

Atelier international Grand Paris / Grand Tôkyô

27 janvier – 2 juin 2017

Jacques-Jo Brac et Nathalie Roseau, enseignants responsables de l'atelier
Avec la contribution sur place de Corinne Tiry-Ono.

L'atelier international 2017 du Mastère AMUR est construit autour d'un séjour de terrain à Tôkyô et structuré autour de trois temps :

- une période de préparation à l'École des Ponts, avec une synthèse des travaux des cinq précédentes années, prolongée par une recherche sur une problématique donnée et une collecte de données relatives à l'aménagement tokyoïte, conduisant à la production d'un dossier thématique et au repérage d'un site de projet ;
- une période d'observation, de repérage et de terrain in situ complétée par des visites d'opération et des rencontres avec des acteurs de l'aménagement
- un travail de projet à l'École des Ponts de retour à Paris, présenté devant un jury d'enseignants et de professionnels.

L'atelier sera encadré par Nathalie Roseau et Jacques-Jo Brac, et recevra l'appui pédagogique sur place de Corinne Tiry-Ono, enseignante à l'école d'architecture de Paris Val de Seine en détachement au Japon.

I_ Objectifs de l'atelier international

L'atelier international est destiné à former les étudiants aux démarches de projet à l'étranger dans les domaines de l'aménagement et de l'urbanisme. Il est à la fois l'occasion d'explorer et de comprendre un contexte métropolitain dont le cadre, les références et les réalisations sont inédits par rapport aux expériences européennes, et de perfectionner des méthodes d'analyse, d'élaboration de stratégies et de proposition d'aménagements qui peuvent être opératoires dans cette situation.

Le choix du Japon et de sa métropole-capitale Tôkyô comme terrain d'investigation pour l'atelier, répond à l'ambition poursuivie par le Mastère, d'une ouverture internationale qui entend offrir un décentrement sur des situations métropolitaines différentes et faire écho en même temps à celles que nous connaissons dans nos villes occidentales.

En effet, le Japon présente une tradition urbanistique moderne que l'on peut qualifier d'hybride, mêlant des emprunts historiques aux sociétés occidentales et leurs adaptations à un contexte local spécifique. Tôkyô en est depuis un siècle et demi le laboratoire d'expérimentation et d'application, tant en raison de son statut de capitale et d'image de la nation, qu'en raison des temporalités courtes de ses cycles de renouvellement urbain (destructions et reconstructions fréquentes, qu'elles soient subies ou organisées). De ce contexte particulier sont nées des pratiques d'aménagement singulières, riches d'inventions, qui bousculent les nôtres et ouvrent des perspectives de réflexion originales. L'hypothèse de cet atelier consiste à opérer le processus inverse en posant le « modèle » tokyoïte comme source et lieu d'expérimentation croisée et prospective de nos propres pratiques d'aménagement.

Miroir de l'Occident, le Japon rencontre aussi les phénomènes les plus aigus des pays industrialisés et métropoles post-industrielles, souvent à des degrés extrêmes. Croissance urbaine et industrielle fulgurante après-guerre, décroissance démographique et vieillissement aigu de la population depuis le début du XXI^e siècle, crise énergétique majeure depuis Fukushima, par exemple, constituent des contextes où les disciplines de l'urbanisme et de l'aménagement se réinventent, parfois de manière accélérée et innovante.

Ce déplacement (culturel et professionnel) sur un terrain qui constitue à nos yeux, un cas unique, s'inscrit dans le cadre d'une formule pédagogique éprouvée – un atelier de projet - qui met les étudiants en situation d'être observateurs et acteurs, et permet d'élargir les perspectives en approfondissant les pratiques de l'aménagement en Europe et plus particulièrement en France. Loin d'être un module isolé, l'atelier international s'inscrit dans la réflexion du Mastère sur la grande échelle et en particulier sur le Grand Paris qu'il accompagne au travers du programme annuel de projets de fin d'études et dont il suit l'actualité de sa progression au travers des questionnements dont s'enrichissent les cours et les séminaires dispensés au sein de la formation. C'est aussi dans cette perspective que nous souhaitons inscrire les travaux de l'atelier international en faisant dialoguer le terrain tokyoïte avec les questionnements en cours sur la construction du Grand Paris.

II_ Principes pédagogiques

L'enseignement dispensé repose autant sur une démarche de pensée que sur un exercice d'urbanisme et d'aménagement sur une grande métropole internationale. Les principes pédagogiques du programme de l'atelier résultent de ces objectifs.

À l'échelle du Grand Tôkyô et de sa gouvernance unique, nombre de problématiques similaires à celles du Grand Paris sont à l'œuvre, tant au niveau de l'actualité (futurs Jeux Olympiques) qu'au long cours (fleuve, mobilité, densités, usages, risques, énergie, rural). Dans cette perspective, nous proposons quatre problématiques urbaines (une au choix par équipe), chacune s'appuyant sur un trait caractéristique de Tôkyô en résonance avec des sites que les étudiants choisiront pour investir plus localement leurs questionnements. A travers l'analyse des enjeux qui les caractérisent, la conception d'actions à différentes échelles spatiales et temporelles, à l'appui d'une réflexion sur leur mise en œuvre, ces problématiques constitueront le socle de la réflexion à la fois théorique et projectuelle menée par les équipes.

Les problématiques retenues cette année ont déjà été pour partie traitées par le passé lors des éditions précédentes de l'atelier : 2010, 2013, 2014, 2015, 2016, encadrées par Claude Prelorenzo (pour les 4 premières), Corinne Tiry-Ono (pour la dernière), et Nathalie Roseau (pour les 5).

Problématiques, sites, projets : Les trois phases de l'atelier

1. Dans une perspective de capitalisation des travaux menés au cours des cinq sessions, la première phase du travail consistera pour chaque équipe à procéder à une relecture de ces travaux, suivie d'une synthèse et d'une reformulation permettant de capitaliser et d'approfondir les résultats des sessions précédentes. En parallèle de cette étude, les équipes choisiront chacune un terrain qui leur paraît particulièrement riche pour explorer de manière située leur problématique, en termes d'enjeux comme de projets. Ce site sera notamment choisi selon trois critères : son accessibilité, un ample territoire, sa représentativité (pour Tokyo, pour la métropole). Ce travail conduira à la production d'un dossier thématique, faisant l'objet d'un premier rendu à l'Ecole des Ponts, clôturant la première phase de l'atelier, et d'un deuxième rendu plus synthétique à Tokyo, dans le cadre du workshop d'une demi-journée qui sera organisé avec une université partenaire.

2. Le séjour in situ permettra d'une part de confirmer la validité du site au regard de la problématique traitée, d'autre part, de mener toutes enquêtes de terrain permettant d'élaborer un diagnostic des enjeux du site au regard de la problématique reformulée.

3. Au retour à l'Ecole des Ponts, s'engagera la phase proprement dite de projet, projet qui devra être considéré comme réponse appropriée à la fois au site et à la problématique de l'équipe. La démarche de projet suivra les séquences classiques de l'analyse, de la stratégie, des actions, le mode de production et de présentation du projet étant à la libre appréciation de l'équipe (scenario, narration, futur de ville...)

Les travaux présentés lors du jury final devront enfin être constitués de telle sorte qu'ils puissent faire l'objet d'une appropriation et d'une présentation par la promotion suivante 2017-2018, lors de l'édition 2018 de l'atelier international à Tokyo.

Les 4 problématiques de l'atelier

Pour chaque thématique, un dossier téléchargeable sur le site educnet regroupe les travaux correspondants (rapports thématiques et rendus finaux) référencés sous leur titre original.

Pour les dossiers thématiques, ils sont référencés comme suit : Année-1T-Thème

Pour les rendus finaux : Année-2R-Titre.

Ville-Nature

Ville-nature (2010, 2015)

Ville-Fleuve (2013, 2015)

Ville maritime (2016)

Ville, risques et résilience (2016)

Ville et ressources (2016)

Ville équipée, ville événement

Ville des équipements (2010, 2013, 2014)

Ville événement (2015)

La ville de l'accès (2016)

Stratifications, densifications, extensions

Ville dense/densifications (2010, 2014)

Stratifications (2014)

Extension urbaine (2010)

Franges et centralités

Franges entre quartiers (2013, 2014)

Centralités, entre local et métropolitain (2013)

La ville de l'accès (2016)

Echelles, du voisinage à la métropole (2015)

VILLE - NATURE

Cette thématique permet de travailler les interactions entre deux grands ordres de l'espace. La ville se fait sur la nature, avec elle, contre elle, sans elle, mais toujours en relation. De la même manière, la nature aujourd'hui se définit en grande partie par rapport à l'urbain. On entendra par nature tous les types d'espaces non urbains : ruraux, forestiers, abandonnés, aquatiques, de même que les espaces de nature dans les villes, parcs, espaces verts, terrains d'aventure etc... Parfois aussi les villes disparaissent dans la nature (villes précolombiennes, Angkor ...) digérées par la végétation, enfouies sous les sables des déserts (Egypte), recouvertes par les flots (barrages, montée des eaux ...). Au delà du déterminisme matérialiste, ce sont les représentations qu'élaborent les sociétés et que mettent en œuvre les gouvernants, qu'il s'agira d'interroger, car ces représentations condensent l'essentiel de la relation à la nature, de la symbolique spirituelle à l'ingénierie.

A Tokyo, la question du rapport ville-nature est particulièrement prégnante de par la forte présence des fleuves et de la baie. La caractéristique d'un fleuve dans une agglomération, c'est la mixité : succession et amalgame de contextes qui renvoient à la nature (géographie, hydrographie, régime des eaux...) et à la société qui le qualifie par des artefacts humains (berges aménagées, ponts, barrages et écluses, régulation du régime, navigation, fermes aquacoles ...). Par ailleurs le fleuve introduit dans la ville une nature perçue comme plus "authentique", y compris par sa dangerosité latente qui signale une certaine incompatibilité entre les événements naturels et les artefacts humains, plus imprévisible que celle des plantations de parcs et jardins, nature domestiquée. Le fleuve peut être tour à tour spectacle, milieu écologique, axe de transport, source de danger. Il est également une structure de l'urbain, un grand espace de respiration et de perspective dans la ville, et de plus en plus une sorte de "réserve foncière" avec la multiplication des plateformes flottantes. Le fleuve induit enfin une topographie

spécifique avec une coupure forte, l'existence de deux rives souvent contrastées dans leur usage et même leur morphologie, les effets d'amont et d'aval.

Un deuxième axe particulièrement sensible à Tokyo recouvre la question des risques et de la résilience urbaine. Qu'il s'agisse des risques sismiques ou d'inondation, Tokyo est une métropole à la fois résistante et fragile. Ses capacités à surmonter les épreuves et les catastrophes au cours du temps, à apprendre des drames, ont révélé son potentiel d'adaptation. Aménager le risque constitue un fil continu de son urbanisation, les défis évoluant avec la société : risques industriels ou terroristes, rétrécissement urbain (Shrinking), etc.

Un troisième axe concerne la question des ressources. Une ville « à énergie positive », maîtrisant l'impact de son extension, recyclant ses flux, équilibrant sa consommation et sa production, réduisant ses dépendances, peut-elle advenir ? Qu'il s'agisse de la place des espaces agricoles, de la gestion des déchets ou encore des enjeux de l'étalement urbain et des risques climatiques, la ville doit compter de plus en plus sur ses ressources propres, naturelles et humaines, pour imaginer son futur.

VILLE EQUIPEE, VILLE EVENEMENT

L'annonce de la désignation d'une ville pour accueillir un grand événement mondial (de la coupe du monde aux Jeux Olympiques, en passant par les expositions) est souvent reçue avec enthousiasme, car l'événement peut marquer profondément l'histoire urbaine à grande échelle. Paris avec son exposition de 1900, Shanghai plus récemment, Tokyo avec les JO de 1964 ou Pékin plus récemment, en sont des exemples parmi d'autres.

_ Sur le plan des spatialités d'abord. Les installations nécessaires pour accueillir l'événement (équipements de grande ampleur, hébergement, infrastructures de transport), peuvent être localisées dans des sites spécifiques, souvent d'extension. Toutefois, au-delà de leurs périmètres opérationnels, on peut se demander de quelle façon ces nouveaux aménagements réinterrogent la ville constituée. Favorisent-ils l'émergence de nouvelles centralités, voire des déplacements ? De quelle façon réinterrogent-ils les autres pans de la ville ?

_ Sur le plan des temporalités ensuite. Comment capter cette occasion rare de courte durée pour opérer un tournant dans l'aménagement de la ville ? Comment ces gros investissements à venir peuvent-ils permettre de catalyser des transformations qui n'auraient vraisemblablement pas pu voir le jour sans ce déclencheur ? Les grands projets inévitables (du sport au transport, de l'hébergement au media), ne risquent-ils pas de capter l'essentiel des ressources au détriment d'une possible transformation en profondeur de la structure de la ville ? Et dans cette perspective, quels sont les possibles pour satisfaire à la fois aux contraintes d'accueil de l'événement et aux conditions idéales de digestion de l'après-événement ?

_ Sur le plan de l'image de la ville dont s'imprègne et que façonne un tel moment mondial. Car la ville événement contribue à transformer singulièrement la ville, en vitrine idéologique, en utopie visuelle d'une ville ludique, futuriste, efficace. Ces représentations de tous ordres s'inscrivent et se stratifient à celles qui leur préexistent, mais aussi à celles qui cohabitent. De quelle façon révèlent-elles le *genius loci* de la ville, contribuent-elles à le stratifier, révéler de nouvelles icônes, et font-elles participer un peu plus ses habitants/citadins à un événement éphémère qui pourtant marquera durablement leur environnement ?

Pour faire événement, la ville doit pouvoir compter sur ses équipements, de grande échelle ou plus diffus. Il est à ce titre proposé d'associer ces deux questions, celle de l'équipement renvoyant à toutes sortes de fonctions et de pratiques urbaines qui supposent des lieux et des réseaux, que l'on songe par exemple au sport, au commerce, au tourisme, à l'accès. Les grands équipements territoriaux en particulier (qu'il s'agisse des infrastructures, des espaces naturels, des centres économiques, industriels et commerciaux, des parcs et systèmes de parcs, des cités universitaires, hospitalières) sont

des lieux qui ont leurs logiques propres. Ils nouent aussi avec les territoires qu'ils traversent et/ou occupent largement, des relations d'interférence qui méritent d'être pensées et aménagées.

PM : pour ce thème, on analysera également le dossier relatif à la Ville de l'accès, qui est décrit plus précisément infra dans le thème « Franges et centralités »

STRATIFICATIONS, DENSIFICATIONS, EXTENSIONS

Même les villes les plus récentes sont l'objet d'un processus de stratification. A fortiori dans toutes les villes qui ont une histoire, le temps a laissé des marques, des lieux, des valeurs et des événements sédimentés. Ces strates sont, pour les plus visibles, celles des tracés des voies, des emprises qui constituent la mosaïque foncière, des bâtiments qui témoignent de leur époque, des divers artefacts qui ordonnent la vie urbaine. La sédimentation est aussi celle des fonctions qui se sont succédées, qui sont en train d'apparaître ou de disparaître, du commerce aux loisirs et aux services urbains.

On interrogera en particulier cette notion au travers du couple densification/extension qui travaille la stratification des villes. Les villes ont inscrit à leur agenda l'impératif d'une stratégie de mutation 'endogène', leur permettant en particulier de maîtriser l'impact de leur extension et de privilégier la compacité de leur développement. La densification des aires urbaines s'articule par ailleurs avec la nécessaire 'respiration' de la métropole, par des espaces ouverts : parcs, bois, forêts, ressources aquatiques, ... Cette notion, parfois brandie comme un dogme, recouvre des situations très différenciées.

Si la ville constituée se construit sur elle-même, se consolidant ou se renouvelant, elle s'étend selon différentes formes. Greffe d'un nouveau programme, quartier ; conquête d'une frontière - naturelle, maritime, dimensionnelle - : à l'horizontale ou à la verticale, extensive ou intensive, elle peut s'opérer par stratification, intégration, juxtaposition, ... L'extension procède des besoins de la ville qui en est l'initiatrice. Dans cette perspective, elle s'inscrit dans une dynamique plus large, celle de l'agglomération à laquelle elle appartient, en croissance ou en décroissance, l'extension renvoyant aussi à son revers, le rétrécissement qui à Tokyo, revêt des formes différentes. L'extension favorise le rééquilibrage ou au contraire, peut déséquilibrer la structure urbaine dont elle fait partie.

FRANGES ET CENTRALITES

L'intériorité des quartiers est favorisée par leur logique propre de fonctionnement (le centre-ville avec commerces, espaces publics, équipements, induisant des effets de convergence, la notion même de quartier supposant une identité qui s'affirme comme différence). Elle peut être amplifiée par la présence à leurs bordures, de structures viaires, naturelles, infrastructurelles, de clôtures ou d'enclaves fermées, qui délimitent et coupent les quartiers les uns des autres. La ville, et particulièrement Tokyo, peut ainsi être lue comme une mosaïque de quartiers ou d'ensembles de taille plus ou moins conséquente, dont les liens sont structurants. Les franges, ces lieux qui séparent les quartiers les uns des autres peuvent aussi être pensés et aménagés à la fois comme lieux en soi, comme constituants d'une structure fluide et continue de la ville, comme transitions poreuses, comme entre-ville. De fait, la question des franges noue avec celle de la polycentralité, des liens étroits.

Le modèle de la ville radio concentrique n'est pas une réalité transhistorique et universelle. En Asie, au Japon mais aussi en Thaïlande, au Vietnam, en Chine, l'idée d'un centre unique qui concentrerait toutes les fonctions de haute urbanité n'est pas une donnée de la réalité des villes. Dans des cas extrêmes le centre principal n'a pas même d'existence. A Tokyo, Roland Barthes a identifié le cœur de la ville occupé par le parc et le Palais impérial comme un "centre vide". On voit partout se constituer de l'urbain attractif autour des centres commerciaux (à Bangkok), de gigantesques "immeubles mixtes" (Roppongi ou MidTown à Tokyo), ou de véritables Central Business Districts. Chacune de ces concentrations urbaines accueille des structures qui opèrent le mélange des fonctions qui hier encore

étaient l'exclusivité du "centre ville" classique : services administratifs, loisirs, intérêt touristique, commerces rares, lieux de rassemblement.... Au delà du polycentrisme, c'est la fonction "centralisée" elle-même qui a tendance à éclater et à se déployer selon une nouvelle logique spatiale qui repose sur la discontinuité géographique (mais la continuité des moyens d'accès), les relations et services à distance, les interactions entre des activités jusque-là disjointes : industrie / art / commerce / loisirs / sociabilités.

Cette articulation entre franges et centralités renvoie à la question des échelles, la question de l'accès à la ville supposant des sauts d'échelle variés qui sont nécessaires pour vivre pleinement la condition métropolitaine. L'espace tokyoïte fait s'entremêler de multiples géographies. La géographie naturelle, celle du fleuve et de sa confluence ; la géographie du quotidien, qui allie des pratiques très diverses dans un espace-temps aux géométries variables ; la géographie de grands artefacts physiques (les grandes infrastructures au premier chef, mais aussi des ensembles urbains, des équipements aux pratiques de masse) ; La géographie économique, celle du fonctionnement d'un port par exemple, et de ses conquêtes et délaissements successifs au gré de son avancée au large, ou celle du commerce de grande distribution ou plus diffus ; la géographie de grandes fonctions urbaines résidentielles, ludiques, de déplacements,... qui superposent et confrontent des strates différentes ; la géographie des périphéries qui s'agrègent à la ville.

Comment rendre la métropole *accessible* ? Le sol urbain constitue un espace public par excellence où se projettent ces interférences et ces confrontations, ces interstices et ces clôtures. L'accès ici n'est pas seulement physique. Il est aussi démocratique, public, culturel, social, économique, alors que les ségrégations sont fortes dans les grandes agglomérations, villes duales où les poches d'informalité le disputent à des enclaves d'extrême richesse.

III_ Mode de travail et déroulement de l'atelier

L'atelier se déroule de février à début juin 2017 selon trois séquences :

1_ Une phase préparatoire et exploratoire

Du 27 janvier au 7 mars : 4 séances dont un rendu

Le lancement de l'atelier est programmé avec une présentation introductive qui aura lieu le 27 janvier. A partir de cette date, les étudiants se répartiront par groupe de travail de 4 à 5 personnes pour analyser les travaux des éditions précédentes qui leur auront été communiqués préalablement. Sur la base de ces lectures et de leur synthèse raisonnée, la production de l'atelier à proprement parler s'engagera le lundi 13 février, au retour des vacances d'hiver avec une première séance d'atelier consacrée aux travaux des équipes.

Le travail qui se déroulera du 13 février au 7 mars, a deux objectifs :

- aboutir la synthèse et la reformulation de la problématique retenue au prisme de références internationales (notamment européennes).
- Identifier un ou plusieurs sites permettant l'exploration de la problématique reformulée au travers du projet.

Il s'agira également d'élaborer un fond d'étude cartographique pour guider la phase d'exploration de la métropole japonaise, que les étudiants feront de manière autonome.

2_ Une phase in situ

Du 17 mars au 25 mars inclus (les enseignants seront présents du 19 au 24 inclus)

Le séjour *in situ* constitue le deuxième cadre de travail. Il permet une confrontation à la réalité tokyoïte, tant de sa matérialité construite que de ses modes de vie, éclairée par des intervenants locaux spécialisés (acteurs, chercheurs, praticiens). À l'échelle des sites choisis par chaque équipe d'étudiants, il s'agit de mener un travail de compréhension (relevés, enquêtes, etc.) et d'extrapolation (premières hypothèses), à partir de la problématique retenue (à réévaluer après l'exploration *in situ*). Permettant une enquête de terrain, cet atelier *in situ* d'une semaine de jours doit être considéré comme une expérience professionnelle en soi, celle d'une équipe d'urbanistes appelée à travailler sur l'avenir et la transformation de situations d'envergure. Cet atelier *in situ* bénéficiera de la contribution de Corinne Tiry-Ono au titre des rencontres qui seront programmées et de l'enseignement qui sera dispensé sur place.

En plus des séances de debriefings et de la journée de terrain commune aux enseignants et aux équipes d'étudiants, le séjour *in situ* prévoit 3 demi-journées de rendez-vous, couplant la visite d'une opération d'aménagement (Odaiba, Tokyostation/Marunouchi, Ohashi) et la rencontre d'un acteur de l'aménagement (promoteur, entreprise de réseaux, mairie d'arrondissement)

3_ Une phase projet

Du 27 mars au 2 juin : 8 séances dont un rendu

Le troisième et dernier cadre de travail consiste, au retour et en équipe, à mener l'analyse et construire les scénarios de projet et d'action. L'ensemble du travail donnera lieu à un rendu final devant un jury composé des enseignants et d'invités extérieurs puis une exposition accompagnant la production d'un livrable

PLANNING DES SEANCES

1_ Phase préparatoire et exploratoire

Vendredi 27 janvier 2017, 12-13H

Présentation du programme de l'atelier international par les enseignants.

Lundi 13 février 2017, 14-18h

Vendredi 17 février 2017, 9-13h

Vendredi 24 février 2017, 9-13h

Examen groupe par groupe des productions.

Vendredi 3 mars 2017, 9-13h : Rendu final de la première phase (30' par équipe)

Mardi 7 mars 2017, transmission du document PDF du dossier thématique et du document PDF de la présentation qui sera faite en anglais lors du workshop à Tokyo (15 minutes par équipe maximum).

2_ Phase in situ

Voir infra.

3_ Phase projet

Vendredi 31 mars 2017, 9-13h

Vendredi 14 avril 2017, 9-13h

Vendredi 21 avril, 9-13h

Examen groupe par groupe des productions des équipes

Vendredi 28 avril, 9-13h : Rendu intermédiaire de la phase analyse-stratégie (30' par équipe)

Vendredi 5 mai, 9-13h

Vendredi 12 mai, 9-13h

Vendredi 19 mai, 9-13h

Examen groupe par groupe des productions des équipes

Vendredi 2 juin, 9-13h : Rendu final devant jury (30' par équipe)

Mardi 6 juin 2017, transmission du dossier PDF final de l'atelier accompagné d'une synthèse en anglais

EVALUATION

L'atelier donnera lieu à des présentations en mode atelier par groupe ou en mode débriefing à Tôkyô, ainsi qu'à des rendus réguliers plus formalisés (un rendu en phase préparatoire, un rendu intermédiaire et un rendu final en phase d'élaboration). L'évaluation du travail mené par les étudiants se fera sur la base de l'investissement régulier lors des échanges en atelier et des travaux présentés lors des rendus, puis diffusés aux enseignants.

IV_ Programme (provisoire) du séjour

Pm

Ce programme doit être complété avec les rencontres suivantes en cours de programmation :

- _ Un Workshop avec l'université partenaire (sous réserve)
- _ Trois visites d'opérations couplées avec des rencontres avec des acteurs de l'aménagement
- _ Trois débriefings auront par ailleurs lieu au centre olympique de Yoyogi (lieu d'hébergement des étudiants). Ils sont destinés à faire le point des enquêtes et travaux menés par les équipes d'étudiants.

Du 13 au 16 mars 2017

Journées préalables à Tokyo pour visites de terrain.

Jeudi 16 mars 2017

Rendez-vous des étudiants avec Rena et installation au Centre d'hébergement du parc olympique de Yoyogi (Office Central Building 3F)

Vendredi 17 et Samedi 18 mars 2017

Terrains équipes

Arrivée dans la soirée de samedi des enseignants

Dimanche 19 mars 2017

Parcours équipes/enseignants de chacun des 4 sites retenus (le parcours sera établi par chaque équipe lors des journées préalables qu'ils auront passées à Tokyo).

Lundi 20 mars 2017 (jour férié au Japon)

Terrain équipes

18h00 (au centre olympique) : Debriefing 1

Mardi 21 mars 2017

Terrain équipes et/ou Rendez-vous

Mercredi 22 mars 2017

Terrain équipes et/ou Rendez-vous

18h00 (au centre olympique) : Debriefing 2

Jeudi 23 mars 2017

Terrain équipes et/ou Rendez-vous

Vendredi 24 mars 2017

Terrain équipes et/ou Rendez-vous

18h00 (au centre olympique) : Debriefing 3

Départ enseignants dans la soirée

Samedi 25 mars 2017

Terrain équipes

Dimanche 26 mars 2017

Départ équipes AMUR vers Paris

Les étudiants seront logés à l'ancien village olympique de Yoyogi (des JO de 1964). Ils bénéficieront sur place de l'aide linguistique et culturelle de Rena Kikuchi, élève ingénieur étudiant en double cursus au département Ville Environnement Transports à l'Ecole des Ponts. Elle les accompagnera aux rendez-vous et pourra effectuer quelques missions de traductions.

Au centre olympique, tous les soirs de 18h à 22h, une salle de réunion a été réservée au nom du mastère AMUR, qui est à la disposition des étudiants pour leurs travaux. Elle sera utilisée lors des trois débriefings que nous ferons au centre.

Bibliographie indicative

- ASHIHARA, Yoshinobu, *L'ordre caché, Tokyo, La ville du XXI^e siècle*, Editions Hazan, 1994
- AVELINE Natacha, *La ville et le rail au Japon. L'expansion des groupes ferroviaires privés à Tôkyô et Ôsaka*, CNRS éditions, Paris, 2003
- AVELINE-DUBACH Natacha (dir.), *Vieillesse et déprise urbaine au Japon*, CGET-La Documentation française, Paris, 2015
- AVELINE Natacha (dir.), « Regards croisés sur les formes de la ville japonaise », *Daruma*, n° 3, Printemps 1998, 290 p.
- BARTHES, Roland, *L'empire des signes*, Edition du Seuil, Collection Points Essais, 2005 (1^{ère} édition : 1970)
- BENEDICT Ruth, *Le Chrysanthème et le sabre*, Picquier Poche, Paris 1995 (1^{er} ed en anglais: 1946)
- BERQUE Augustin, *Du geste à la cité. Formes urbaines et lien social au Japon*, Paris, Gallimard, 1993
- BONNIN Philippe, NISHIDA Masatsugu, INAGA Shigemi, (dir.), Préface de Augustin BERQUE, *Vocabulaire de la spatialité japonaise*, CNRS Editions, 2014.
- BOUISSOU Jean-Marie (éd), *Le Japon contemporain*, Fayard, 2007
- BOURDIER Marc et PELLETIER Philippe (dir.), *L'archipel accaparé: la question foncière au Japon*, Paris, Editions de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, 2000
- CHIRAT Sylvie, *Tokyo*, Bulletin de l'IFA, coll. Portrait de ville, 1989
- FUJITA Kuniko & CHILD HILL Richard (éd.), *Japanese Cities in the World Economy*, Temple University Press, Philadelphie, 1993
- GUILBERT Xavier (éd), *Mangapolis, la ville contemporaine japonaise dans le Manga*, Poitiers, Le Léopard Noir, 2012
- HEIN Carola et PELLETIER Philippe (dir.), *Cities, Autonomy, and Decentralization in Japan*, Abingdon, Routledge, 2006
- KOOLHAAS Rem, OBRIST Hans Ulrich, OTA Kayoko, *Project Japan : Metabolism Talks...*, Taschen, 2011.
- NAMIAS Olivier, avec MOTOOKA Nobuhisa, *Tokyo*, Bulletin de l'IFA, coll. Portrait de ville, Paris, CAPA, 2015
- OHNO Hidetoshi, *Fiber City, Japan Architect*, N°63, 2006
- PELLETIER Philippe, *Atlas du Japon. Une société face à la post-modernité*, Paris, Autrement, 2008
- PONS Philippe, *D'Edo à Tokyo, Mémoires et modernités*, Gallimard, Paris, 1988
- SCOCCIMARRO Rémi, « Le rôle structurant des avancées sur la mer dans la baie de Tôkyô », thèse de doctorat sous la direction Philippe Pelletier, Université de Lyon II, 2007, 272 p. (thèse en ligne : http://theses.univ-lyon2.fr/documents/lyon2/2007/scoccimarro_r#p=0&a=top)
- SHIBATA Kinko, « Neoliberalism, risk and spatial governance in the developmental state: Japanese planning in the global economy », *Critical planning*, n° 15, 2008, p. 92-118.
- SORENSEN André, *The Making of Urban Japan. Cities and Planning from Edo to the 21st Century*, Routledge, London, 2002
- TERADA Mariko, KIRA Moriko, *Japan. Towards Totalscape. Contemporary Japanese Architecture, Urban planning and Landscape*, NAI Publishers, Rotterdam, 2000
- TIRY-ONO, Corinne, « Le renouveau des gares et quartiers de gare centraux de Tôkyô dans le contexte de l'Urban Renaissance au début du XXI^e siècle », in M. Franck et T. Sanjuan, (dir.), *Territoires de l'urbain en Asie. Une nouvelle modernité ?*, Paris, CNRS éditions, 2015, p. 105-130
- TIRY-ONO, Corinne, « Modèles et règlements dans la conception des espaces ouverts du quartier des gares de Shinjuku à Tôkyô », in N. Lancret et C. Tiry-Ono, (dir.), *Architectures et villes de l'Asie contemporaine. Héritages et projets*, Bruxelles, Éditions Mardaga, 2015, p. 103-125
- TIRY, Corinne, « Shibuya, Shinjuku, Ikebukuro. Trois gares à Tokyo » *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 338, jan-fév. 2002, p. 98-101
- TIRY Corinne, « Tôkyô : le chantier de la Yamanote Sen », *Urbanisme*, n°295, juillet-août 1997, p. 21-25
- WALEY Paul, « Tokyo-as-World-City: Reassessing the role of Capital and the State in Urban Restructuring », *Urban Studies*, n° 44, 2007, p. 1465-1490.