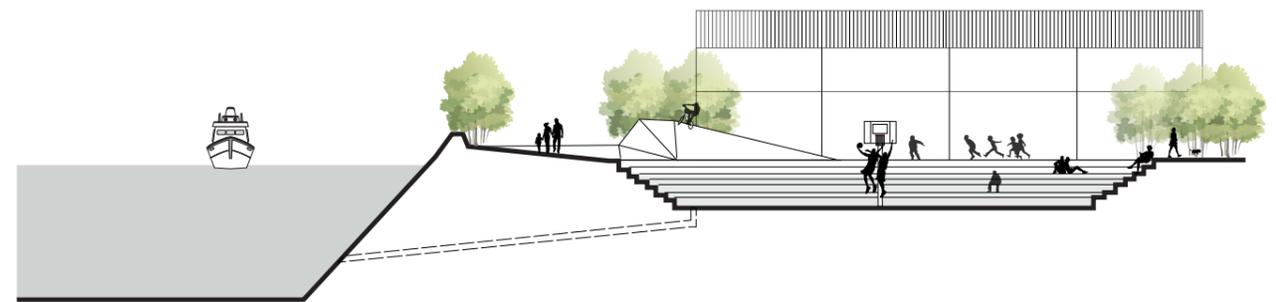
03 Projet

Tsukiji, la porte du fleuve

Reconfiguration du quartier



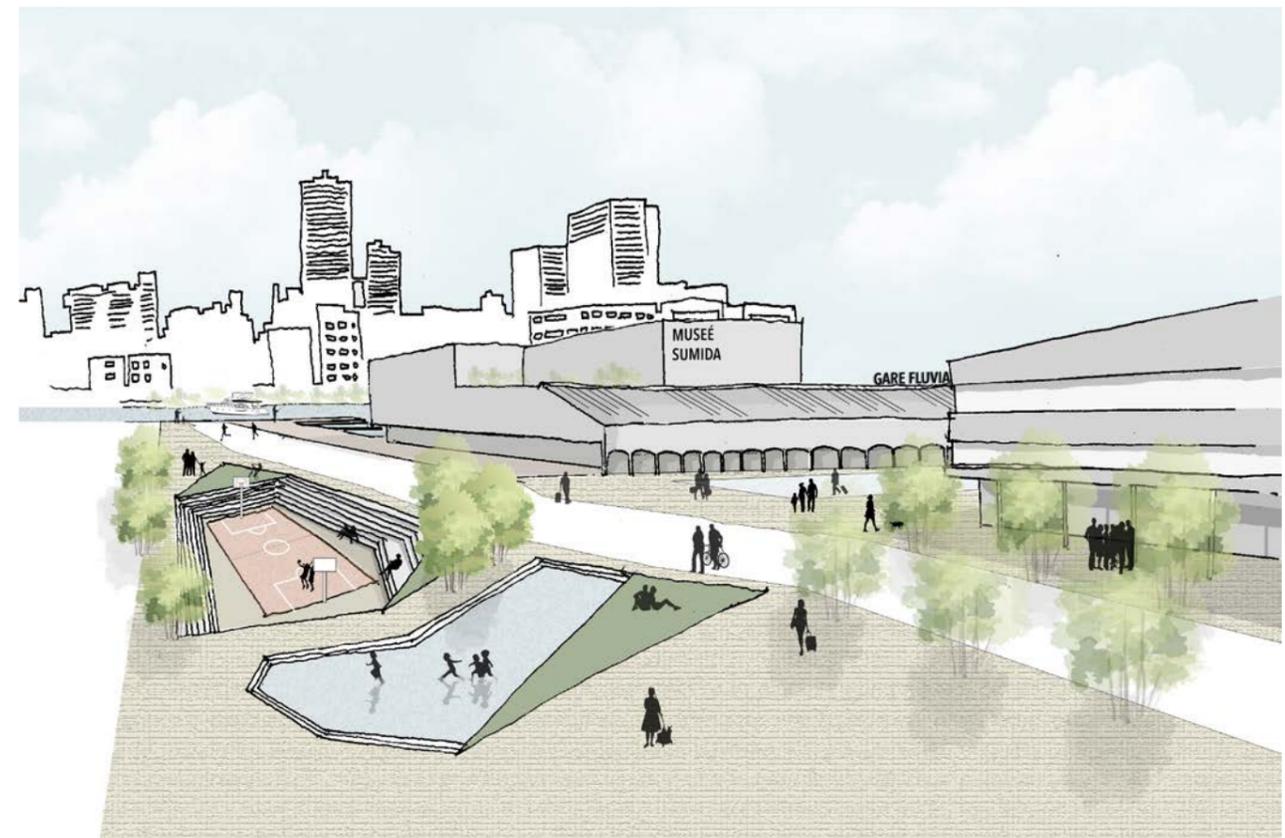
Coupe des nouveaux immeubles d'entrée de ville



Coupe des aménagements récréatifs de la place de Tsukiji



Perspective de la place de Tsukiji

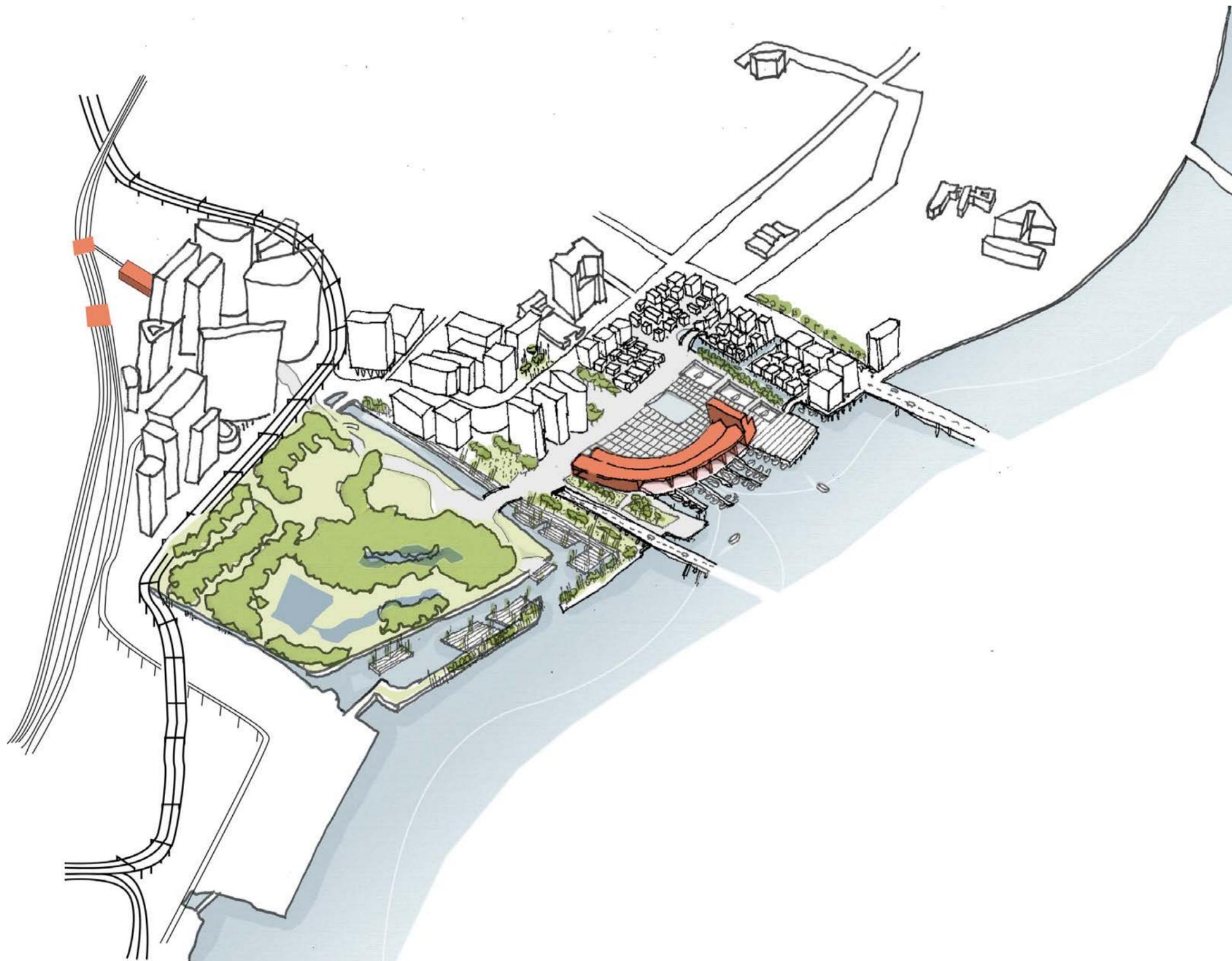


Perspective de la Hamarikyu-gawa et du boulevard urbain

03 Projet

Tsukiji, la porte du fleuve

Vue globale du site



Axonométrie globale du projet de Tsukiji

Le projet développé sur l'ancien site du marché aux poissons de Tsukiji a ainsi deux vocations :

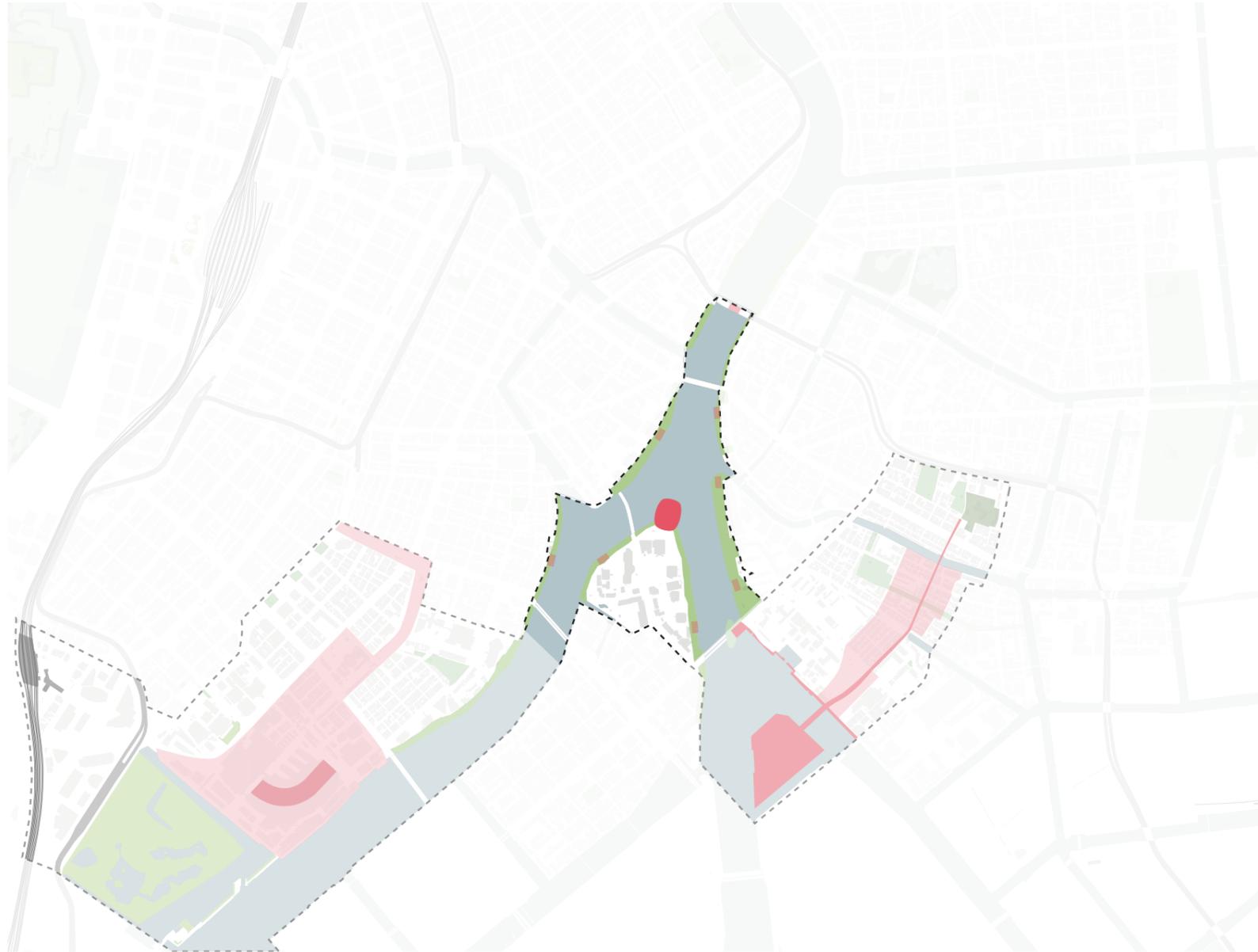
- + Tout d'abord, révéler le fleuve comme un support de mobilité, grâce à l'aménagement d'une gare fluviale et de sa connexion aux gares de transports traditionnels

- + Puis organiser le quartier de Tsukiji autour de l'emprise libérée par le marché, autour d'une nouvelle trame d'espaces publics donnant un fort écho aux éléments naturels (bassins, embarcadères, pontons, vues sur le fleuve, les canaux et le jardin Hamarikyu), et en développant une mixité de programmes (tertiaire et différents types de logements) en vue de faire le lien entre des "plaques" résidentielles et d'activités aujourd'hui déconnectées.

La sauvegarde du patrimoine des anciennes halles et leur réaménagement en gare fluviale et en équipement culturel ouvert sur la ville permettra d'offrir au quartier un repère urbain autour duquel construire sa nouvelle identité, et ainsi prendre le relais du marché, qui fait aujourd'hui sa renommée.

D'un lieu de commerce intense, Tsukiji aura donc vocation à incarner la ville communicant avec son fleuve, et plus encore le seuil où l'une et l'autre se rencontreront.

03 **Projet**



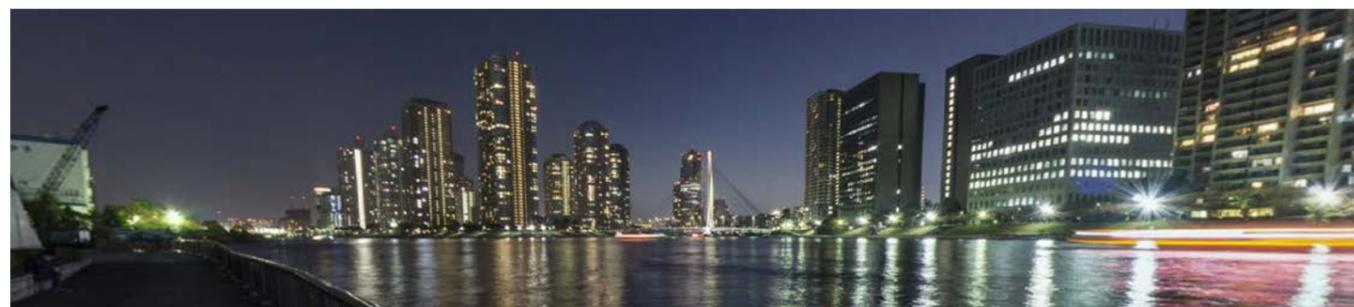
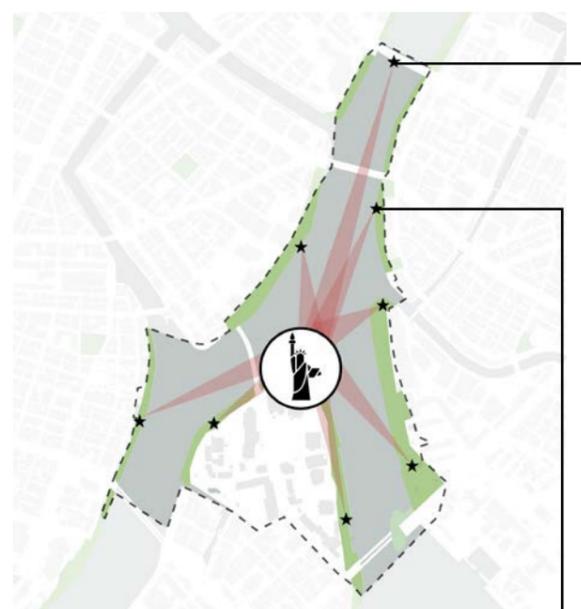
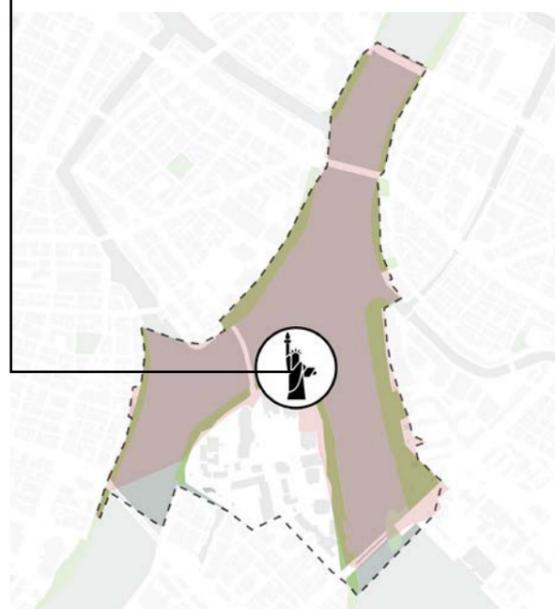
Okawabata, au coeur de la Sumida

- + Jouer sur les visibilitées pour réunir autour du fleuve
- + Cahier de tendances

03 Projet

Okawabata, au coeur de la Sumida

Jouer sur les visibilitées pour réunir autour du fleuve



Vue panoramique à partir de la pointe de Tsukuda (haut), vues panoramiques de River City 21 à partir des berges (bas)

La zone de projet se situe en continuité du terre-plein d'Okawabata, sur la pointe de Tsukuda dans la municipalité de Chuô. Encadrée de part et d'autre par la Sumida, elle offre une vue imprenable sur le fleuve et sur ses berges. Par ailleurs, elle est identifiée par le programme immobilier Okawabata River City 21, dont les sept tours de logements - qui atteignent en moyenne 45 étages - marquent visuellement la pointe du terre-plein et constituent un repère à fort à l'échelle de notre site d'étude. Pour tourner les regards vers la Sumida, il faut investir le potentiel de visibilité qui existe sur cette zone par la mise en place un symbole d'envergure métropolitaine qui puisse à la fois fédérer les habitants des deux rives et attiser la curiosité des passants.

À la fin des années 1990, l'opération immobilière Okawabata River City 21 a redynamisé cet ancien terre-plein industriel par la construction de condominiums de haut standing. L'emprise conséquente de l'opération (28,7 Ha) a permis de mettre en place 4 000 logements : il s'agit de la densité résidentielle la plus forte de la municipalité de Chuô. Les fonds levés ont également servi à ériger une super levée « modèle », une des seules qui soient couplées à de l'offre résidentielle sur l'ensemble du site.

Au-delà de la qualité d'habitat qu'il propose, le quartier de Tsukuda reste cependant vétuste en équipements. L'offre se réduit à des équipements scolaires, administratifs ou bien des commerces de proximités. Bien qu'aménagées, les berges restent peu fré-

quentées.

La visibilité importante du site, portée par le potentiel de dégagement généré par le fleuve et l'ampleur de l'opération River City 21 (hauteur du bâti et emprise au sol) constitue ici notre principale enjeux. Localisé entre les deux branches du fleuve, au cœur des rives la Sumida, le site propose un cadre de vie non négligeable mais qui peine pour l'instant à s'animer et à se diffuser au-delà de la frontière que l'habitat constitue. Il s'agit de redonner de l'envergure à ce site qui s'érige comme une vitrine de l'offre résidentielle disponible aux abords directs de la Sumida et visible des rives des municipalités de Chuô et de Kotô. Au cœur de la fracture constituée par les rives et le fleuve, c'est le lieu clé de la réactivation de la Sumida.

03 Projet

Okawabata, au coeur de la Sumida

Cahier de tendances

+ **Faire en sorte que la Sumida ne soit plus à l'arrière de River City 21 en repensant le rapport des îlots résidentielles aux aménités offertes par le fleuve**

La Sumida doit faire partie des éléments perçus comme qualitatifs pour le cadre de vie des habitants de Tsukuda. Afin d'animer les berges par la mise en place d'un équipement de proximité à vocation locale, notre choix s'est porté sur un équipement à visée récréative dans la mesure où les services de proximité proposés sur la pointe du terre-plein d'Okawabata répondent essentiellement à des besoins scolaires ou de services d'appoint. Cette structure, entre espace privée et public - sur le modèle du parc Miyashita à Shibuya - comprendra un espace vert avec des emprises dédiées aux activités sportives et dont la programmation sera définie avec le sponsor privé. La structure, sur pilotis, surplombera le fleuve et viendra se « plugger » jusqu'aux coeurs d'îlots, assurant une jonction entre le bâti et le fleuve.

+ **Marquer symboliquement le site par une « curiosité » sur la pointe de Tsukuda et des répondants sur les berges avoisinantes** : pensée comme un vecteur fort d'identité, la « curiosité » visera à être associée à la Sumida dans l'imaginaire collectif des usagers et participera à lui donner une envergure métropolitaine. Les loyers versés par le sponsor de l'espace ouvert et l'argent public serviront à financer cette intervention artistique majeure. L'œuvre retenue sera jugée dans sa capacité de résonance

avec le fleuve et les rives encadrant le cœur Sumida. Afin de privilégier les vues sur la « curiosité » principale, située sur la pointe de Tsukuda, un parcours artistique sera organisé sur les berges alentours. Les œuvres qui le composeront auront chaque fois pour but d'orienter le regard vers l'œuvre principale et par ce biais, vers la Sumida.

L'ensemble du réseau répondra aux critères suivants :

+ une visibilité accrue (une hauteur de 30 m pour l'œuvre principale, des répondants qui attirent le regards, qui marquent une rupture avec le paysage)

+ l'accessibilité (mise en place de navettes fluviales pour desservir le site principale, utilisation des promenades de berges existantes pour ses répondants)

+ constituer une vitrine de l'art contemporain japonais.

Les curiosités répondantes devront pouvoir être assimilées à l'œuvre principale, elles ne viseront pas à y être similaires pour autant.

A titre d'illustration, elles pourront :

+ avoir une fonction hybride entre œuvre d'art et le mobilier urbain

+ jouer avec l'optique

+ susciter l'appropriation des passants.

A chaque fois, il s'agira de susciter le regard des usagers à se tourner vers la Sumida, de manière détournée voire ludique.

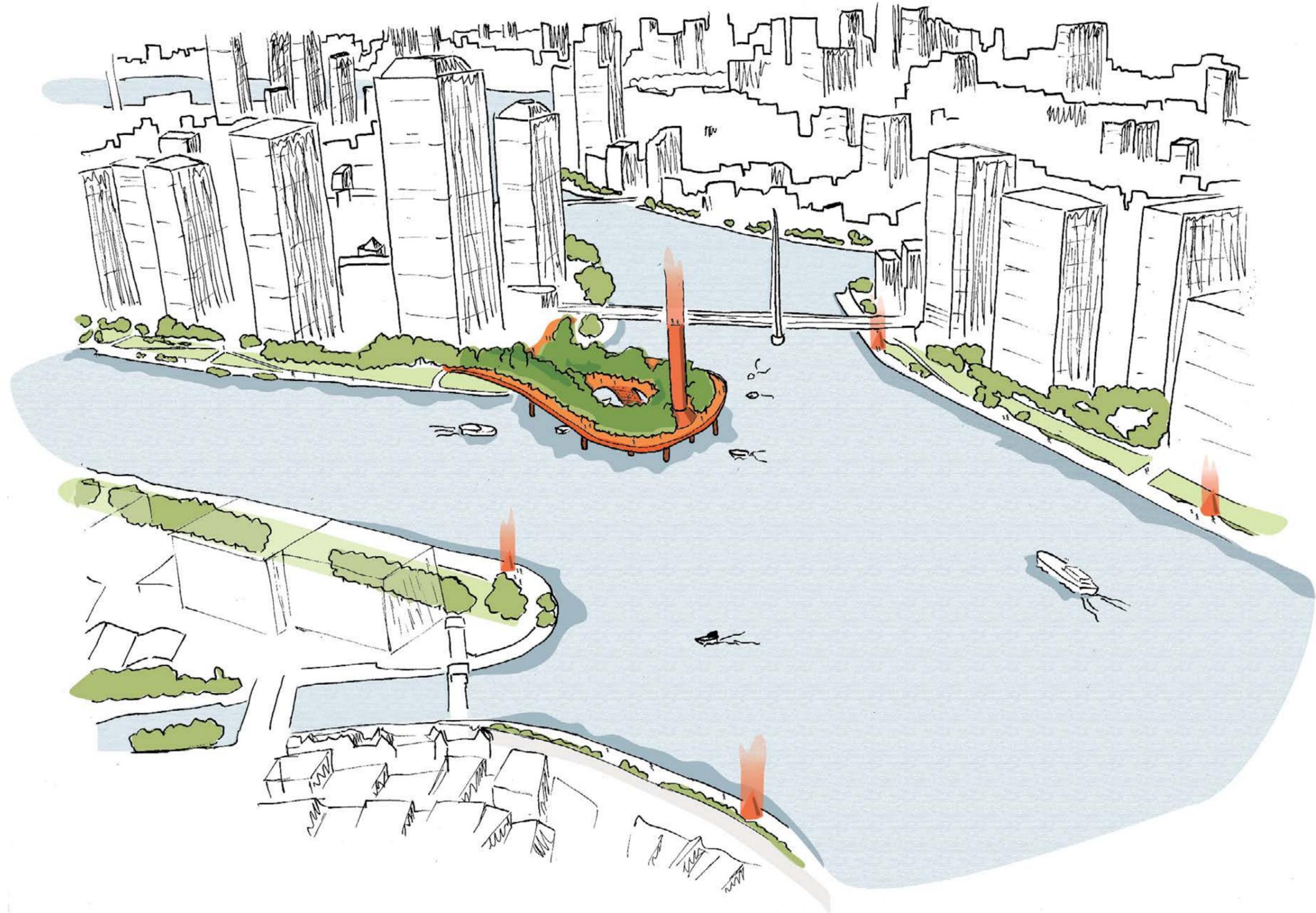


De haut en bas : Molecule Man (Jonathan Borofsky, Spree, Berlin), Les tulipes de Shangri-La (Yayoi Kusama, Euralille), Folies (Bernard Tschumi, Parc de La Villette, Paris), Le banc des générations, (Niki de Saint Phalle, Valbonne), Red Pumpkin (Yayoi Kusama, Naoshima), Installation sur les berges de Seine (JR, Paris), Anamorphoses, (Felice Varini, Suisse), Les Anneaux, (Daniel Buren, Ile de Nantes), Yellow Pumpkin, (Yayoi Kusama, Naoshima)

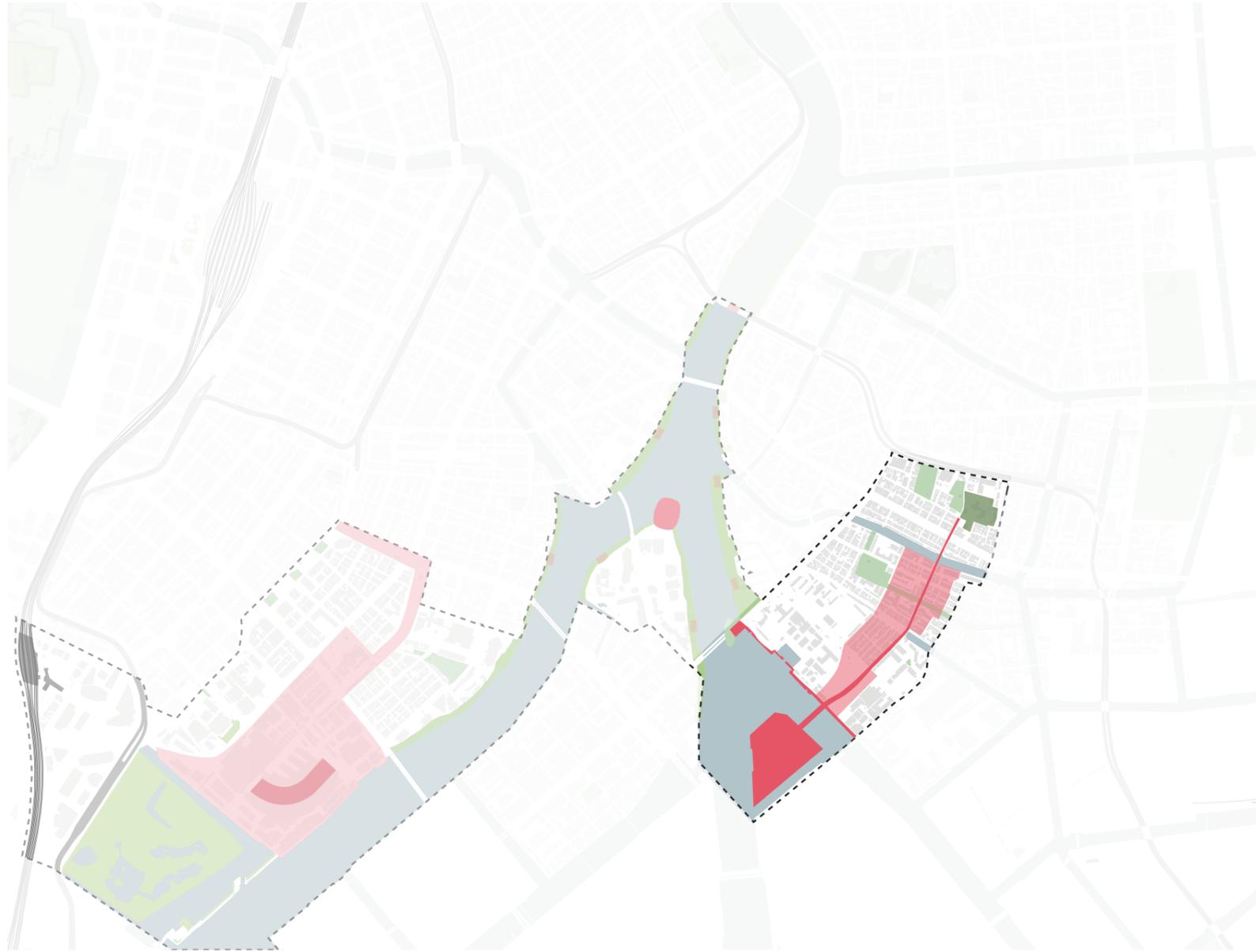
03 **Projet**

Okawabata, au coeur de la Sumida

La pointe d'Okawabata, un pivot métropolitain



03 **Projet**



Etchujima, de la Sumida vers les canaux

- + Articuler la Sumida et l'hinterland
- + Des tissus divers
 - + Collectif moyen
 - + Pavillonnaire
 - + Université
 - + Sumida
- + Diffuser la végétation
- + De Chuo à Koto, franchissement

03 Projet

Etchujima, des canaux à la Sumida Articuler la Sumida et l'hinterland

Koto dispose d'un territoire avec de nombreuses ressources naturelles. Situé à l'embouchure du fleuve Sumida, la plus importante voie d'eau de Tokyo et structuré par de nombreux canaux, ce site bénéficie d'un riche réseau en eau qui mérite une mise en valeur.

Ce quartier à forte dominante résidentielle doit continuer à recevoir les tokyoïtes en améliorant leurs conditions d'accueil. Son tissu d'habitat horizontal doit être conservé, en limitant le collectif haut et en privilégiant l'habitat bas et le collectif moyen.

Ses espaces verts de qualité, doivent participer à cette réhabilitation en signalant de manière plus lisible leurs accès.

Ce quartier est mité par de nombreuses petites parcelles dédiées au stationnement, cette pratique constitue une véritable aubaine pour l'aménagement urbain de la ville. Des poches foncières facilement mutables existent en grand nombre.

Koto possède toutes les qualités pour accueillir la croissance démographique que connaît le centre ville de Tokyo et a tous les atouts pour se développer face à la pression foncière envisageable en préservant ses qualités naturelles.

Afin d'illustrer une méthode d'intervention, qui pourrait, sur le long terme et au fil des opportunités, s'étendre à toute la moitié est de Koto, nous avons choisi de traiter le

coeur du quartier, du temple Fukogawa à la Sumida. La Sumida doit pénétrer la ville pour que les habitants soient invités à profiter des berges, du fleuve.

Nous souhaitons mener une action qui vise à réveiller ce quartier «endormi».

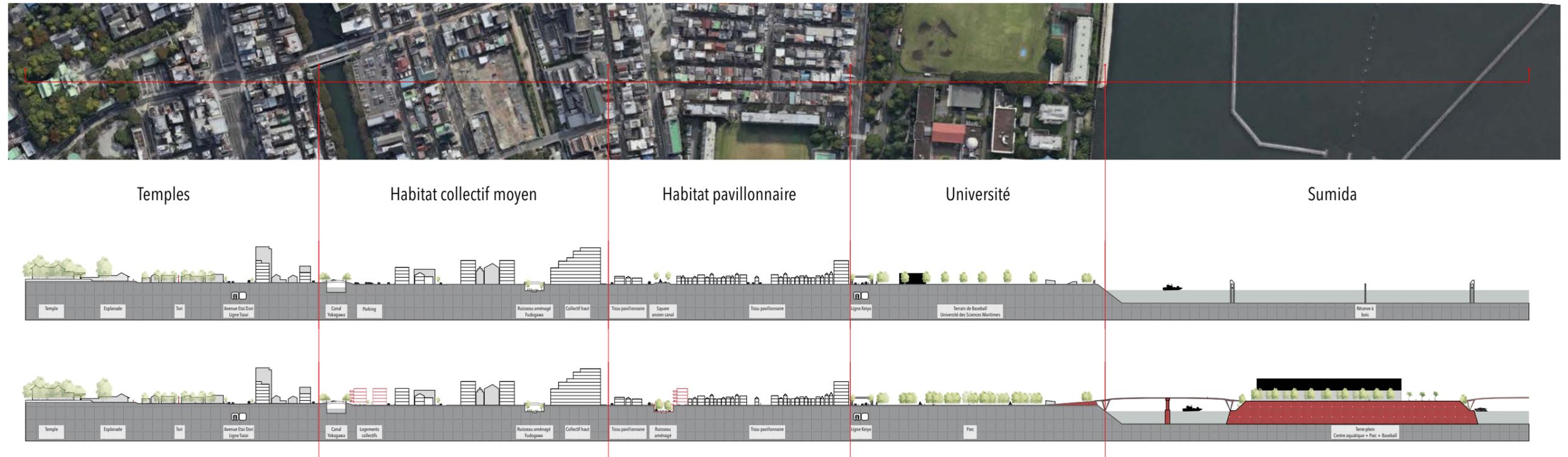


Carte d'intention.

03 Projet

Etchujima, des canaux à la Sumida

Des tissus divers



Coupe : des temples de Fukagawa et Tomioka à la Sumida



Nous avons choisi de traiter Koto en lui redonnant l'accès à son fleuve et ses canaux, de revaloriser ses ressources naturelles tout en s'ouvrant sur ses rives fluviales et voisines. Cette bande d'étude retenue est assez caractéristique du tissu de Koto, du temple

de Fukogawa à la Sumida, nous traversons un bras de canal, un tissu résidentiel pavillonnaire, des parcelles dédiées au stationnement. Ce territoire choisi offre une diversité intéressante et pourrait constituer une réflexion valable sur d'autres sites.

03 Projet

Etchujima, des canaux à la Sumida

Collectif moyen : retourner l'habitat sur les canaux

Pour améliorer le coeur du quartier de notre étude, nous avons l'ambition de redonner les canaux aux habitants du quartier, en ouvrant leurs abords à l'espace public et aux rez-de-chaussée des immeubles.

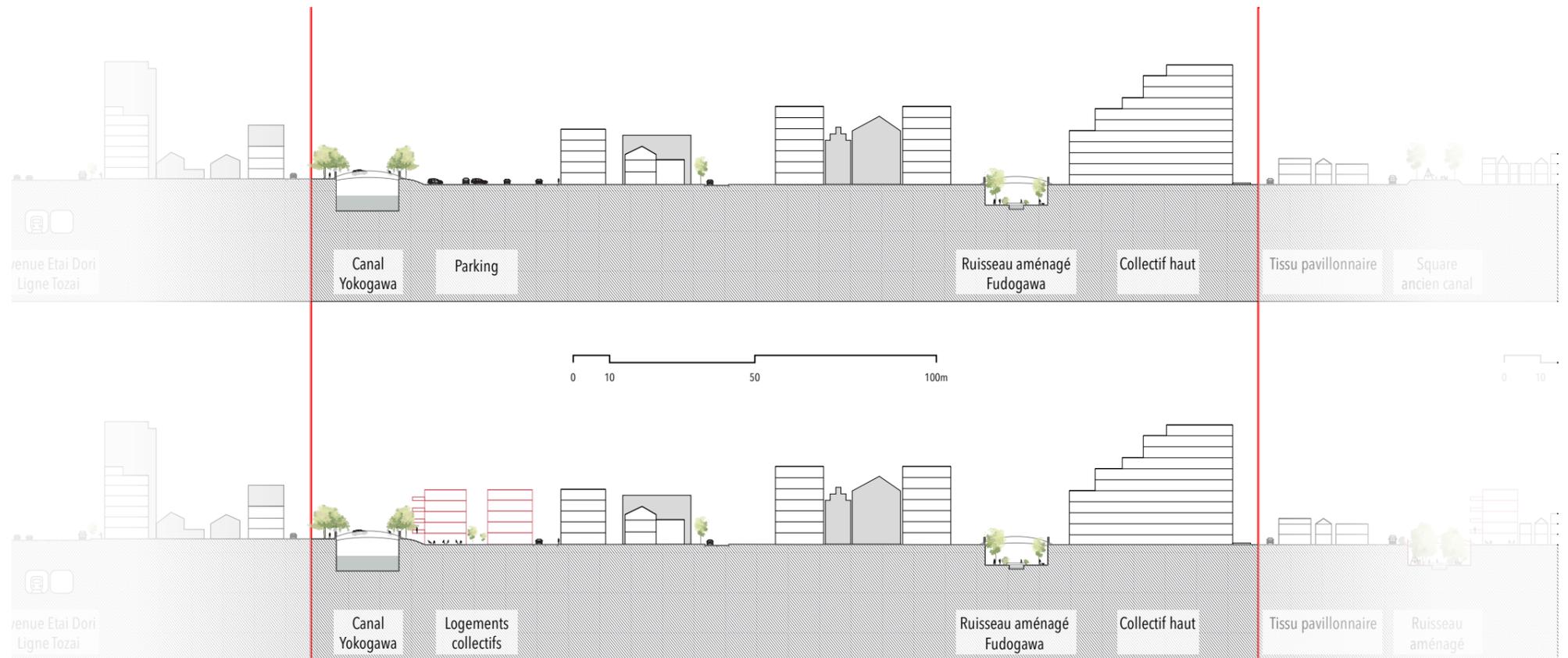
Certains canaux sont plantés mais peu accessibles, ils sont souvent bordés par des parkings ou des immeubles qui leur tournent le dos, l'idée est d'ouvrir ces canaux sur un espace public et de les animer par du commerce.

Le long du canal que nous avons choisi de repenser (300m) dans le quartier Botan 2 Chome, se trouve 3 parkings d'environ 3700m² pour 160 places de stationnement. En mutualisant et rationalisant ces parkings, on pourrait libérer des emprises foncières.

Rationalisation des parkings :

Une place de stationnement c'est environ 11,5 m² et il faut compter 14,3 m² avec les circulations, 160x14,3, cela représente une surface d'environ 2300m².

Cet espace libéré pourrait permettre de développer du logement collectif de quelques étages en réservant le rez-de-chaussée à de l'activité pour animer l'espace public entre le canal et l'habitat et assurer une fonction économique au coeur du quartier.



Coupe : Collectif moyen



Le tissu kotoïte est mité par les parkings



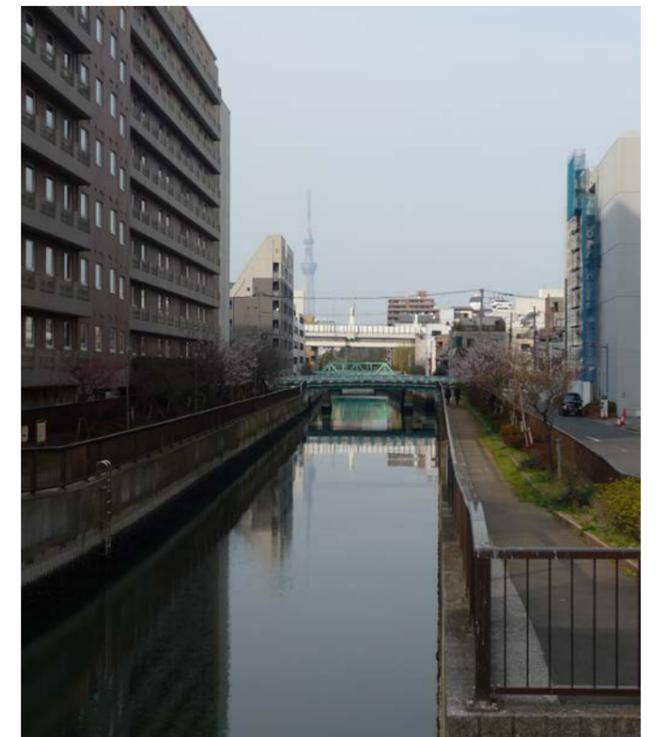
03 **Projet**

Etchujima, des canaux à la Sumida

Rendre la nature plus accessible



Aménagement des canaux, perspective



Les canaux et leur berges, enfermés dans de hautes barrières

03 Projet

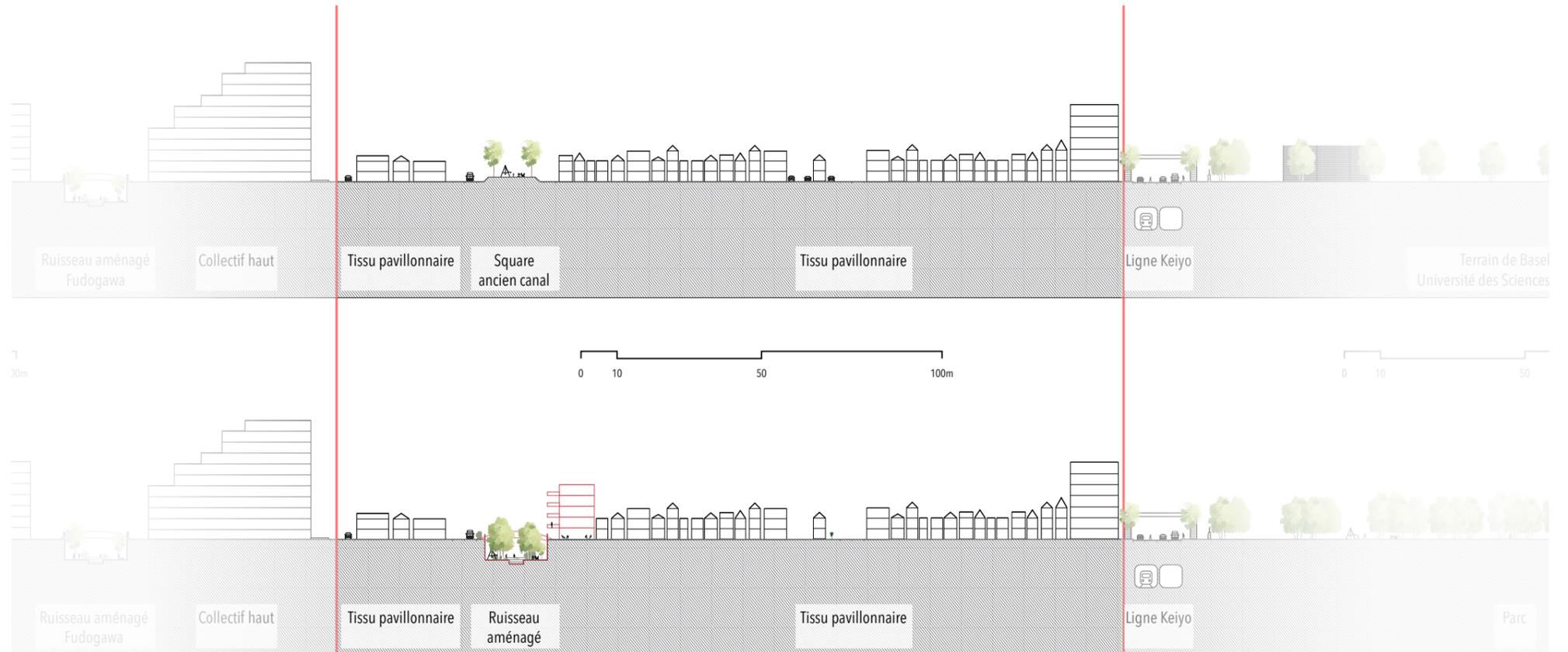
Etchujima, des canaux à la Sumida

Tissu pavillonnaire : ménager des respirations dans un espace mutable

Nous sommes dans un tissu pavillonnaire ou de collectifs bas extrêmement mutable. Déjà parsemé de petits logements collectifs, ce quartier regroupe de nombreux pavillons dégradés, et de nouvelles maisons d'architectes commencent à y émerger.

De plus, de nombreuses parcelles sont libérées et transformées en parc de stationnement. En effet, les propriétaires au regard des règles de location (durée très longue des contrats) ou d'imposition (taxe foncière), ils préfèrent occuper leur terrain par des places de stationnement pour échapper à cette double contrainte juridique.

Cette situation constitue une aubaine, pour l'aménagement de ce quartier, probablement amené à se densifier pour accueillir la population qui se revient vers le centre de Tokyo. Nous envisageons donc d'y sécuriser de nouveaux espaces de respiration en conservant les qualités naturelles du site face à la densification résidentielle, et permettre de proposer un habitat collectif en relation avec ces espaces de nature, à l'image des concepts évoqués dans les pages précédentes.



Coupe : tissu pavillonnaire



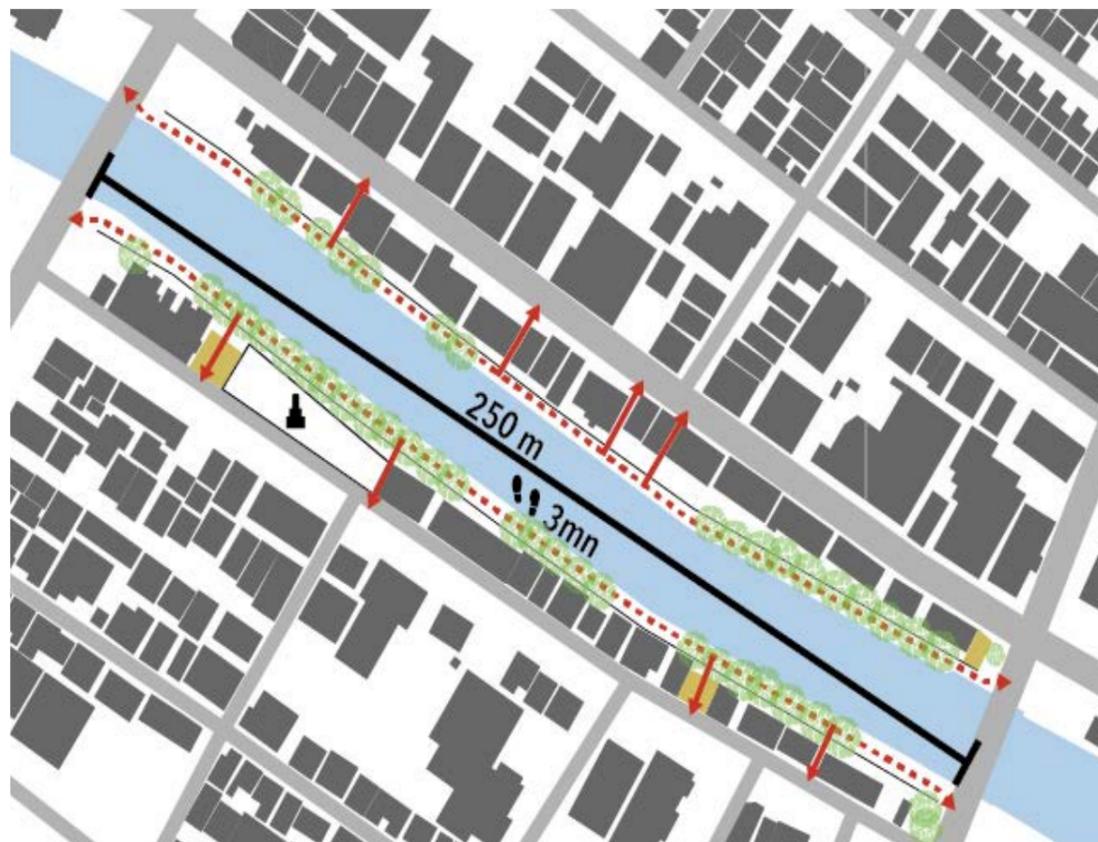
Furishibagawa Waterpark, un aménagement qualitatif



03 Projet

Etchujima, des canaux à la Sumida

Dynamiser le secteur par des poches vertes : diffuser la végétation



Augmenter la porosité du tissu pour rendre les canaux accessibles

Par ailleurs, les canaux se pratiquent à pied le long des rives souvent sur de longues distances sans pouvoir se reconnecter aux voies adjacentes. La maille routière est plus serrée que la maille piétonne !

Pour une meilleure pratique piétonne il conviendrait d'augmenter les accès en les connectant mieux au maillage existant.

Leurs abords doivent être plus ouverts. La suppression des barrières et portillons d'accès pourraient libérer les canaux, et les rendre plus accessibles.

De nombreux stationnements sont situés le long des canaux, bénéficient d'une localisation qui pourrait devenir très prisée

par les habitants.

Les *ma* pourraient également servir de base pour créer de la porosité.



Mobiliser les opportunités foncières pour y glisser de la végétation

Cette image illustre la quantité d'espaces de stationnement qui pourraient être mobilisés pour l'aménagement et le développement du quartier, tous les espaces ici en vert sont actuellement des parcelles dédiées au stationnement.

Une politique de mutualisation et de rationalisation des parkings permettrait un remembrement du foncier, qui libérerait des emprises foncières qu'on pourrait transformer en jardin collectif pour animer la poussée verte du quartier.

Des aménagements légaux pourraient également être réalisés, permettant d'éviter

certaines taxes en transformant une parcelle vide en espace accessible, accueillant par exemple un jardin communautaire temporaire.

03 Projet

Etchujima, des canaux à la Sumida

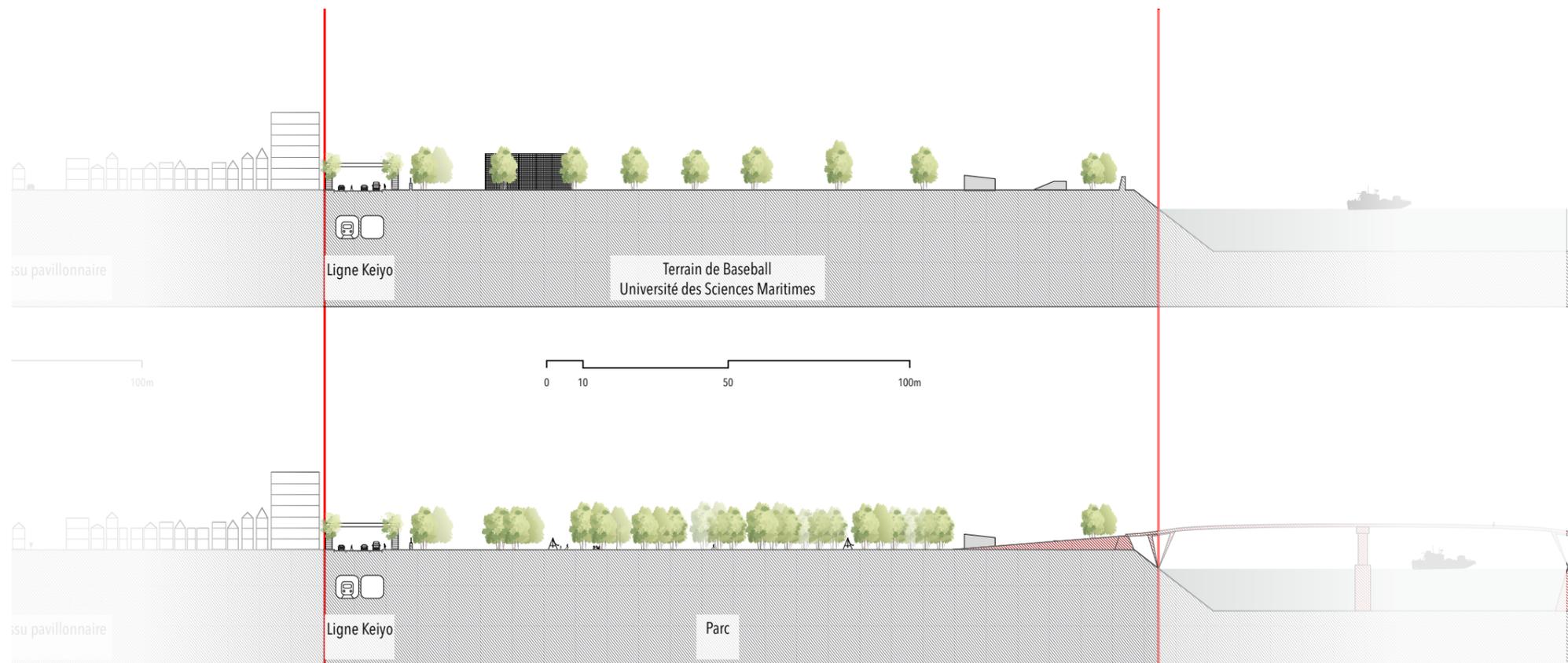
Université : un potentiel naturel à longer et traverser

Pour que l'île artificielle devienne un lieu de destination et de contemplation, et invite les habitants à venir fréquenter les berges pour les rendre plus vivantes, pour qu'elles s'humanisent, nous devons rendre visible depuis Koto ce nouveau lieu.

C'est pourquoi, nous avons eu besoin de récupérer l'espace du terrain de baseball de l'école de la marine pour créer un lieu d'aspiration généreux. Ce terrain sera relocalisé sur l'île, à une centaine de mètres de l'existant. Destiné à l'école, il pourrait aussi bénéficier d'un rayonnement plus large.

Pour la réussite de ce projet, il est également indispensable de rénover les berges, nous avons imaginé une promenade de qualité. Aussi nous créerons une promenade haute sur le mur qui procurera des vues sur toute l'embouchure et notamment sur Chuo et un aménagement paysager sur la partie basse du quai qui participera à une amélioration visuelle du site, notamment depuis l'île créée et Chuo. Nous souhaitons ainsi créer des échanges visuels de qualité entre les rives des deux communes.

De plus, cette promenade se connecterait à celle de la pointe d'etchujima, par le biais de l'île-parc de Nakanoshima, assurant une continuité du réseau de promenade.



Coupe : Université des sciences maritimes



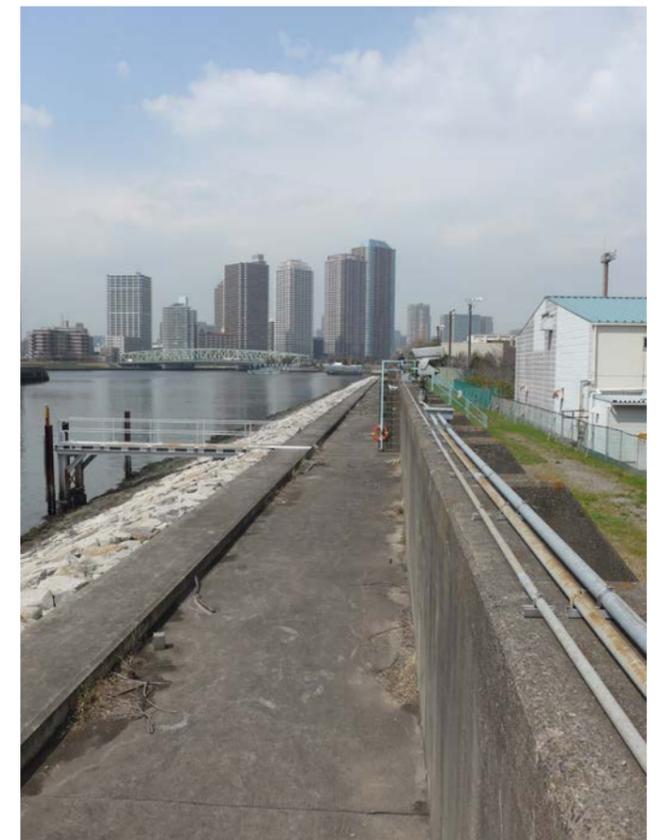
03 Projet

Etchujima, des canaux à la Sumida

Entre



Promenade des berges de l'université, perspective



Etat actuel des berges

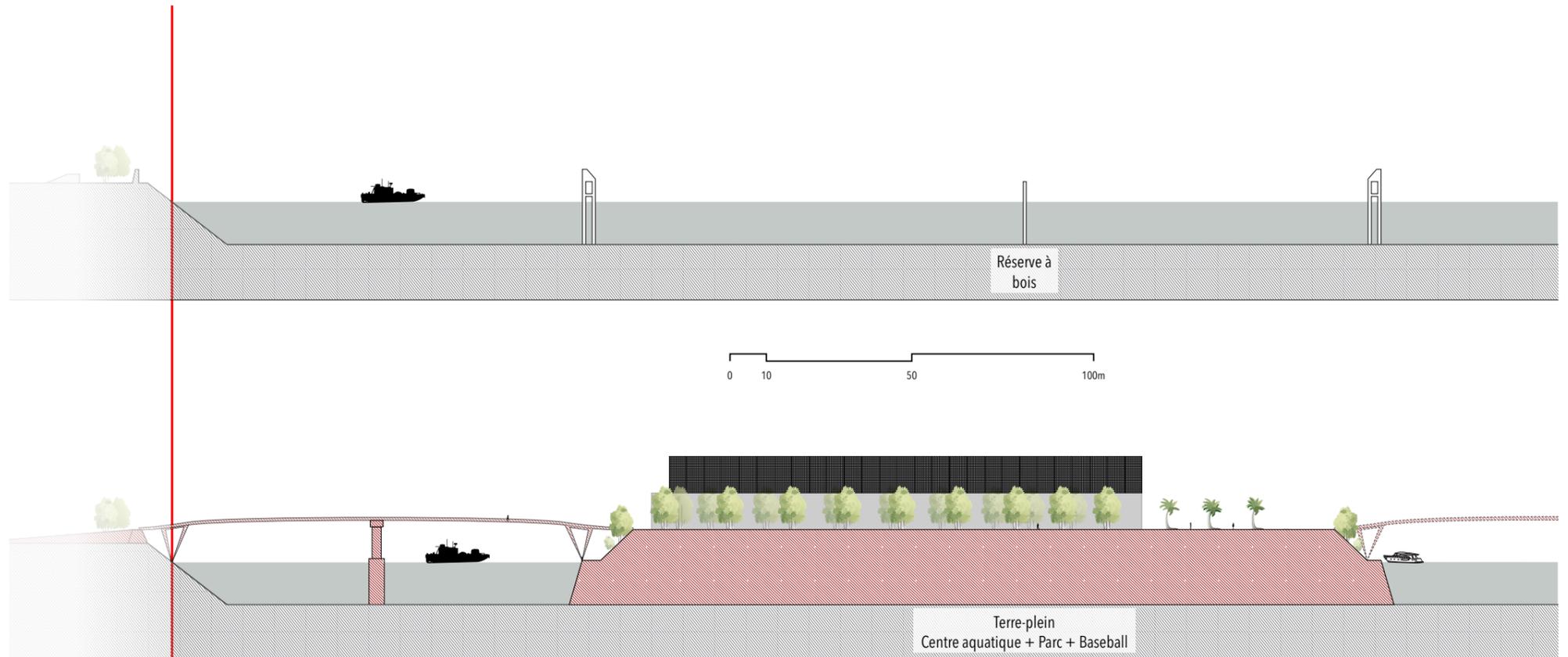
03 Projet

Etchujima, des canaux à la Sumida

Sumida : Créer de nouvelles terres pour se développer en conservant le potentiel naturel

Pour cette première section située sur la Sumida, nous réutilisons la réserve à bois, vaste de 5,5ha, afin d'y créer un lieu actif et attractif sur la Sumida. Notre projet comporte cette ambition de retourner les villes de Chuo et Koto sur leurs rives et le fleuve, pour ce faire il nous a semblé nécessaire de créer un lieu de destination et d'agrément visuel situé sur l'eau.

Nous proposons de transformer cette réserve en île artificielle, et d'y installer un équipement de loisir et de détente au milieu d'un espace de nature, permettant de circuler de la promenade des berges d'Okawabata à celle des ber Cette île sera connectée par deux passerelles, une rejoindra Koto (Etchujima) et l'autre Chuo (Tsukuda).



Coupe : Sumida, réserve à bois



Oarc aquatique Summerland



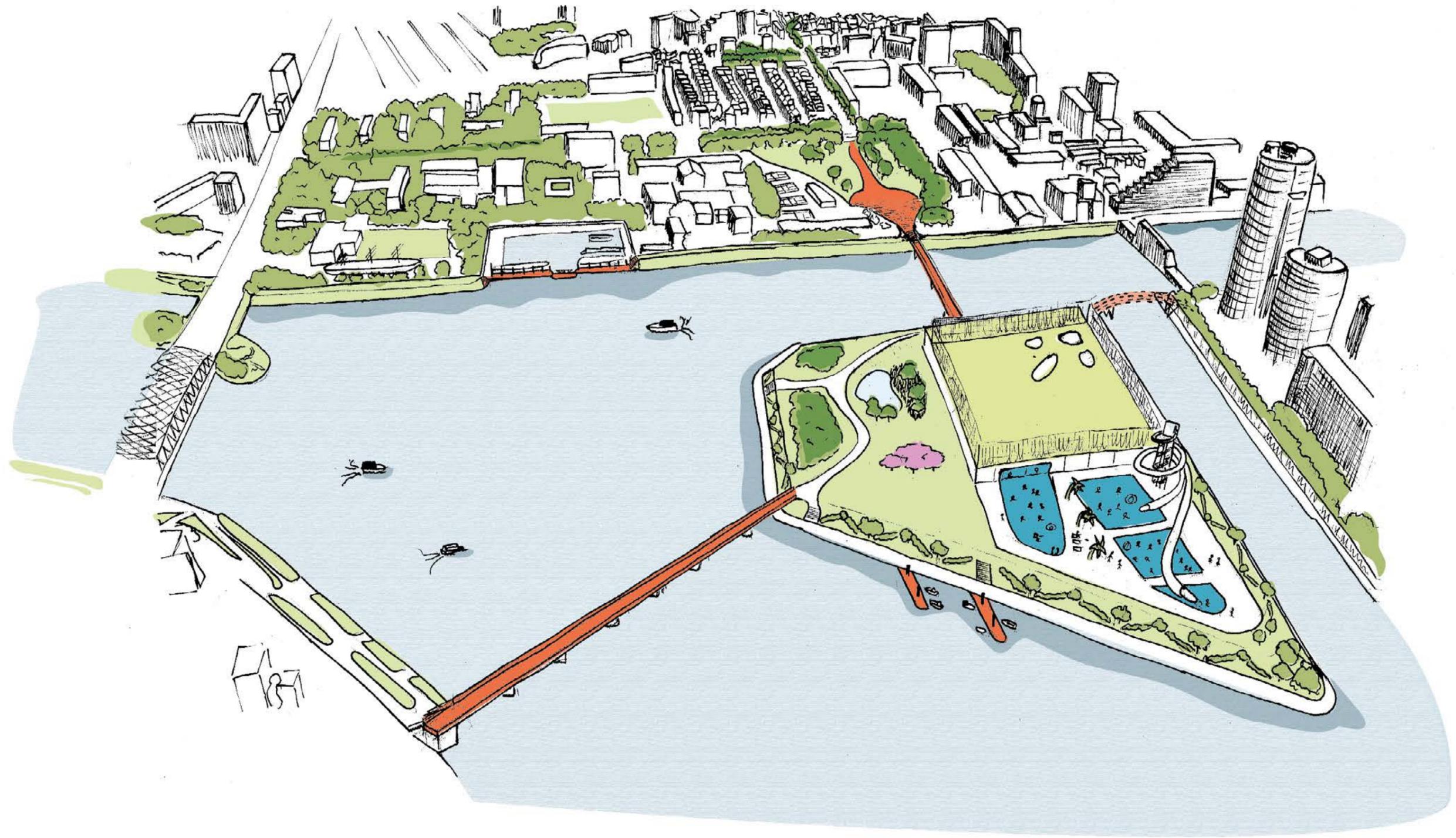
Réserve à bois inutilisée



03 Projet

Etchujima, des canaux à la Sumida

La Sumida s'invite à Koto



Conclusion

Nous avons travaillé avec empathie pendant cinq mois sur cette étude, cinq mois très riche qui nous ont convaincu du fort potentiel urbain de ces deux communes qui se partagent la Sumida.

Nous sommes persuadés que ces territoires constituent des pépites urbaines, et que leur avenir doit être pensé dans un souci de préserver des espaces naturels qui procurent de la respiration aux territoires et du bien être aux habitants. Face aux perspectives démographiques, à la situation centrale de ces quartiers, à la proximité du site olympique, ces territoires doivent se protéger d'une menace économique celle de la « pression foncière » qui pourrait nuire à l'aménité du site.

La Sumida constitue l'élément fédérateur de notre projet. Nous pensons que l'avenir de ces territoires dépend beaucoup de la métamorphose du fleuve, en effet cet élément aujourd'hui quasiment inactif doit reprendre de l'aura et de l'activité. De manière concomitante, nous pensons que les territoires de Chuo et Koto doivent se retourner sur la Sumida. Chuô et Kotô aux formes et préoccupations urbaines différentes doivent s'inventer, en partie, un destin commun.

Nous pensons qu'il faut améliorer la dimension sensible de ces territoires, en développant des percées visuelles sur le fleuve et les canaux.

Cette proposition projetuelle s'inscrit dans une volonté de faire de ces morceaux de villes des territoires durables, en effet il nous a semblé important que ces territoires entrent dans un nouveau système d'aménagement urbain et que la gestion du risque ne soit plus la seule porte d'entrée de leurs aménagements.