

**Université Lumière Lyon 2**

**École doctorale : Sciences sociales**

# **Le rôle structurant des avancées sur la mer dans la baie de Tôkyô**

*Production et reproduction de l'espace urbain*

par Rémi SCOCCIMARRO

Thèse de doctorat de Géographie, aménagement et urbanisme

Sous la direction de Philippe PELLETIER

Présentée et soutenue publiquement le 7 décembre 2007



Composition du jury :

Thierry SANJUAN, professeur à l'université Paris 1

Philippe PELLETIER, Professeur à l'université Lyon 2

Henri DESBOIS, maître de conférences à l'université Paris X Nanterre

Manuelle FRANCK, Professeure à l'INALCO

Christian MONTÈS, maître de conférences HDR à l'université Lyon 2







## Contrat de diffusion

Ce document est diffusé sous le contrat *Creative Commons* « [Paternité - pas d'utilisation commerciale - pas de modification](#) » : vous êtes libre de le reproduire, le distribuer et le communiquer au public à condition de mentionner le nom de son auteur et de ne pas le modifier, le transformer, l'adapter ou l'utiliser à des fins commerciales.

## Remerciements

Je tiens à remercier en premier lieu mon directeur de recherche, **M. Philippe PELLETIER** pour son enthousiasme, pour la confiance qu'il m'a portée, pour son aide précieuse et le sérieux de son implication qui ont fait progresser mon travail dans ses phases critiques.

Beaucoup de personnes sont à remercier au Japon, je ne peux toutes les citer, tant l'accueil fut remarquable, de la part des individus, comme des institutions. Je remercie en particulier la *Japan Foundation* pour son financement.

J'exprime mes profonds remerciements envers M. **MASAI Yasuo**, professeur de géographie, qui m'a accueilli à l'université Risshô et m'a accordé de très nombreux entretiens et discussions informelles qui ont guidé mes recherches.

Par la suite, c'est M. **GOTO Haruhiko**, architecte et urbaniste, professeur à l'université Waseda qui m'a accueilli dans son laboratoire d'aménagement urbain, en m'intégrant pleinement dans son équipe pendant plusieurs années. Une pensée chaleureuse également pour tous ses étudiants.

Je tiens aussi à remercier les personnes qui m'ont accordé les longs entretiens de recherches, et permis de collecter un grand nombre de sources primaires, dont des documents internes précieux, sur lesquels ma recherche s'est largement appuyée.

Je remercie vivement mon camarade Vincent ALAMERCERY pour son aide et son soutien indéfectible dans la phase finale de rédaction.

Mes pensées vont également à ma compagne, MIYAZAKI Kaiko, pour son soutien moral, ainsi qu'à ses parents, Miyazaki Yoshihiko et Hiro, qui m'ont permis de séjourner au Japon dans de très bonnes conditions pour mettre à jour ma recherche.

Enfin je remercie mes parents, Paul et Madeleine SCOCCIMARRO, pour leur soutien moral, logistique et financier qui m'a été indispensable.

## Sommaire

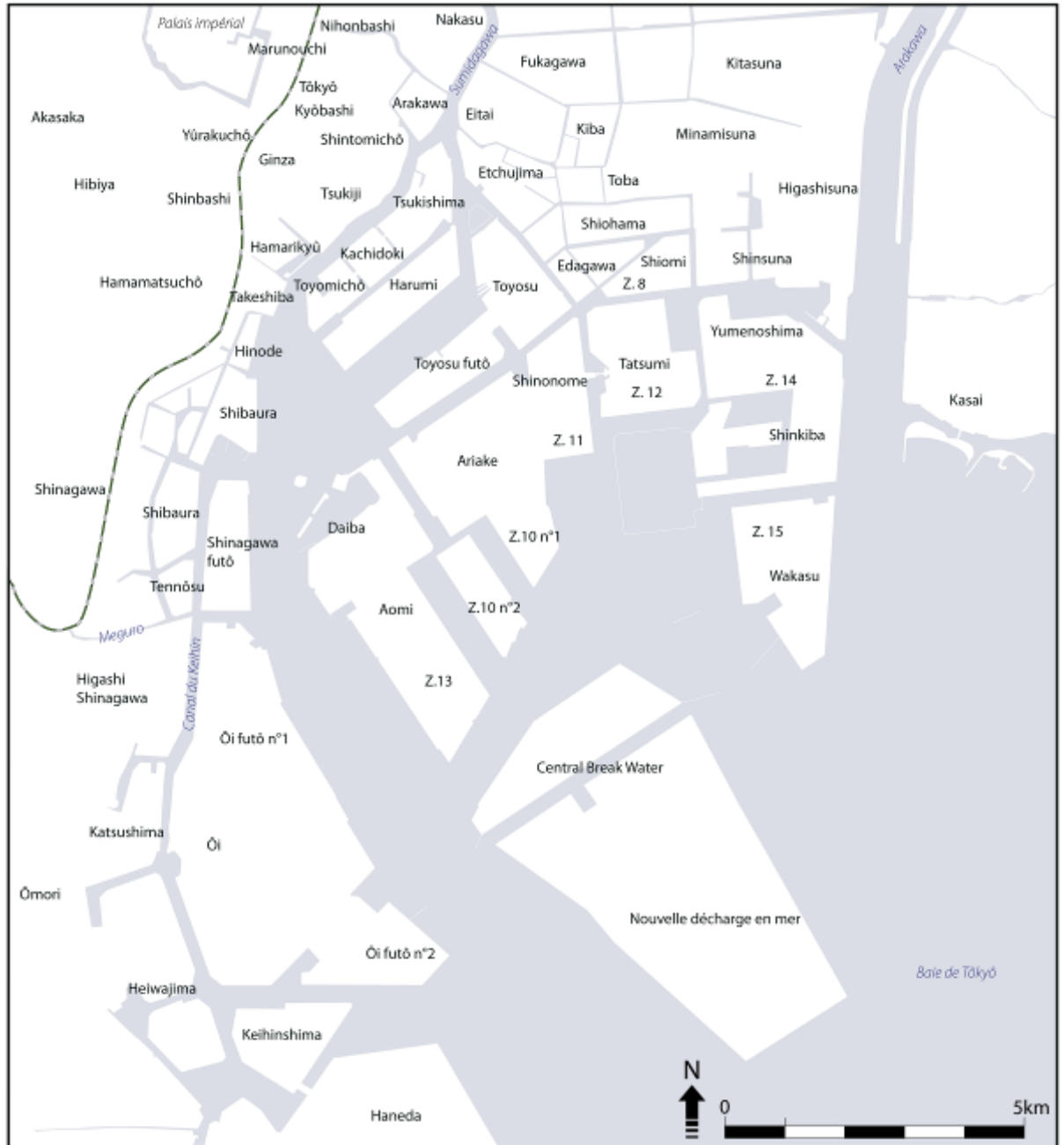
INTRODUCTION	11	
<b>PARTIE I</b>	<b>PRODUIRE L'ESPACE : L'OPERATION RINKAIFUKUTOSHIN, DU CBD GLOBAL A L'URBAN RESORT</b>	<b>19</b>
Chapitre 1 : Edo-Tôkyô, une métropole construite sur la mer	21	
A. Les débuts de l'urbanisme sur la mer	21	
B. L'industrialisation du littoral	24	
Chapitre 2 : Super Tôkyô	36	
A. Une ville globale à la tête d'une mégapole de 90 millions d'habitants	37	
B. L'organisation spatiale de la mégapole Tôkyôte	44	
Chapitre 3 : Tôkyô Rinkaifukutoshin du CBD à l'urban resort	55	
A. Déconcentrer le Toshin	56	
B. Le projet et les acteurs de l'opération RFT	61	
C. De l'échec, une mutation inattendue	66	
D. Vers l'urban resort	75	
<b>PARTIE II</b>	<b>L'URBANISATION DES TERRE-PLEINS DU PORT DE TOKYO, ENTRE GENTRIFICATION ET REPEUPLEMENT DU CENTRE DE LA MEGAPOLE</b>	<b>90</b>
Chapitre 4 : Trois échelles pour analyser le retour au centre ville	91	
A. Retour à Tôkyô	91	
B. Toshinkaiki, le retour au centre ville	95	
C. Le rôle du peuplement des terre-pleins dans la croissance démographique du Chûô-ku	104	
Chapitre 5 : La reconversion urbaine du port de Tôkyô	113	
A. Trois opérations emblématiques de la transformation des terre-pleins du port	115	
B. Une gentrification multiformes des terre-pleins du port ?	131	
C. La rénovation du front de mer dans la baie de Tôkyô : Yokohama Minato Mirai 21 et Makuhari Shintoshin	140	
<b>PARTIE III</b>	<b>REPRODUCTION DE L'ESPACE, PRODUCTION DE LA VILLE : LE PASSAGE AU WOTAFURONTO ウォーターフロント</b>	<b>160</b>
Chapitre 6 : Production de villes nouvelles ou de nouvelles villes ?	162	
A. Des villes du XXIe siècle ?	162	
B. La nouvelle fabrique de la ville	163	
C. Ville Haute sur terrains plats	166	
D. Le RFT : Disneyland gratuit, mais sans la parade	172	
Chapitre 7 : Production de paysage : le wôtâfuronto ウォーターフロント	175	
A. La création du waterfront	175	
B. Une politique d'image réussie	181	
C. Dernières résistances à l'artificialisation du littoral : le cas de Sanbanze	184	
Chapitre 8 : Surproduction d'espace dans la mégapole de Tôkyô	189	
A. Les questions posées par la notion de manque de place ou de pénurie d'espace	189	
B. La situation réelle du problème d'espace dans les mégapoles	192	
C. Un système de production face à un excédent d'espace	200	
CONCLUSION	209	
ANNEXES	215	
BIBLIOGRAPHIE ET SOURCES	238	
TABLE DES FIGURES	264	
TABLE DES PHOTOGRAPHIES	266	
INDEX	267	
TABLE DES MATIERES	270	

## Abréviations

- ASM : Avancée(s) sur la mer
- BTP: Bâtiments et travaux publics
- CBD : *Central business district*, quartier d'affaires
- CES : Coefficient d'Emprise aux Sols (*kenpei ritsu* 建ぺい率)
- COS : Coefficient d'Occupation des Sols (*yôseki ritsu* 容積率)
- DID : *Densely inhabited district* (*jinkô shûchû chiku* 人口集中地区)
- DK : *Dining Kitchen* (salle à manger cuisine)
- HCE : Haute-croissance économique (*Kôdokeizaiseichô* 高度経済成長)
- HTS : Harumi Triton Square
- IAA : Industrie agro-alimentaire
- IHI : Ishikawajima heavy industries (*Ishikawajima Harima jûkô* 石川島播磨重工)
- JR : Japan Railways
- LDK : *Living Dining Kitchen* (salon + salle à manger cuisine)
- MHI : Mitsubishi Heavy Industries (*Mitsubishi jûkô* 三菱重工)
- MLIT : Ministry of Land, Infrastructures and Transport (*Kokudokôtsûshô* 国土交通省)
- MM21 : Minato Mirai 21 (*Minato Mirai 21* みなとみらい21)
- MNC : Makuhari New City (*Makuhari ShinToshin* 幕張新都心)
- NTIC : Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication
- OTM : *Ôtemintetsu* 大手民鉄, grandes compagnies ferroviaires privées
- PLD : Partie Libéral Démocrate (*jiyûminshutô* 自由民主党)
- PME : Petites et moyennes entreprises
- PMI : Petites et moyennes industries
- PPP : Partenariat public privé
- RC21 : River city 21
- RFT : *Rinkaifukutoshin* 臨海副都心 (Sous centre du front de mer)
- SET : Secrétariat d'Etat au territoire (*kokudochô* 国土庁)
- TIC : Technologies de l'information et de la communication
- TMG : Tôkyô Metropolitan Government (*Tôkyô Tochô* 東京都庁)
- ZIP : Zone industrialo-portuaire







Le port de Tôkyô



## INTRODUCTION

La rénovation urbaine du front de mer est, depuis le début des années 1980, un sujet récurrent tant chez les aménageurs que chez les analystes, géographes, urbanologues, architectes ou sociologues. En témoignent deux éléments : une bibliographie abondante, dont nous ne retiendrons ici que quelques titres (cf. bibliographie générale) et la diffusion du phénomène sur l'ensemble de la planète. À tel point que le terme anglais de *waterfront* a été adopté dans presque tous les pays. C'est, par exemple, le cas du Japon où, sous la prononciation et l'écriture de *wôtâfuronto* ウォーターフロント, il tend à se substituer aux expressions plus traditionnelles de *minato* 港 (« port ») ou de *mizube* 水辺 (mot à mot : « bord d'eau »), sans toutefois désigner la même chose comme nous le verrons.

La rénovation urbaine du front de mer remet en cause les liens jusque-là connus entre la ville et son littoral, et plus spécifiquement entre la ville et son port. Géohistoriquement, toute ville n'est pas forcément un port. En revanche, tout port est bien souvent une ville, ou conduit tôt ou tard à former une ville quand il se développe. Les révolutions industrielles successives du XIXe siècle et d'une majeure partie du XXe siècle ont renforcé cette relation structurelle, et l'ont portée à un haut niveau dans les métropoles ou les mégapoles (Londres, New York, Shanghai, Tôkyô...). Mais les changements économiques et technologiques de la fin du XXe siècle et du début du XXIe siècle l'ont considérablement affaiblie ou, plus exactement, modifiée.

L'économie métropolitaine est devenue encore plus multifonctionnelle. Ses voies d'importations, d'exportations et de circulation se sont diversifiées. Aéroports et autoroutes s'ajoutent désormais aux ports et aux routes maritimes, en les détrônant parfois. De nombreux secteurs économiques liés à l'activité portuaire ou à une localisation littorale sont en perte de vitesse, comme la sidérurgie ou la construction navale, à moins qu'ils ne se concentrent dans des lieux précis en se modernisant. Parallèlement, les fonctions tertiaires des métropoles se développent dans le cadre d'économies nationales et mondiales de plus en plus financiarisées. La fonction portuaire d'entrepôt de matériaux lourds et de marchandises afférente à tout type d'industrie décline en conséquence, tandis que les immeubles de bureaux et les services complémentaires se multiplient dans le centre des villes ou en immédiate périphérie.

La crise des espaces économiques portuaires se traduit donc par des friches de plus en plus vastes et nombreuses. Elle s'accompagne simultanément d'une mutation de l'activité portuaire elle-même et de sa technologie qui prennent désormais la forme de la conteneurisation. Or le trafic conteneur est en expansion constante, et singulièrement en Asie orientale (TAILLARD, dir, 2004). En connectant davantage la métropole et son port à l'économie globale, la conteneurisation élargit à la fois la dimension portuaire de la ville - à une échelle mondiale - tout en la recadrant spatialement - à une échelle locale, si tant est que les autorités portuaires et les édiles de la métropole aient effectué à temps le virage technologique et économique.

Selon les cas, et si l'on prend les extrêmes, les villes verront leur espace portuaire se ruiner, y compris sur le plan de la sociologie urbaine en abritant des populations paupérisées dans des milieux dégradés et des paysages sombres, ou bien se moderniser à outrance, dans le domaine de la technologie et de l'activité portuaire ainsi que sur le

plan de la rénovation urbaine. Celle-ci semble donc une issue pour sortir la ville d'une économie qualifiée généralement de fordiste. Elle se pose également en modèle, rapidement dénommé post-fordiste ou post-moderniste, voire en panacée pour certains, comme en témoigne le succès international des opérations du type Docklands à Londres ou Waterfront à Boston pour ne prendre que les plus connues des pionnières.

Partout, les processus semblent identiques d'une rénovation à l'autre, d'un pays à l'autre, et leurs déclinaisons sont nombreuses, riches, complexes : réhabilitation de friches industrialo-portuaires, nouveaux bâtiments à la mode ou futuristes, équipements technologiques sophistiqués ; urbanisme impliquant à des degrés divers secteur public et secteur privé, avec une forte tendance en faveur de l'investissement des grandes entreprises ; déconcentration, nouvelle centralité ou nouvelle frontière ; nouvel espace urbain voire nouvelle urbanité, gentrification, émergence d'un nouvel espace de loisirs urbains, redécouverte du front de mer sur tous les plans : paysagers, économiques, sociologiques ou symboliques...

Il s'agit bien d'une problématique pleine et entière de géographie, synthétique et déclinable à différentes échelles, du mondial au micro-local en passant par le national et le régional. Comme le souligne le géographe Brian HOYLE, « une rénovation réussie en front de mer demande de comprendre les processus dans leur globalité et d'apprécier la localisation spécifique des villes portuaires. La revitalisation des fronts de mer se place à l'interface délicate et controversée entre la fonction portuaire et l'environnement urbain élargi » (HOYLE 2001).

\*

Étudier ce qui se passe actuellement au Japon, dans la baie de Tôkyô (*Tôkyôwan* 東京湾) et singulièrement sur le front de mer tôkyôte, permet, dans cette perspective à la fois analytique et quasi opérationnelle, d'évaluer en quoi le processus de rénovation urbaine du front de mer tôkyôte, sinon plus largement japonais, suit ces logiques, en quoi il revêt, ou non, les mêmes formes.

L'exemple du Japon vient en effet rapidement à l'esprit car ce pays est immédiatement identifié comme étant insulaire, maritime, doté d'activités urbaines et industrielles qui semblent intrinsèquement liées au littoral. Les images des combinats industriels japonais lourds et polluants, gagnés avec audace sur la mer, sont encore présentes dans les têtes, et continuent de hanter nos manuels scolaires. L'exemple de la baie de Tôkyô arrive au premier rang d'entre elles car les réalisations spectaculaires de terre-pleins, d'aéroport sur la baie ou de ponts-tunnels y sont très importantes. Elles frappent les esprits, à l'instar des images de ces rares plages surpeuplées et des derniers espaces verts bien rabougris, sans parler des eaux polluées. Il faut y ajouter le fameux projet de l'architecte japonais TANGE Kenzô 丹下健三 qui, au cours des années 1960, prévoyait de bâtir une immense ville nouvelle sur pilotis dans la baie de Tôkyô et qui, même s'il ne s'est pas concrétisé, continue d'alimenter les imaginations ou les spéculations.

L'exemple de Tôkyô, enfin, s'impose. Car il s'agit de la plus grande ville du monde, avec ses trente et quelques millions d'habitants sur une aire de cinquante kilomètres de rayon. Cette mégapole est une « ville globale » ou une « ville mondiale », quelle que soit la terminologie que l'on retient, aux côtés de New York et de Londres, en attendant probablement Shanghai. C'est la capitale d'un pays qui constitue l'un des piliers de la Triade. Sa stature tant matérielle que symbolique est donc très puissante, à la fois vis-à-

vis du reste du pays et de ses autres villes, comme Ôsaka ou Nagoya, et vis-à-vis du reste du Monde. Car le Japon fut pendant longtemps considéré comme un « modèle » en vertu de son supposé « miracle économique », et de sa non moins supposée combinaison originale entre « tradition et modernité ». Plus récemment, les villes japonaises et Tôkyô principalement sont apparues comme des espaces de liberté pour les architectes et les urbanistes se réclamant peu ou prou du post-modernisme, que l'effondrement de la Bulle foncière et financière (1985-1990) et le marasme des années 1990 ont à peine peu tempérés. Comme à l'accoutumée, le Japon glorieux et triomphant céderait la place à un Japon déclinant, dépassé, mais bientôt rebondissant ou renaissant à l'image du phénix.

Mais ce qui se passe sur le front de mer tôkyôte permet de dégager un autre point de vue. Quatre caractéristiques principales affinent la problématique générale et mettent en valeur la spécificité de l'aménagement du front de mer tôkyôte, même s'il ne s'agit pas de se lancer dans un comparatisme risqué, surtout à ce niveau.

Premièrement, **la place géohistorique du port de Tôkyô est spécifique**, et pèse encore lourdement. Elle l'est vis-à-vis des autres grands ports étrangers. Elle l'est aussi vis-à-vis des ports japonais dits modernes qui remontent au milieu du XIXe siècle, tels que Yokohama (également dans la baie de Tôkyô) ou Kôbe, des binômes avant-port/métropole (Yokohama pour Tôkyô, Kôbe pour Ôsaka, Kitakyûshû pour Fukuoka) qui sont en pleine recomposition. Se pose ainsi la question de la validité d'un « modèle tôkyôte ».

Son ancêtre, le port d'Edo 江戸, est un port classique d'estuaire, situé en aval de la rivière Sumida 隅田川 par laquelle arrivait l'essentiel du trafic via le fleuve Tone 利根川 dans la plaine du Kantô et, au-delà, de l'océan Pacifique ; les flux qui passaient par la baie n'étaient pas prépondérants. Sociospatialement, le port d'Edo relevait essentiellement de Shitamachi 下町, la Ville basse plébéienne et commerçante, en opposition à Yamanote 山の手, la Ville haute, patricienne. D'une certaine façon, la ville, parce qu'alors dominée par l'élite guerrière, tournait le dos à la mer. S'ajoutaient également des raisons physiques liées à l'insalubrité et à l'insécurité que représentaient les espaces littoraux, ici comme dans le reste du Japon, avec les aléas naturels (séismes plus dévastateurs dans les terrains alluviaux, risques de tsunami 津波 ou de fortes marées, typhons).

Avec les révolutions industrielles successives à partir de la fin du XIXe siècle et les transformations de la ville, les flux traditionnels avec l'amont via la Sumida, ses affluents et les différents canaux d'Edo devenu Tôkyô se tarissent. Ce phénomène opère donc beaucoup plus tôt que dans d'autres villes portuaires qui restent liées à leur fleuve. Le port de Tôkyô est en quelque sorte alors libéré d'une emprise amont. Il prend une autre dimension, façonne un autre espace. Mais il est concurrencé par l'avant-port que constitue Yokohama, mieux placé à l'orée de la baie et en eaux plus profondes, comme en témoignent les aléas de ses multiples projets d'extension ou de rénovation (THOUNY, 1999).

Il faut d'ailleurs attendre 1941 pour que le port de Tôkyô soit vraiment constitué, comme organisme en tant que tel, et ouvert la même année au commerce international. Ce moment représente tout un symbole pour la « Capitale de l'Orient » (Tô-Kyô, 東京), dont le sens ne se réfère pas seulement à la partie orientale du Japon comme on le pense

généralement mais bien à sa situation en Extrême-Orient dont elle se veut la dominatrice au sein d'un empire japonais presque à son apogée (PELLETIER, 2003).

Tôkyô tournait un peu moins le dos à la mer, en vertu d'une combinaison entre la bourgeoisie et la stratocratie qui avait pris la place de l'ancien shôgunat, mais sans plus. Les quartiers situés entre Yamanote et le cœur de Shitamachi deviennent ceux de la bourgeoisie commerçante. Ils se rapprochent du centre, à l'instar de Ginza 銀座, voire de l'ensemble du Chûô-ku 中央区 (l'un des arrondissements du centre). Les aspects plus portuaires s'y glissent, entre plèbe et bourgeoisie. À la différence d'autres métropoles, ces quartiers portuaires ou proches du port ne sont guère cosmopolites, soient que les étrangers y soient peu nombreux (à l'exception d'une partie du quartier de Tsukiji 築地), soient qu'ils habitent ailleurs dans la métropole, ce qui est principalement le cas. Le caractère actuel du front de mer tôkyôte hérite de cette situation sociologique originale, qui contribue à « japoniser » la situation.

Deuxièmement, la politique de terre-pleins gagnés sur la baie, qui culmine au cours de la **Haute Croissance**<sup>1</sup> (1955-1973) au bénéfice des industries lourdes et chimiques, **transforme le front de mer en une vaste zone industrielle** où l'habitat et les fonctions autres qu'industrielles ne sont que marginales. Ces terre-pleins, pratiquement inaccessibles comme nous le verrons plus en détail, bouchaient tout accès à la mer. Mais leur logique d'avancée systématique, régulière, quasi mécanique et presque implacable sur le large a également pour effet de faire reculer ce front de mer plus en avant dans la baie. Il l'éloigne physiquement de l'hypercentre métropolitain. La reconquête de ces terre-pleins dans une perspective d'extension d'un hypercentre engorgé ou bien de création d'un nouveau centre bis ou tiers n'en apparaît que plus difficile. En tout état de cause, et contrairement à plusieurs autres fronts de mer dont les opérations sont assez proches du centre (Londres, Baltimore, Singapour, Rotterdam...), elle est conditionnée par une série de nouvelles infrastructures, notamment de transport urbain, pour en faciliter l'accès, le rapprochement.

Troisièmement, la nature même de cette avancée, c'est-à-dire le fait qu'il s'agisse de terre-pleins, créés par comblement et non par poldérisation comme on le prétend trop souvent, que ce soient **des espaces artificiels créés *ex nihilo*, vastes et entièrement disponibles, donne corps à tous les rêves urbanistiques** ayant une *tabula rasa* comme socle pour des opérations de grande envergure. Cela ne signifie pas que le Japon n'ait connu cette expérience de *tabula rasa*, souvent dramatique en l'occurrence, comme le séisme de 1923 dans le Kantô 関東, les bombardements étatsuniens pendant la Seconde guerre mondiale ou bien l'anéantissement de Hiroshima 広島 et de Nagasaki 長崎 en 1945, pour n'en retenir que les épisodes les plus emblématiques, à tel point qu'on a parlé d'« urbanisme d'opportunité » (BOURDIER et PELLETIER, 1994). Mais, là, nous sommes dans un nouveau contexte de saturation des métropoles, de développement économique intense et, comme on l'a vu, de redéfinition mondiale des espaces portuaires.

---

<sup>1</sup> Ci-après sous l'acronyme de HCE pour Haute Croissance Economique *kôdokeizaiseichô* 高度經濟成長.

Les terre-pleins de la baie de Tôkyô, dont la construction n'a, à dire vrai, jamais cessé depuis la construction d'Edo (fig.1 p.20 et fig.2 p.24). Elle est relancée à partir des années 1980 dans le cadre de la dérégulation de la loi de 1973 qui l'avait cadencée. L'ensemble de ces terre-pleins forme donc un espace presque hors du commun, pour ne pas dire hors norme. Certes, les 448 hectares de la zone 13 du port de Tôkyô accueillant le « Sous-centre du Front de mer », ce *Rinkai Fukutoshin* 臨海副都心 qui constitue le cœur de cible de notre analyse (ci-après sous l'acronyme de RFT, cf. fig.29 p.57, fig.30 p.59 et fig.31 p.64), paraissent réduits comparés aux 2 226 ha des Docklands londoniens. Mais si l'on englobe les dizaines et dizaines d'hectares de terre-pleins alentour qui sont rénovés dans le sillage du RFT ou en parallèle, comme les 107 hectares de Harumi 晴海 ou les 110 hectares de Toyosu futô 豊洲埠頭, si l'on ajoute encore les diverses rénovations effectuées dans la baie de Tôkyô, que ce soient les 186 hectares de Minato Mirai 21 みなとみらい 21 à Yokohama ou les 1 480 hectares de Maihama New Town à Chiba 千葉, nous passons dans une autre dimension, sans parler du montant colossal des sommes engagées. Le cas japonais devient tout sauf secondaire. Il est au contraire totalement pertinent comme emblème d'un aménagement littoral et portuaire, au moins sur le plan quantitatif mais aussi, comme on le verra, sur le plan qualitatif.

Tôkyô, capitale du pays mais atypique dans son parcours politique, devient dans ce contexte le lieu d'observation idéal, pour ne pas dire le laboratoire, d'une mutation systémique. Le géographe SAITO Asato, auteur de l'un des rares articles scientifiques fouillés consacrés au RFT en langue non japonaise, estime ainsi que cet aménagement a moins à voir avec les rénovations des *waterfronts* occidentaux qu'avec un projet national conforme au national-développementalisme japonais (SAITO 2003). À une autre échelle, il faut se demander si le RFT constitue un exemple original par rapport à ses équivalents dans le reste de la baie tôkyôte ou du Japon, s'il s'agit d'un modèle pionnier qui a été imité ou bien d'un cas à part. Autrement dit, le RFT est-il typique ou atypique par rapport au Japon ou à l'étranger ? A-t-il eu un effet de structuration contagieuse auprès de sa périphérie immédiate ou de diffusion au-delà, ou bien n'a-t-il rien provoqué ?

Enfin, la fabrication de terre-pleins sur le front de mer renvoie à la question d'un « manque d'espace au Japon », puisqu'il s'agit de nouveaux terrains agrandissant le territoire. Cette thématique a souvent été traitée de façon caricaturale. Elle est en tous les cas récurrente. Elle dépasse les simples cadres de la ville, du port, de Tôkyô, de sa baie, d'autres métropoles et d'autres baies japonaises, pour s'élargir à l'ensemble de l'occupation du territoire japonais. Elle demande donc à être abordée dans une perspective plus vaste dans l'espace, et plus longue dans le temps, renvoyant aux pratiques agraires pré-industrielles dont on peut se demander si elles constituent les prémisses des avancées sur la mer contemporaines. Elle permet aussi de faire le point sur la situation actuelle d'un espace japonais, saturé d'un côté, inégalement occupé de l'autre, avec le devenir paradoxal des terre-pleins qui se construisent encore dans la baie de Tôkyô et qui sont... vides.

\*

Notre thèse est d'estimer que cette production d'espace, de territoire, obéit à une logique économique qui revêt des formes géographiques spécifiques dans un cadre



sociologique et culturel original. Selon cette approche, le jeu des acteurs impliqués dans la rénovation du front de mer tōkyôte sera moins abordé sous l'angle des modalités opératoires de l'aménagement urbain et davantage sous le prisme de leur fonctionnalité systémique. Signalons d'emblée que l'identité de ces acteurs révèle quelques surprises car les principaux, institutions et entreprises, ne correspondent qu'incomplètement à ceux que l'on rencontre habituellement dans la construction de la ville japonaise. Et pour ceux qui sont habituels, leur combinaison et leur rôle respectif différent en partie de ce qui se passe dans les rénovations occidentales des fronts de mer.

Notre hypothèse est que les terre-pleins côtiers, par leur malléabilité particulière, représentent, dans le contexte japonais, des territoires particuliers qui structurent la forme et l'avancée de la ville.

Les mégaprojets sur terre-pleins, conçus dans les années 1980, ont été le point de départ de la reconversion urbaine des espaces portuaires des mégapoles japonaises. Nous avons choisi de nous appuyer sur l'étude du plus vaste d'entre eux, le *Rinkaifukutoshin*.

**Comment, au delà de son développement chaotique, l'aménagement de la zone n° 13 a-t-il initié une reconversion des terre-pleins du port de Tôkyô ?**

**Dans quelle mesure cette reconversion participe-t-elle aujourd'hui à la réorganisation du cœur de la mégapole ?**

**Enfin, que peut-on déduire, en termes de produit urbain, de l'avancée de la ville sur les terre-pleins du port ? Sont-ils une simple reproduction de l'espace urbain sur de nouvelles surfaces ou sont-ils une surface de production de nouveaux espaces urbains ?**

\*

Sans aucun doute, il s'agit d'un sujet important et passionnant à étudier. Il n'y a pourtant guère d'autres travaux non japonais et approfondis sur la question, hormis des passages dans tel ouvrage (CYBRIWSKY 1991, BERQUE dir. 1994, PELLETIER 1998), tel article (FUJITA Kuniko 1991, 2000 ; FUJITA Kuniko & HILL Richard 1995, 2000 ; MACHIMURA Takashi 1992, 1995), ou telle recherche (MEDDA & NIJKAMP 1997) qui succèdent aux travaux plus anciens consacrés par Peter RIMMER sur les ports japonais (RIMMER, 1986). Assez curieusement, un article plutôt complet sur l'urbanisation des fronts de mer, certes déjà un peu ancien, néglige même outrageusement le cas du Japon, se contentant de citer Ôsaka, en oubliant purement et simplement Tôkyô et sa baie (NORCLIFFE et al. 1996). Ces lacunes demandent évidemment à être comblées, ce qu'espère faire cette thèse en s'appuyant sur les sources japonaises qui sont, elles, très nombreuses, qu'elles soient primaires ou secondaires (cf. bibliographie générale).

Pour mener notre recherche nous nous sommes attaché à coller à la réalité du terrain. Tout d'abord, en nous rendant de nombreuses fois sur la zone du port de Tôkyô, et aussi

plus largement sur l'ensemble de la baie, en particulier sur les zones des autres grands projets comme *Minato Mirai 21* à Yokohama et *Makuhari New City* à Chiba<sup>2</sup>.

L'arpentage régulier du terrain<sup>3</sup>, le plus souvent possible à pied, nous a permis d'acquérir une connaissance intime de ces espaces et de faire de nombreux relevés. Nous avons pu aussi observer les profondes mutations opérées depuis notre premier contact avec la baie de Tôkyô, au milieu des années 1990.

De longs entretiens, de plusieurs heures, auprès des personnes en charge de la gestion et du développement de ces grands projets urbains sur les fronts de mer nous ont permis d'approcher au plus près les processus décisionnels et d'avoir des informations précises sur le déroulement des opérations depuis la conception des projets. Il s'agit essentiellement des responsables des Bureaux des Affaires Portuaires (*Kôwankyoku* 港湾局) et de la Planification Urbaine (*Toshikeikakukyoku* 都市計画局) des départements (Tôkyô-to 東京都, Kanagawa-ken 神奈川県 et Chiba-ken 千葉県), mais aussi auprès des bureaux d'urbanisme des villes (*shi* 市) de Yokohama et Kawasaki, et des arrondissements (*ku* 区) de Tôkyô : Chûô, Minato, Shinagawa, Ôta, Kôtô et Edogawa.

Nous avons pu également nous entretenir avec certains responsables des branches foncières des deux plus grands groupes privés qui se partagent l'aménagement de la baie de Tôkyô : Mitsui (immobilière *Mitsui Fudôsan* 三井不動産) et Mitsubishi (immobilière *Mitsubishi Jisho* 三菱地所).

Cela nous a permis de rassembler une documentation constituée prioritairement de sources de première main : publications officielles (recueils des travaux, recueils statistiques, compilations historiques<sup>4</sup>), publications internes des administrations (documents de travail, pré-projets, documents cartographiques) et documents produits par le secteur privé.

De cette documentation et des relevés de terrains, nous avons produit un certain nombre de cartes originales sur lesquelles nous nous sommes appuyé pour nos démonstrations. Nous avons réalisé nos fonds à partir des cartes du Japan Map Center<sup>5</sup> et de l'atlas numérique AlpsMap ProAtlas d'où proviennent également les photographies aériennes utilisées ; le travail cartographique a été produit à l'aide des logiciels Adobe Illustrator et Mapublisher.

Les conversions yen-euros ont été faites aux cours de l'euro en 2007 et elles n'ont qu'une valeur indicative qui ne prend compte ni l'inflation ni les variations des cours de l'euro.

Au final, l'étude du terrain, l'analyse des cartes et le recoupement des données ont guidé une réflexion aiguillée par les apports théoriques et cognitifs des auteurs de la bibliographie, en particulier les ouvrages d'Augustin BERQUE mais aussi, et surtout, de

---

<sup>2</sup> Voir les cartes de la localisation en annexe I p. 216

<sup>3</sup> Voir annexe p. 215

<sup>4</sup> Les différents bureaux publics de l'aménagement ou de la construction réalisent régulièrement des « compilations historiques » de leurs activités.

<sup>5</sup> *Nihon chizu sentâ* 日本地図センター.

Philippe PELLETIER qui nous a initié à l'approche de l'espace japonais, par une saine démarche sans concessions ni dénigrement, et toujours en lien avec la réalité concrète du terrain.

\*

Notre démonstration se fera en trois temps qui correspondent aux trois interrogations énoncées plus haut.

Notre **première partie sera consacrée à l'opération Rinkaifukutoshin**. Après avoir présenté le cadre du terrain, Tôkyô et sa baie, nous verrons comment le fonctionnement de la mégapole japonaise, ville globale et tête asiatique de la Triade, permet de comprendre la conception du mégaprojet *Rinkaifukutoshin*. À travers l'histoire chaotique de l'opération, nous pourrions tenter, dans un deuxième temps, de comprendre la nature de cette tentative de production urbaine. Nous essayerons en particulier de montrer les modalités de son influence sur le réaménagement du port de Tôkyô.

Dans une seconde partie nous nous intéresserons à **la reconversion de la zone interne du port de Tôkyô**. Nous montrerons qu'elle correspond à une véritable avancée de la ville, sur un modèle adapté à la situation foncière de l'après Bulle et selon des principes issus de l'expérience du *Rinkaifukutoshin*. Cela nous permet d'expliquer comment la reconversion urbaine des terre-pleins du port joue un rôle de premier plan dans les dynamiques sociodémographiques qui remodelent actuellement les quartiers centraux de la capitale japonaise, au cœur du phénomène de retour au centre, le *toshinkaiki* 都心回帰.

Enfin, notre dernière partie sera consacrée au **produit urbain de ces reconversions**. Nous poserons la question de la nature urbaine de ces aménagements et de l'émergence d'un nouvel espace dans la mégapole : le front de mer. Cela nous conduira à poser la question de l'avenir des terre-pleins du port de la baie, face au maintien d'un système de production, et même de surproduction d'espace à Tôkyô.

## PARTIE I

### Produire l'espace : l'opération Rinkaifukutoshin, du CBD global à l'urban resort



*Aomi, zone « international business », Rinkaifukutoshin, 2007*

Les premières conquêtes sur la mer au Japon furent surtout agricoles et rurales, ce qui est logique pour des sociétés anciennes. Ainsi le premier temps des avancées sur la mer<sup>6</sup> fut surtout celui des shinden 新田, des terres agricoles<sup>7</sup> conquises sur les estrans et les zones humides estuariennes.

La riziculture inondée n'est pas un facteur automatique d'anthropisation du littoral, mais par les techniques qu'elle réclame et par l'organisation sociale qu'elle implique, elle en prépare cependant remarquablement bien le terrain. Poursuite de l'essartage « par d'autres moyens », les ASM peuvent être vues comme les prolongements quasi naturels des opérations de shinden (*shindenkaihatsu* 新田開発) menées à l'intérieur des terres (BERQUE et SAUZET, 2004).

Les ASM ne se limitent cependant pas aux terres agricoles, et elles ont aussi une histoire urbaine au Japon. De fait, l'ancienneté de l'urbanisme au Japon est parallèle à une littoralisation précoce des villes, bien que cela ne soit pas systématique. Aujourd'hui, à l'exception de Kyôto 京都, ancienne capitale impériale, et de Sapporo 札幌, ville coloniale construite au XIXe siècle, les villes de plus d'un million d'habitants, dont les mégapoles de Tôkyô, d'Ôsaka 大阪 et de Nagoya 名古屋, sont situées sur le littoral. Une grande partie, si ce n'est la moitié, de l'espace central de ces villes est construite sur des terre-pleins côtiers. Sept des vingt-trois arrondissements de Tôkyô sont concernés, dix des vingt-quatre arrondissements d'Ôsaka, ainsi que les villes de Kôbe 神戸, Yokohama 横浜, Hiroshima 広島, etc.

Ce phénomène n'est pas en soi une spécificité locale ou historique. Si certains auteurs soulignent que le phénomène des ASM est particulièrement répandu en Asie (BERTRAND et GOELDNER, 1999a) un tour du monde de l'occupation du littoral montre que la plupart des côtes supportant des activités humaines sont touchées par des phénomènes d'anthropisation (HUDSON, 1996). En cela Tôkyô ne fait pas exception.

De même, suivant la même chronologie que les villes d'Amérique du Nord et de l'Europe occidentale (RONCAYOLO, 1990), les emplacements portuaires des villes japonaises ont acquis une place particulière dans les entreprises de réhabilitation urbaine des années 1970 et 1980. Les mêmes questions se sont posées : reconversions, réhabilitations des paysages urbains, grands projets, mise à niveau des équipements dans le cadre de la conteneurisation, etc.

Parmi les terrains immédiatement mobilisables pour les opérations foncières, les friches ferroviaires de centre ville figuraient en bonne place. De vastes espaces construits sur la mer sont libérés progressivement à la même période des emprises industrielles ou portuaires. Cela a créé un effet d'aubaine qui a été d'autant plus fort que ces terrains étaient extrêmement bien situés, à quelques kilomètres seulement des centres villes.

Ces terre-pleins côtiers ont été d'autant plus la cible de projets de quartiers d'affaires qu'ils offraient des possibilités très avantageuses par rapport au reste de la ville. Ils sont bien situés par rapport au centre et la structure particulière de la propriété foncière sur

---

<sup>6</sup> Ci-après sous l'acronyme de ASM.

<sup>7</sup> Majoritairement des terres à riz, mais pas uniquement.

ces terrains facilite et accélère le remembrement urbain. Ces espaces ont pu être mis à la disposition immédiate des promoteurs publics ou privés.

De vastes opérations sur plusieurs centaines d'hectares ont ainsi été conçues pendant la période de la Bulle. La plupart ont cependant été mises en chantier au milieu des années 1990, après l'éclatement de la Bulle, dans un contexte foncier passé à la déflation. Parmi celles-ci, l'opération RFT sur le terre-plein n°13 du port de Tôkyô est considérée comme une plus grande opération urbaine au monde, tant par la surface, pratiquement 450 hectares d'un seul tenant, que par son budget colossal, plus de 15 milliards d'euros.

Le premier chapitre de cette partie sera consacré au contexte géohistorique de la construction des ASM dans la baie de Tôkyô. Cela permettra de mieux comprendre l'ampleur et la nature des transformations de l'occupation des terre-pleins de la baie.

Dans un deuxième temps, nous aborderons la question de la capitale japonaise dans sa dimension nationale et internationale. Mais aussi dans le cadre plus local de la structuration socio-spatiale et des politiques d'aménagement à l'échelle de la ville et à l'échelle de la région urbaine, dans lesquelles s'inscrit l'aménagement RFT.

Ainsi replacé dans son contexte, nous tenterons de comprendre dans un troisième temps le déroulement de l'opération RFT jusque dans ses dernières évolutions. Nous définirons la nature de la transformation du front de mer du port de Tôkyô que cette opération a impulsée et le modèle de développement qui a essaimé par la suite dans le reste de la baie.

## ***Chapitre 1 : Edo-Tôkyô, une métropole construite sur la mer***

### **A. Les débuts de l'urbanisme sur la mer**

#### **1. La construction d'Edo**

Entre la fin du XVI<sup>e</sup> siècle et le début du XVII<sup>e</sup> siècle, deux villes sont créées pratiquement ex-nihilo : Ôsaka et Edo. Leur construction résulte d'une volonté politique forte qui correspond à l'unification du territoire japonais sous la fêrule d'un pouvoir militaire. C'est d'abord TOYOTOMI Hideyoshi (豊臣秀吉 1536-1598) qui crée de toutes pièces sa capitale, Ôsaka, en déplaçant les marchands de la ville de Sakai 堺 sur les terrains marécageux au pied du château qui domine le delta de la rivière Yodo (*Yodogawa* 淀川). La famille des shoguns (généralissime) TOKUGAWA 徳川 prend le pouvoir en 1602 et établit sa capitale à Edo, qui donne son nom à la période historique de 1602 à 1868. Dès les premiers temps de la construction de la ville, des terrains sont conquis sur la mer.

##### ***a. Les travaux de la forteresse***

Lorsque le premier shogun de la dynastie militaire TOKUGAWA, TOKUGAWA Ieyasu (徳川家康 1543-1616), prend possession en 1590 de la forteresse d'Edo, celle-ci est en ruine. TOKUGAWA Ieyasu n'est pas encore shogun et Edo n'est alors qu'un petit village

de pêcheurs sur l'embouchure du fleuve Tone (*Tonegawa* 利根川) qui se jette dans la baie (de Tôkyô), formant de nombreuses zones humides et marécageuses, dans une période encore marquée par les conflits guerriers. Une fois au pouvoir suprême, il installe à Edo son quartier général, le *Bakufu* 幕府, qui devient l'organe administratif central du Japon de cette période.

Le château est érigé sur les flancs des plateaux de Musashino 武蔵野 à l'Ouest et sur ces terrains marécageux de l'embouchure deltaïque des bras du fleuve Tone.

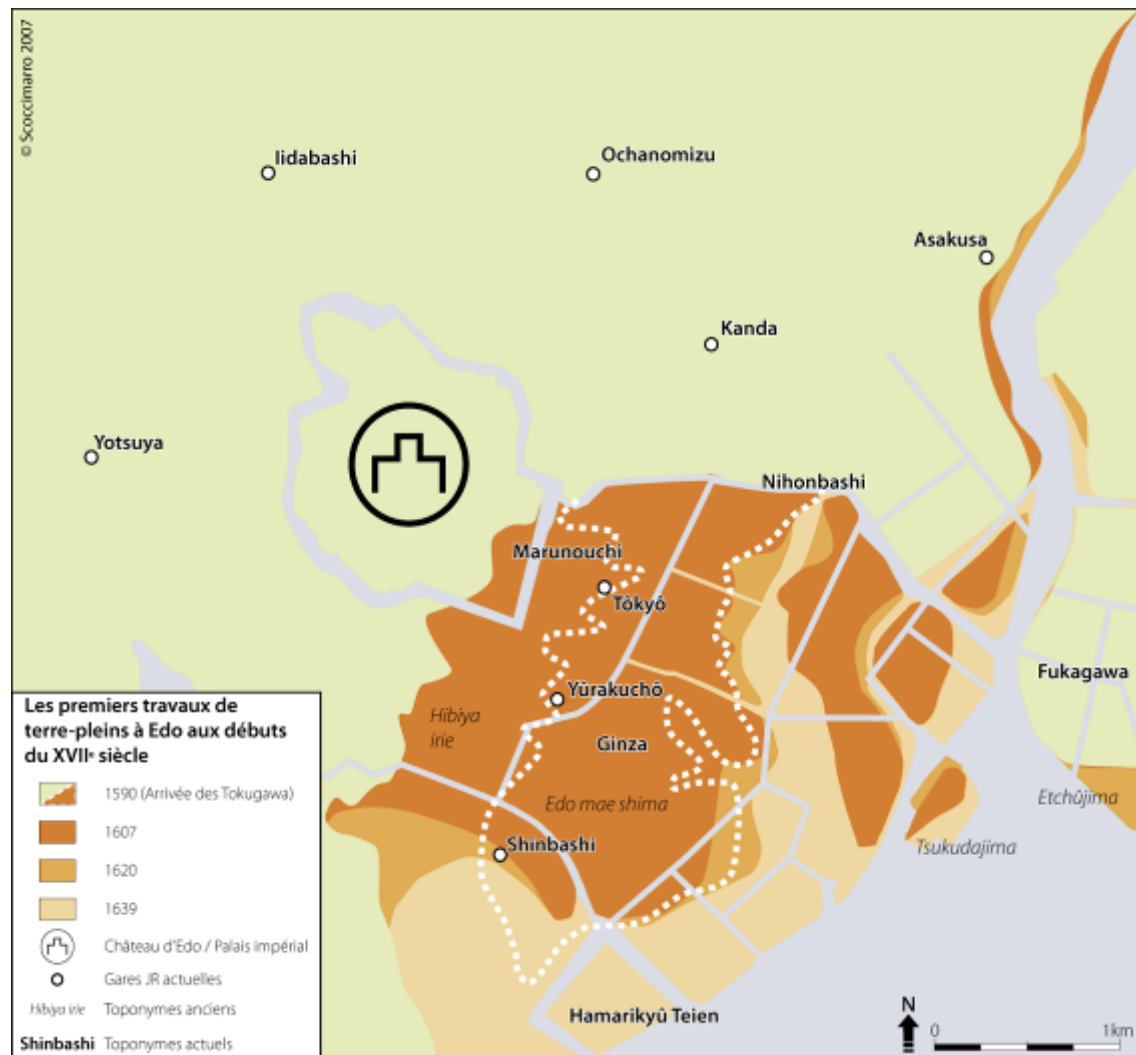


Figure 1 : Les premières avancées sur la mer à Edo, au XVII<sup>e</sup> siècle. Source : Masai (1987) et Suzuki (2000).

La construction de la forteresse dépasse la seule construction d'un ouvrage militaire et entre dans le processus même de pacification du Japon entrepris par les Tokugawa (HERAIL et al., 1990). Cela se traduit par une politique de grands travaux dont les motivations sont autant techniques que politiques. Les collines sont découpées pour modeler les douves d'enceinte, des rivières détournées pour l'adduction d'eau potable et les déblais occasionnés par ces travaux fournissent le matériau pour combler la crique de Hibiya 日比谷入江 et les zones humides du delta (fig.1). Ces efforts financiers et matériels sont à la charge des *daimyô* 大名 (seigneurs féodaux) soumis aux TOKUGAWA. Ils doivent fournir hommes et capitaux pour les travaux : transport des pierres de taille pour les fortifications, creusement des douves et comblement des estrans avec le matériau dégagé. Ces déblais servent à construire les terre-pleins des quartiers de

Nihonbashi 日本橋, Hatchôbori 八丁堀, Shintomichô 新富町, Tsukiji 築地, Ginza 銀座 et Shinbashi 新橋. Ils forment les terrains sur lesquels les marchands et des artisans, en provenance de l'ensemble du Japon, sont installés par le Bakufu et qui forment le petit peuple d'Edo.

### ***b. Ville basse (Shitamachi 下町) et Ville haute (Yamanote 山の手)***

Les grands travaux pour la construction d'Edo s'achèvent dans les années 1630. Les shoguns TOKUGAWA inventent alors un autre moyen pour affaiblir les seigneurs féodaux : le système de résidence alternée, le *Sankinkôtai* 参勤交代. En vigueur de 1635 à 1862, c'est l'obligation pour les *daimyô* 大名 de résider à Edo une année sur deux, d'y laisser épouses et héritiers en leur absence et d'entretenir dans la ville une résidence. Cette mesure a pour effet d'accroître la population de la ville, tant au niveau de l'aristocratie et des militaires de tout rang qui résident en permanence dans la ville, qu'au niveau des classes populaires de marchands et d'artisans nécessaires à l'entretien des premiers.

Les résidences des *daimyô* s'établissent à l'ouest et au sud ouest du château, sur les collines du plateau de Musashino, c'est la Ville Haute, la *Yamanote* 山の手. Au pied du château, sur les terres alluviales et sur les terre-pleins construits sur la mer, c'est la ville basse la *Shitamachi* 下町. Celle-ci comprend les quartiers des commerçants, des artisans, des guerriers de basse extraction, les lieux de plaisir et des infrastructures comme les entrepôts de la ville. Deux trames urbaines très différentes se mettent en place : grandes propriétés sur les collines verdoyantes de la Ville haute et quadrillage rigoureux avec regroupement par activité et fort contrôle social dans la Ville basse (MASAI, 1987). Ces premiers quartiers urbains construits sur les bancs de sables de l'embouchure de la Sumida correspondent à l'emplacement des arrondissements<sup>8</sup> actuels de Chûô 中央, Minato 港, et Chiyoda 千代田.

Pendant toute la période Edo, les travaux d'aménagement et d'entretien des douves du château et des canaux de la ville basse fournissent un matériau utilisé comme remblais côtiers. Ceux-ci deviennent ensuite des quartiers d'habitation, des d'entrepôts portuaires mais aussi des résidences aristocratiques de bord de mer. En 1658 le shogun Tsunashige fait ainsi remblayer cinq hectares sur le front de mer pour construire sa résidence secondaire, le *Hamarikyûteien* 浜離宮庭園.

C'est aussi à cette période le début de la construction des décharges en mer. Suite à l'encombrement des canaux d'Edo par les ordures quotidiennes, le Bakufu ordonne en 1657 de les entreposer sur une zone à l'embouchure de la Sumida qui devient par la suite le terre-plein d'Etchûjima 越中島 dans l'arrondissement de Kôtô. La décharge est étendue en 1730.

Les déchets urbains combinés aux boues de canaux servent également à la construction de shinden gagnés sur la mer dans le cadre des opérations de défrichements. La particularité des terre-pleins d'Edo est cependant d'avoir été consacrés dans un

---

<sup>8</sup> Ku 区, arrondissement, divisés en chôme 丁目 sous divisés en blocs numérotés. Kôtô-ku Toyosu 3<sup>e</sup> chôme (en japonais *Kôtô ku Toyosu san chôme* 江東区豊洲三丁目) signifiera donc arrondissement de Kôtô, troisième bloc de Toyosu.



premier temps à l'espace urbain. Dans les autres villes côtières de cette période, les avancées sur la mer ont d'abord été des shinden, reconvertis par la suite en espaces urbains (ISHIDA et SHOJI, 1996).

## 2. Les shinden, terres agricoles, futures terres industrielles

A l'est de la Sumida, dans l'actuel Kôtô-ku, des aménagements de nouvelles terres à riz, les premiers *shinden kaihatsu* sont entrepris à partir des années 1620, près de trente ans après l'arrivée des Tokugawa à Edo. Des salines (*enden* 塩田) sont également construites en avancées sur la mer, localisées un peu plus à l'est de la capitale, sur l'actuel arrondissement d'Edogawa (*Edogawa-ku* 江戸川区). Au sud, c'est la zone côtière autour de l'embouchure de la rivière Kana (*Kanagawa* 神奈川) qui est asséchée pour des projets de shinden, sur l'emplacement actuel des villes de Yokohama et Kawasaki 川崎.

Ces nouvelles terres agricoles sont destinées en premier lieu à l'alimentation de la ville. Elles sont le fait d'opérateurs privés, en particulier issus du Kansai 関西<sup>9</sup>, mais aussi parfois directement entreprises par le Bakufu. Une fois revendues et transformées en terres agricoles, ces nouvelles terres constituent alors autant de rentrées fiscales supplémentaires pour l'administration shogunale (NAKANE et ÔISHI, 1990 ; HERAIL et al. 1990).

Dans certains cas, en particulier à Ôsaka, ce sont des opérateurs privés (financiers, riches marchands) qui obtiennent du Bakufu des permis de construire des shinden. Ils réinvestissent ainsi leurs surplus financiers dans des productions agricoles dont le but n'est plus uniquement vivrier.

Ces opérations s'avèrent peu rentables au final, face aux coûts engagés pour leur construction. Elles initient cependant une prise de contrôle des zones littorales par le capital urbain. Sous Edo, ce dernier est investi dans la richesse d'alors, le riz. Lors de la révolution industrielle, ces capitaux sont investis dans l'industrie. Les mêmes terre-pleins passent alors de plateformes agricoles en plateformes industrielles, à l'exemple de la quasi-totalité des shinden construits sur le littoral de la ville d'Ôsaka.

À la fin de l'époque Edo, ce sont environ 2 700 hectares d'ASM qui s'étendent sur les côtes de la baie de Tôkyô (ENDO, 2004). L'arrivée des techniques occidentales au milieu du XIXe siècle donne une nouvelle dimension à la construction de terre-pleins. L'industrie remplace les rizières du front de mer, transformées dans les baies urbanisées en de vastes Zones Industriales-Portuaires (ZIP).

## B. L'industrialisation du littoral

Entre l'ouverture du port de Yokohama en 1859 et la fin de la Haute Croissance Économique<sup>10</sup> dans les années 1970, les plans d'industrialisation du Keihin et du Keiyô

---

<sup>9</sup> Région d'Ôsaka.

<sup>10</sup> *Kôdokeizaiseichô* 高度経済成長, ci-après HCE, équivalent japonais des trente glorieuses, de 1955 à 1973.

ont scellé le destin de la baie de Tôkyô formant l'essentiel des 6 000 ha de terre-pleins côtiers construits depuis le début de l'ère Meiji (ENDO, 2004).

Aujourd'hui, les rives de la baie de Tôkyô sont encore majoritairement une vaste zone industrielle. Dans ce processus, les groupes Mitsui et Mitsubishi, se sont taillé la part du lion en se livrant une vive concurrence pour avoir chacun leur ZIP ou leur terminal pétrochimique<sup>11</sup>.

## 1. La transformation des shinden

L'industrialisation du littoral de la baie de Tôkyô commence véritablement par la construction de la ville de Yokohama en 1857 et l'ouverture du port international de Yokohama ouvert en 1859. C'est une zone artificialisée depuis la fin du XVIIe siècle par des travaux de shinden. Les premières zones industrielles de la baie de Tôkyô se développent sur ce substrat, dans le prolongement du chemin de fer dont la première ligne (1872) longe la côte entre la gare de Shinbashi 新橋, à Tôkyô et la gare Sakuragichô 桜木町 à Yokohama.

Sur le littoral de cette dernière, les travaux pour la construction d'un port moderne débutent sous la direction d'ingénieurs occidentaux. En plus des infrastructures purement portuaires (digues, entrepôts, embarcadères), un tissu industriel s'implante progressivement entre les deux villes

Le littoral entre Yokohama et Tôkyô est alors une zone plutôt hétérogène : shinden, petits ports de pêche, champs de nori<sup>12</sup>. L'arrivée sur la zone d'investisseurs privés qui utilisent les zones basses du littoral pour implanter des établissements industriels transforme irrémédiablement cette partie de la baie de Tôkyô.

Citons pour exemple l'industriel ASANO Goichirô<sup>13</sup> 浅野吾一郎 qui fonde en 1908 le *Tsurumi Umetate Kumiai* 鶴見埋立組合<sup>14</sup> (Association pour le remblaiement de Tsurumi) avec pour but de construire des terre-pleins sur le littoral de Kawasaki 川崎, entre Yokohama et Tôkyô. Il construit 480 hectares de terre-pleins avec le soutien du département de Kanagawa qui gère les conflits avec les pêcheurs. L'opération est terminée en 1928. Il y déménage ses cimenteries de Fukagawa 深川 (Kôtô-ku à Tôkyô) et vend les parcelles à de nombreuses entreprises industrielles : aciéries, raffineries, centrale électrique, quais privés. La position sur le littoral facilite l'accès aux matières premières et l'exportation de produits manufacturés. En amont des terre-pleins, des

---

<sup>11</sup> Sources pour cette partie : *Tôkyôkôshi* 東京港史 (Histoire du port de Tôkyô), *Kawasakikô no ayumi* 川崎港のあゆみ (L'avancée du port de Kawasaki) et *Chibakenkigyôchôjigyô no ayumi* 千葉県企業庁事業のあゆみ (L'avancée des opérations de travaux du bureau de la construction du département de Chiba). Voir également en annexe II p. 220 les cartes des ports de Tôkyô, Yokohama, et Chiba.

<sup>12</sup> Algues comestibles.

<sup>13</sup> ASANO Goichirô (1848-1930) est un industriel, fondateur de la Tôyôkisen 東洋汽船 (construction navale). Il participe à l'industrialisation du Japon pour le hisser au rang des puissances industrielles de l'Europe qu'il avait visitées et qui l'avait fort impressionné. Il fut à la tête de plusieurs groupes industriels dont la plupart portent son nom, de même qu'un terre-plein de Kawasaki.

<sup>14</sup> Ancêtre de la *Toa Construction Corp.* 東亜建設工業, une entreprise du BTP spécialisée dans la construction de terre-pleins.

quartiers urbains apparaissent le long des axes de communication et remplacent les terres agricoles.

À partir des années 1920, la majeure partie des *shinden* de la baie entre Tôkyô et Yokohama ont disparu, remplacés par l'espace urbain et dépassés physiquement par des terre-pleins industriels, portuaires et industrialo-portuaires.

Dans le port de Tôkyô, les *shinden* du Kôtô-ku sont rattrapés par l'urbanisation de la rive orientale de la Sumida alors que des travaux d'aménagement de l'embouchure de la rivière produisent de nouveaux terre-pleins (fig.2). Le dragage des chenaux du port et le curage des canaux de la Ville basse fournissent toujours le matériau utilisé pour construire les terre-pleins de Tsukishima 月島, dans le prolongement du vieux terre-plein datant d'Edo, Tsukudajima 佃島, puis Harumi, Toyosu, Shinonome 東雲, etc.

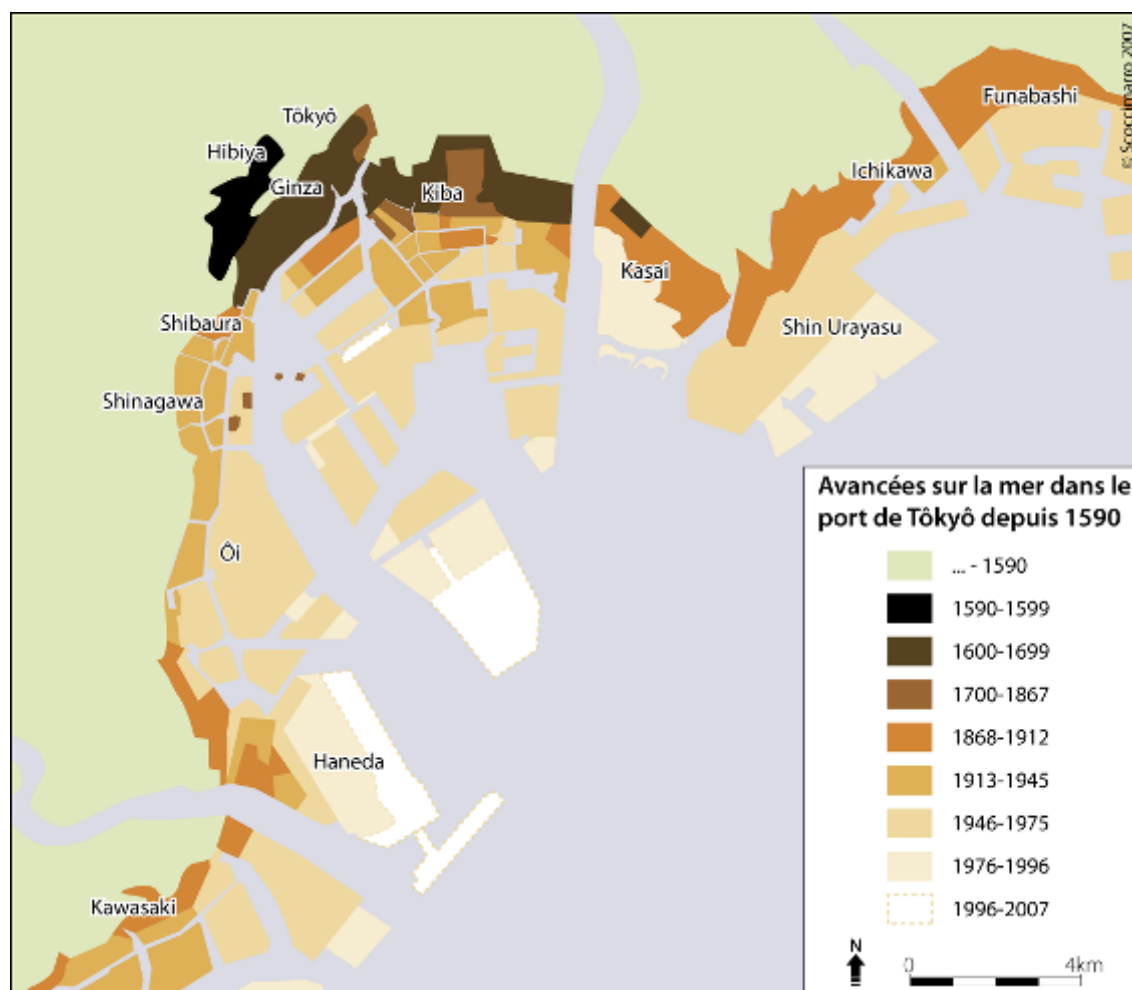


Figure 2 : Avancées sur la mer dans le port de Tôkyô de l'époque Edo à nos jours. (Source : *Chizu de miru Tôkyô no henshen* 地図で見る東京の変遷, Japan Map Center).

Ces zones gagnées sur la mer sont revendues par blocs aux enchères. Elles hébergent un habitat populaire et un réseau de PMI-PME autour de l'activité de la construction, laquelle est liée à la présence dans le port des bassins de stockage des bois de charpente.

La partie ouest et sud-ouest du port est constituée de terre-pleins qui prolongent la zone industrielle côtière du *Keihin* 京浜 (abrégé de Tôkyô-Yokohama 東京-横浜), qui s'étend de Tôkyô à Kawasaki et Yokohama, et double à l'après-guerre les terre-pleins déjà construits, de vastes plateformes mêlant sidérurgie, pétrochimie, énergie et constructions mécaniques.

Organisée par le secteur de l'industrie lourde, soutenue par les pouvoirs publics locaux qui délivrent les permis de construire<sup>15</sup>, la construction d'ASM est alors un système bien rodé. Elle permet un autofinancement des opérations et une offre extensible de terrains prêts à la vente et à l'emploi. Le processus est étendu à l'ensemble de la baie de Tôkyô pendant la HCE.

## 2. Le littoral accaparé

La guerre de quinze ans (*jûgonen sensô* 十五年戦争, 1931-1945) ne forme pas de rupture dans l'industrialisation de la baie de Tôkyô. En 1940 le ministère de l'Intérieur publie un plan d'industrialisation généralisée de la baie et entreprend la construction d'usines d'armement sur terre-pleins à Sogano 蘇我 dans le département de Chiba. Une fois le choc de l'après-guerre passé, les plans d'industrialisation du littoral reprennent, accompagnés par la puissance publique. Les industries ne changent pas fondamentalement : sidérurgie lourde, chimie, puis pétrochimie, constructions navales et production électrique.

Le développement du Keihin se poursuit pendant toute la Haute-Croissance, alors qu'une nouvelle zone industrielle et portuaire se constitue sur terre-pleins le long de la côte orientale de la baie, la zone industrielle du Keiyô 京葉 (abrégé de Tôkyô-Chiba 東京-千葉) (fig.4 ci-après).

Le département de Chiba utilise des terre-pleins pour financer à moindre frais les infrastructures dont le département a besoin. Les autorités locales s'associent ainsi de façon privilégiée au groupe Mitsui à qui elles délivrent des permis de remblayer. Cette dernière prend en charge les travaux de construction des terre-pleins, la voirie et les indemnités aux coopératives de pêcheurs. Les terrains sont partagés entre le département qui installe des équipements publics et des logements et Mitsui ses usines. Les lots restant peuvent alors être revendus par Mitsui qui entre ainsi dans ses frais (EDO, 1986).

Ces projets de coopération, ou plutôt de collusion, « public-privé » ont fait de la baie de Tôkyô le premier centre industriel du pays. Ce dernier représente aujourd'hui un pôle industriel qui participe à plus de 24% dans le PIB industriel du Japon, soit l'équivalent des régions industrielles de Nagoya et d'Ôsaka-Kôbe (*Hanshin* 阪神) réunies.

---

<sup>15</sup> La Loi de 1921 sur le remblaiement des eaux publiques (*Kôyû suimen umetate hô* 公有水面埋立法) donne aux départements la compétence pour délivrer les permis de remblayer les eaux publiques : lac, fleuves et mer.

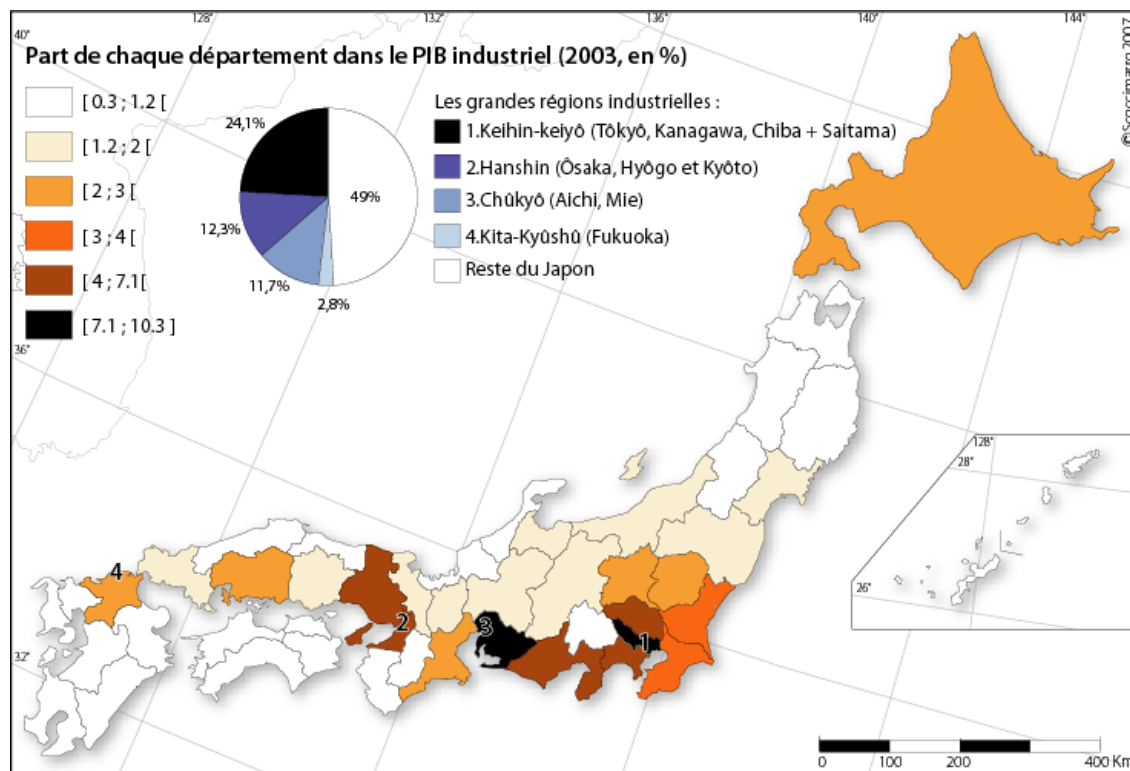


Figure 3: Part du PIB industriel par département.

L'implantation systématique des zones industrielles sur des avancées sur la mer, dans les départements de la façade pacifique (fig.3), s'est révélée particulièrement adaptée à l'accès aux matières premières et énergétiques à bas coûts en provenance de l'outre-mer. Elle est de plus parfaitement adaptée à l'exportation.

Lieu d'intense production industrielle, lourde et polluante, dangereuse, l'aménagement des avancées sur la mer en Zone Industriale-Portuaire n'en a pas moins été le symbole et le moyen (FLÜCHTER, 1975) de la puissance industrielle et économique du Japon de la Haute-Croissance, comme de la bonne santé économique des villes japonaises.

La révolution industrielle de la fin du XIXe siècle, puis la HCE d'après-guerre ont dévasté les littoraux, mais sont au cœur de la puissance industrielle japonaise.

L'héritage est double. Premièrement, les littoraux sont contrôlés par les grands groupes industriels et financiers de l'archipel. Parmi ceux-ci, les deux plus puissants : Mitsubishi et Mitsui. Directement ou par leur filiale, ils se partagent la baie de Tōkyō : Mitsubishi à l'ouest, à Yokohama et dans le Keihin, Mitsui à l'est, les côtes de Chiba.

Deuxièmement, et en conséquence, les industries sur terre-pleins côtiers ont coupé les villes de leur front d'eau. Matériellement parce que la côte n'est plus accessible, mentalement parce que les pratiques sur le littoral ou la mer (pêche, bateaux restaurants, ramassage des coquillages) ne sont plus possibles.

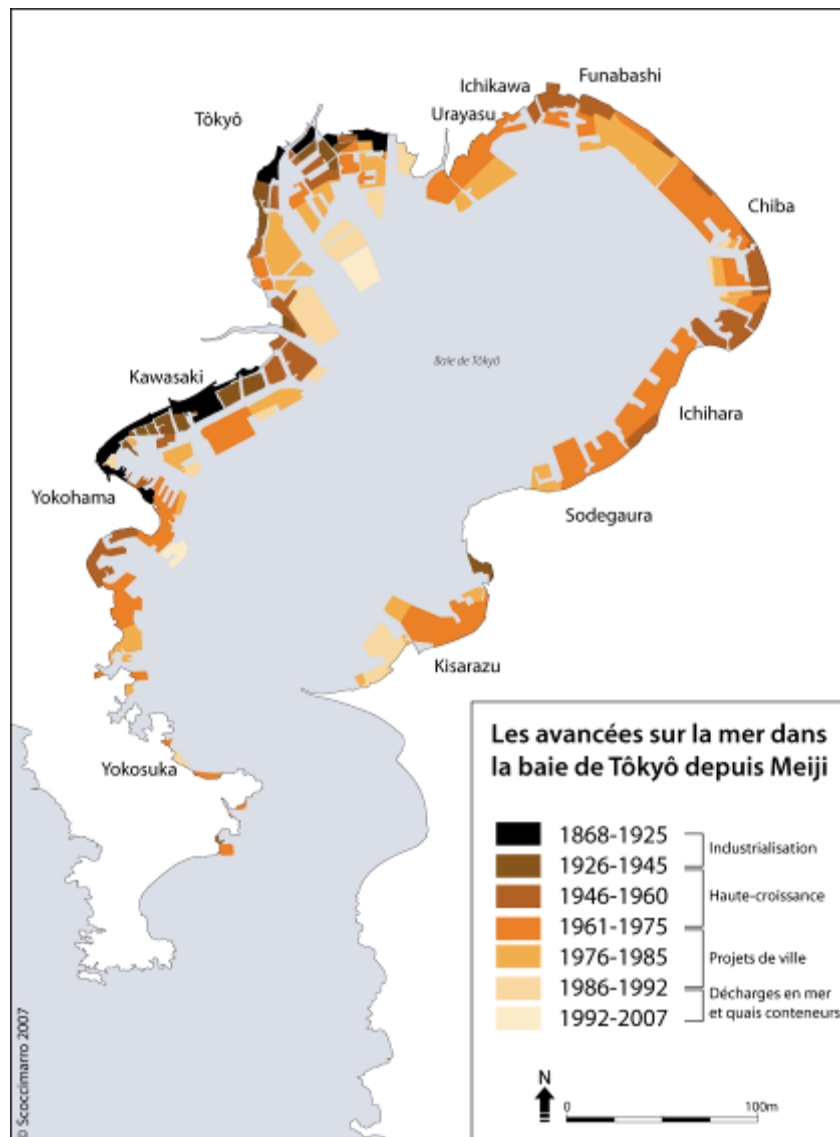


Figure 4 : Les avancées sur la mer dans la baie de Tôkyô de Meiji à nos jours<sup>16</sup>

### 3. Les terre-pleins du port de Tôkyô aux marges de l'urbanité

#### a. La Ville basse sur terre-plein

Utilisant comme matériau les boues de dragage des canaux de la ville et des chenaux portuaires, les déblais issus de la destruction de la ville lors du grand séisme du Kantô de 1923, les bombardement américains et les ordures industrielles et ménagères, la terre avance dans l'espace du port de Tôkyô. Ce sont des terre-pleins financés quasi exclusivement par la ville, puis le gouvernement métropolitain de Tôkyô, le Tôkyô-Tochô 東京都庁<sup>17</sup>. Un fois leur construction terminée, ces nouveaux terrains sont en

<sup>16</sup> Source : Ministère de l'aménagement du territoire et des transports et *Chizu de miru tôkyô wan* 地図で見る東京港 (La baie de Tôkyô vue par les cartes), Tôkyô, Japan Map Center, 1995.

<sup>17</sup> Tôkyô Metropolitan Government, TMG ci-après, l'entité administrative qui rassemble à la fois le département et la ville de Tôkyô.

partie revendus. Dans la plupart des cas ce sont des industriels qui acquièrent ces terrains comme l'entreprise de constructions navales Ishikawajima-Harima<sup>18</sup> qui achète une partie du terre-plein de Toyosu en 1935 ou encore les cimenteries Onoda sur Harumi.

Industrie lourde, production d'énergie, stockage et traitement du bois de construction, entrepôts frigorifiques, constituent le type d'activité localisée sur ces terrains. Autour, ce sont des quartiers populaires, mêlant habitats, petits commerces et des PMI-PME. Ce sont bien les quartiers typiques de la Ville basse du XXe siècle qui s'étendent, progressant vers le sud du port et agrandissant l'arrondissement de Kôto (fig.5).

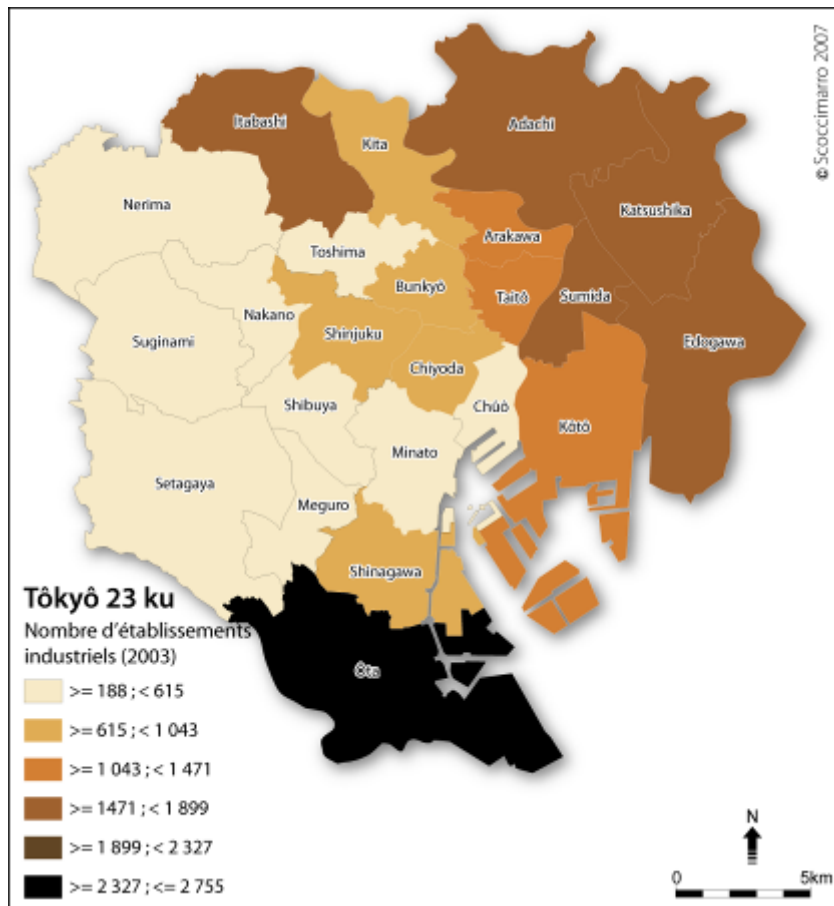


Figure 5 : La présence de l'industrie dans les 23 arrondissements de Tôkyô (Sources : Tôkyô Statistical Year book 2004).

La ville est même très basse : le pompage de l'eau industrielle produit des affaissements qui atteignent par endroit plus d'un mètre. Si ces derniers sont moins importants aujourd'hui qu'auparavant, une partie de ces quartiers est toujours située sous le niveau de la mer (fig.6). Le triangle de Kôto, entre les rivières Sumida et Arakawa 荒川 reste ainsi aussi soumis aux risques d'inondations, dans la continuité classique de la Shitamachi historique (Masai, 1990 ; Pons, 1988 ; Pelletier, 2003b ; Endô 2004).

<sup>18</sup> Aujourd'hui Ishikawajima-Harima Heavy Industries, ci-après sous l'acronyme IHI.

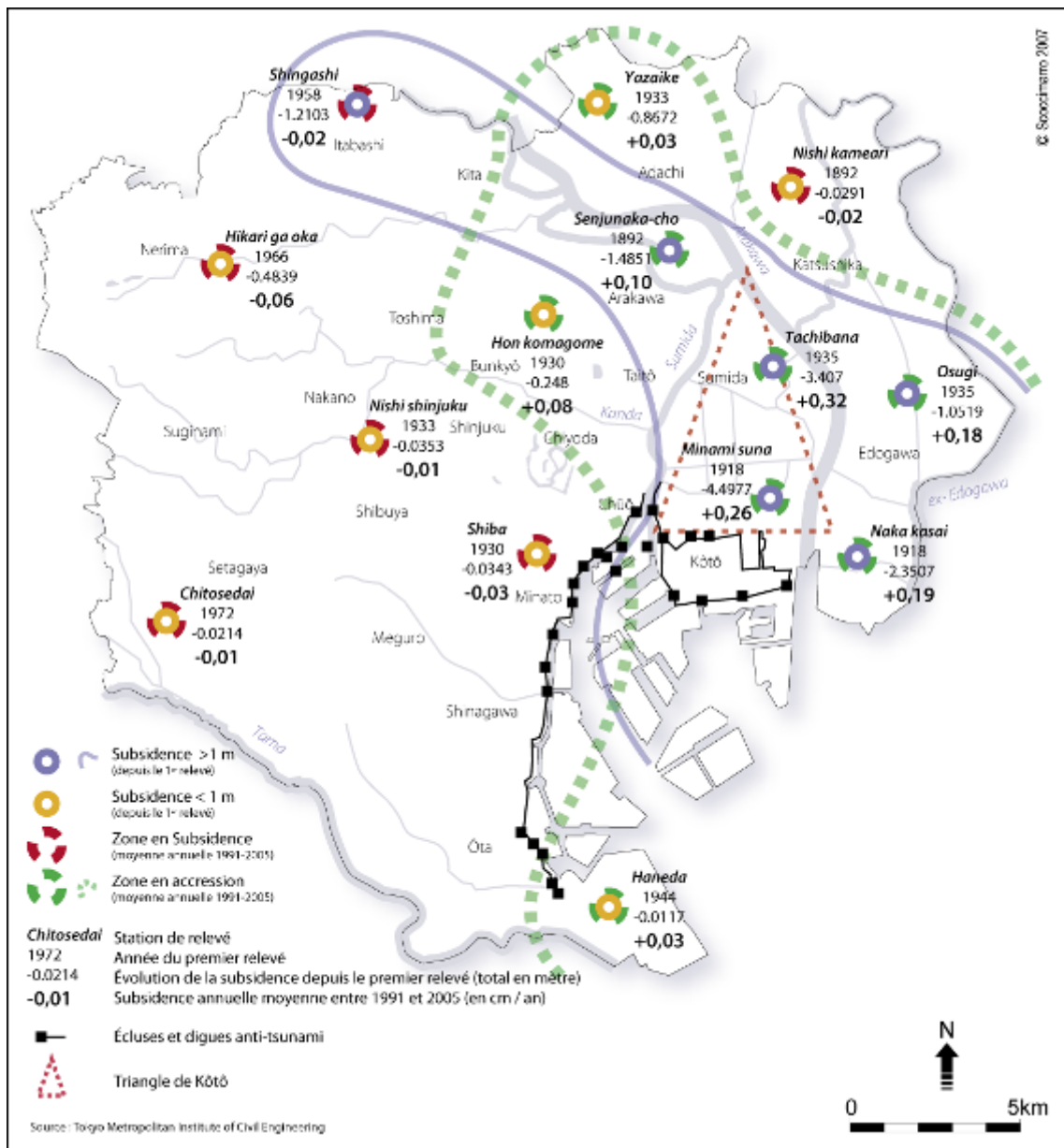


Figure 6 : Evolution des phénomènes de subsidence dans les 23 arrondissements de Tôkyô

Si, vu du train, les hauteurs ou des styles d'architectures peuvent tromper, la trame urbaine de la shitamachi est restée très ordonnée et géométrique.

Ainsi, à contre-pied des théories sur la « ville amibe » (ASHIHARA, 1994) ou de la « ville désordonnée », la Ville basse est marquée par un ordonnancement régulier avec des rues et une trame orthogonale de la voirie (fig.7). Ce plan est hérité du contrôle de l'époque Edo, mais aussi de l'urbanisme sur la mer : la topographie plane du terrain permet ces tracés réguliers des rues et un ordonnancement géométrique des parcelles. De plus les quartiers ont été créés de toutes pièces, planifiés dans un souci d'efficacité ou de contrôle.





Figure 7 : Trames orthogonales dans le quartier de Shin Ōhashi, à l'extrême nord de l'arrondissement de Kōtō. (plan et photo aérienne correspondante) - Source : Alps Mapping KK 2006.

### ***b. Faible qualité de la ville***

Pour illustrer plus concrètement notre propos et mieux comprendre par la suite les mutations qui ont eu lieu ou qui sont en cours dans le port de Tôkyô, les photos aériennes commentées des terre-pleins Tatsumi 辰巳 et Wakasu 若州 mises en annexe<sup>19</sup> sont des exemples qui illustrent particulièrement bien ce qu'étaient les terre-pleins du port de Tôkyô avant l'opération Rinkaifukutoshin à laquelle nous consacrons le troisième chapitre de cette première partie. Ces terre-pleins forment avec Toyosu, Shinonome, Ariake 有明, Yumenoshima 夢の島, Shinkiba 新木場, et Aomi 青海<sup>20</sup>, un ensemble construit sur une période qui correspond grosso modo à celle de l'ère Shōwa 昭和 (1926-1989).

Mêlant tissu industriel vieillissant, centrale thermique et incinérateurs d'ordures, terrains vagues, etc., ils formaient, et forment encore pour la majorité, des marges urbaines de relégation (photo 1) des activités polluantes et/ou des installations qui nécessitent de l'espace en quantité plutôt qu'en qualité, comme les entrepôts, les ateliers mécaniques ou les entreprises du secteur de la logistique.

Les canaux qui séparent les îles artificielles du secteur du port n'étaient qu'un réseau d'eaux saumâtres, avec des problèmes d'eutrophisation (les marées rouges *akashio* 赤潮).

Dans cet espace, le trait de côte est malaisé à définir et cartographier. Où se situe le front de mer dans le dédale des canaux du port de Tôkyô ? Sans cesse rattrapée par la construction de nouveaux terre-pleins, ou alors intégrée à la ville avec le comblement de canaux, la côte est difficile d'accès et l'horizon de la baie de Tôkyô est rarement visible depuis la terre.

L'accès au littoral varie selon qu'il s'agisse de terre-pleins usines ou de terre-pleins aux mains de la puissance publique. Lorsqu'il s'agit de terre-pleins industriels ou portuaires, la côte est inaccessible (photo 2). Dans les cas où cette dernière est ouverte, le « vrai front de mer » n'est finalement jamais accessible pour la raison suivante : une fois l'accès gagné, les terre-pleins de la génération suivante sont déjà en construction, et

<sup>19</sup> Voir annexe II, p. 223 et p. 224

<sup>20</sup> Voir les cartes des terre-pleins du port de Tôkyô en annexe II.

ce sont les monticules de terre des travaux de remblaiement qui font le plus souvent office d'horizon...



Photo 1 : Au centre du terre-pleins de Wakasu 若州 (Tôkyô, Kôtô-ku) © Scoccimarro 2001



Photo 2 : Littoral interdit à Shibaura fûto (Tôkyô, Minato-ku) © Scoccimarro 2001.

D'une qualité aménitaire et urbaine très médiocre, la zone des terre-pleins de Tôkyô comporte paradoxalement de nombreux parcs, comparée aux autres arrondissements centraux du Tôkyô-to (fig.8).

Nous l'avons vu avec Tatsumi et Wakasu, une part importante des terre-pleins est occupée par des parcs publics. Construits sur un modèle standardisé, peu reliés au reste de la ville, à moins de se déplacer en voiture, ces parcs sont très peu fréquentés si ce n'est par les riverains.

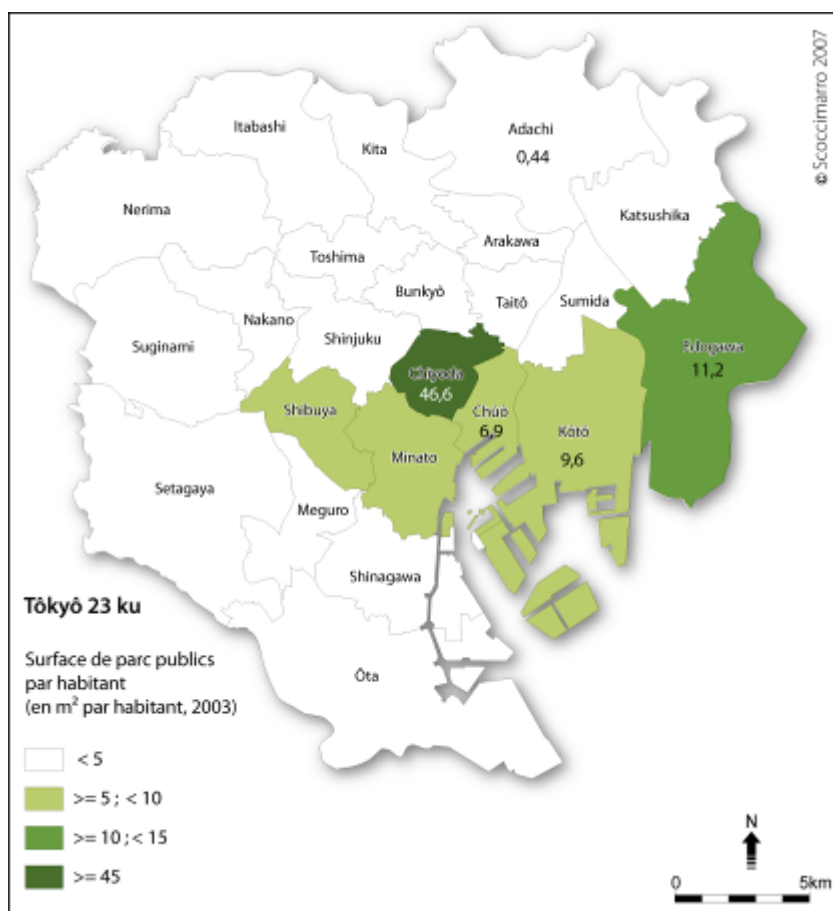


Figure 8 : Surface de parcs par habitant et par arrondissement. (Sources : Tôkyô Statistical Year book 2004).

Sans infrastructures commerciales d'accueil, vieillots, avec une qualité paysagère médiocre, ils sont en outre rarement en liaison avec les nombreux éléments aquatiques qui les entourent : canaux, passerelles, bassins portuaires, mer.

En journée ils profitent aux employés des entreprises alentour pour la pause déjeuner, ou comme aire de repos pour les camionneurs et les dockers. Lorsque l'accès à l'eau de mer est possible, retraités et pêcheurs du dimanche, viennent taquiner le *dojô* 鱈<sup>21</sup> ; on espère qu'ils ne le consomment pas (photo 3, ci-après).

Ces parcs sont surtout la conséquence de l'obligation faites depuis 1973 par le secrétariat d'Etat à l'Environnement (*Kankyôchô* 環境庁), de réserver une part des surfaces construites en terre-pleins pour des espaces publics et des accès à la mer. Ainsi,

<sup>21</sup> Poisson de la baie de Tôkyô, consommable encore dans quelques restaurants de l'ancienne shitamachi autour d'Asakusa.

paradoxalement, les arrondissements de la Ville basse qui comportent le plus de terre-pleins sont aussi ceux qui ont les surfaces de parcs par habitant les plus élevées de la capitale. Le cas de l'arrondissement de Chiyoda est particulier : il héberge le palais impérial et les esplanades qui lui font face, ainsi que les quinze hectares du parc Hibiya 日比谷, un des premiers parcs publics de la capitale.



Photo 3 : Parc marin « Aomi futô » au Sud de la zone 13 du port (Tôkyô, Kôtô ku) © Scoccimarro 2001.

La piètre qualité esthétique de ces espaces verts montre le peu de cas qui est alors fait de l'aménagement de zones destinées aux populations vivant dans cette partie de la ville. Elle est aussi symbolique du sort réservé aux fronts de mer dans les villes japonaises.

Par ailleurs, très peu d'accès sont prévus pour accéder à ces parcs. Cependant, s'il n'a pas peur de marcher, le promeneur courageux trouvera néanmoins une certaine tranquillité dans ces espaces, parfois même, un air venu du large. On réalisera alors à cette occasion qu'il existe vraiment, hors des sentiers battus par les médias et le conformisme de certains loisirs, des endroits où la surpopulation de l'archipel Japonais et de sa mégapole est vraiment un mythe.

Parents pauvres et délaissés des grandes agglomérations côtières du Japon, les littoraux des mégapoles japonaises ne faisaient manifestement pas partie du champ de l'urbanité.

Attenant au cœur des mégapoles et en particulier du l'hypercentre de Tôkyô, les terre-pleins occupent en revanche un emplacement particulièrement stratégique dans la ville : pour peu qu'ils soient reconvertis et mis à niveau, ils peuvent être les lieux privilégiés et rapides d'une expansion du centre si celui-ci venait à avoir besoin de réserves foncières.

## Chapitre 2 : Super Tôkyô

Après s'être imposée comme l'ensemble urbain le plus peuplé de la planète durant les années de HCE, Tôkyô accède au rang de ville mondiale au cours des années 1980 (PELLETIER, 2007).

Au recensement de 2005, la métropole de Tôkyô, les 23 arrondissements centraux (les 23 *ku* 区), équivalent du Tôkyô « intra muros », comptait 8,48 millions d'habitants. Le département de Tôkyô (le *Tôkyô-to* 東京都), un peu plus de 12,5 millions. Les trois départements limitrophes de la baie de Tôkyô, Tôkyô-to, Kanagawa-ken (神奈川県) et Chiba-ken (千葉県) regroupaient, 27,4 millions d'habitants (fig.9).

À plus grande échelle, la mégapole tôkyôte (*Tôkyô daitoshinken* 東京大都市圏), aire des 50 kilomètres à partir du centre de Tôkyô, comprenait 31,333 millions d'habitants.

L'aire métropolitaine de Tôkyô, le *Tôkyô-ken* 東京圏, qui compte les trois départements de la baie plus celui de Saitama 埼玉, banlieue dortoir au nord-ouest de Tôkyô, compte 34,4 millions d'habitants. Avec le département d'Ibaraki 茨城, à l'est de Tôkyô, c'est un ensemble urbain peuplé de plus de 37,4 millions d'habitants. Tôkyô est bien aujourd'hui encore la plus grande ville du monde.

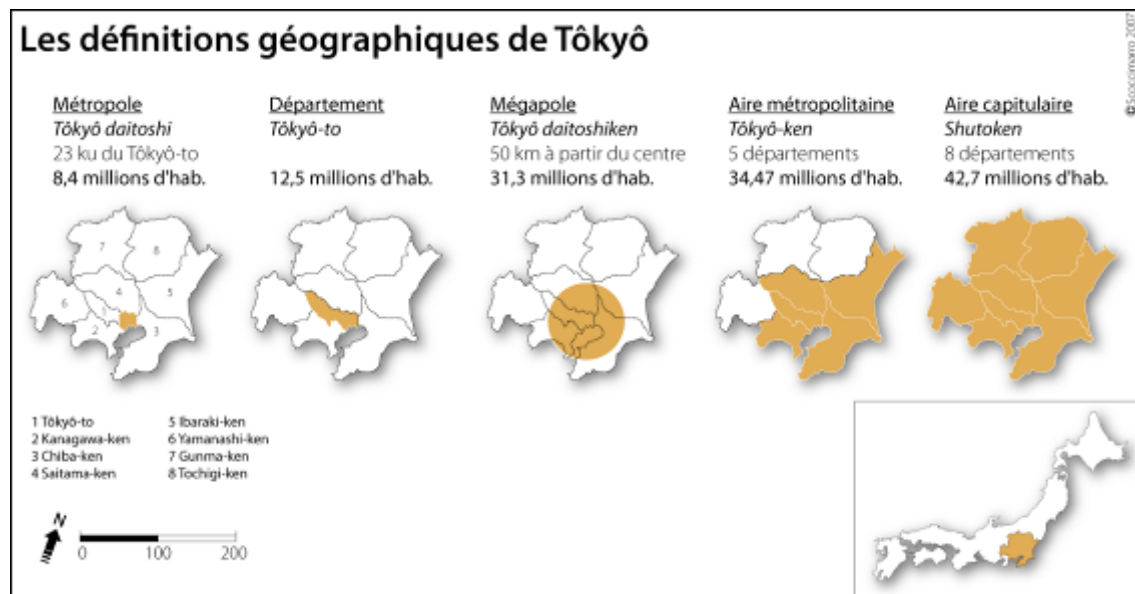


Figure 9 : Les définitions géographiques de Tôkyô. Source : PELLETIER, 2007.

La capitale japonaise est par ailleurs la tête macrocéphale d'une vaste mégapole de 90 millions d'habitants aujourd'hui en recomposition. Celle-ci tient de logiques nationales et régionales, mais aussi de contextes plus globaux liés au statut de Tôkyô comme ville mondiale.

Ces recompositions sont d'ordres économiques, sociaux et démographiques. Elles s'inscrivent dans des phénomènes universels des villes globales, mais aussi dans des logiques plus locales, selon l'échelle prise en compte.

## A. Une ville globale à la tête d'une mégalopole de 90 millions d'habitants

### 1. Une Mégalopole

Avec un réseau multiséculaire de villes dont la taille a été accrue par un exode rural intense au XXe siècle, le Japon est un pays de très forte urbanisation et héberge la plus grande agglomération du monde, la mégapole de Tôkyô. La mégalopole, un axe urbain qui s'étend dans son acceptation maximum de Sendai au nord-est, dans le Tôhoku, jusqu'à Kumamoto au sud-ouest dans le Kyûshû rassemble 79% de la population japonaise, soit prêt de 90 millions d'habitants vivant en majeure partie dans de l'espace urbain<sup>22</sup> (fig.10).

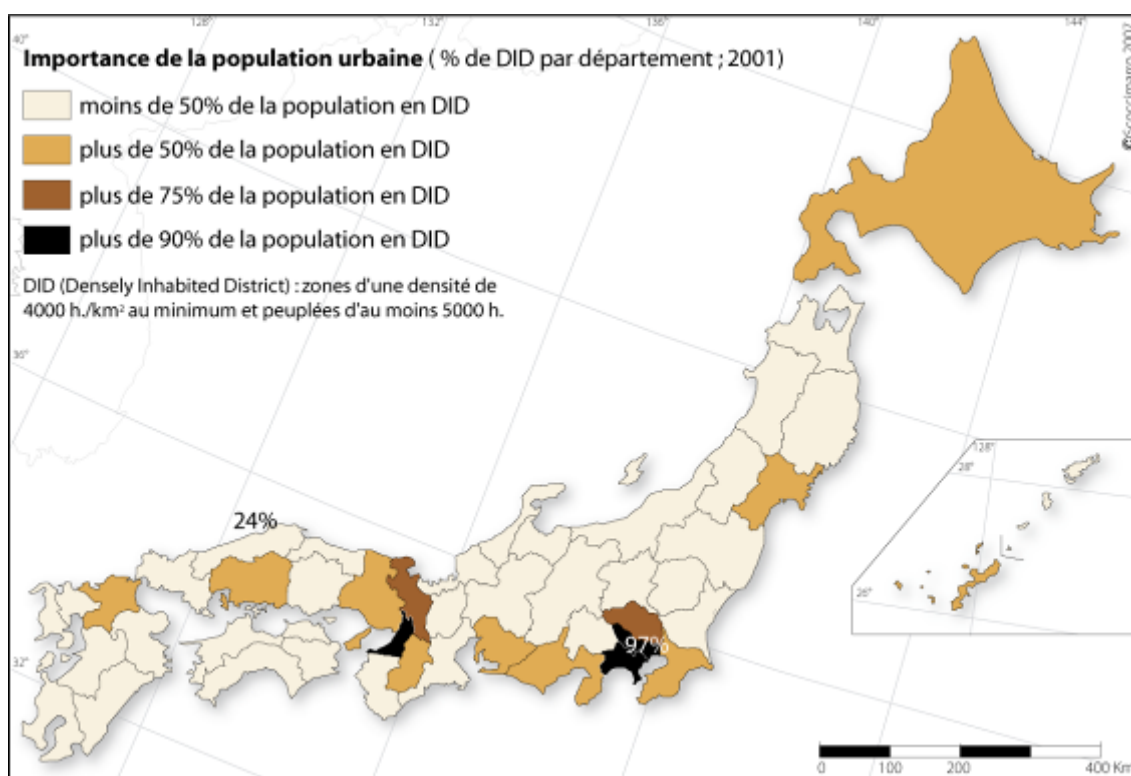


Figure 10 : Importance de la population urbaine (zone en DID) par département.

Cette mégalopole concentre sur l'axe Sendai-Tôkyô-Nagoya-Ôsaka-Fukuoka la quasi-totalité des villes millionnaires, les principales régions industrielles et la majeure partie des activités tertiaires et concentre la richesse (fig.11). À sa périphérie, c'est un Japon rural, vieillissant, plus pauvre et de plus en plus dépendant. Le Hokkaidô et sa métropole millionnaire Sapporo est longtemps resté un cas à part, mais il fait partie désormais des régions qui connaissent chaque année un solde migratoire négatif.

Cette concentration des hommes et des activités au sein de la mégalopole ne forme pas un ensemble homogène, ni un continuum d'espace urbanisé. Les pôles qui se dégagent correspondent aux mégapoles de Tôkyô, Ôsaka et Nagoya (fig.12). Dans le

<sup>22</sup> Soit les zones classées en DID (Densely Inhabited District, *jinkôshûchûchiku* 人口集中地区) selon la nomenclature adoptée au Japon en 1960 : secteurs ayant une densité démographique d'au moins 4 000 habitants au kilomètre carré et peuplés d'au moins 5 000 habitants.

peuplement comme dans les paysages, les activités s'organisent autour de quelques pôles de taille très variable. La mégalopole n'est pas non plus une nappe urbaine continue : dans les interstices mégapolitains, les densités moyennes tombent par endroit sous le seuil des 4 000 habitants au kilomètre carré<sup>23</sup>.

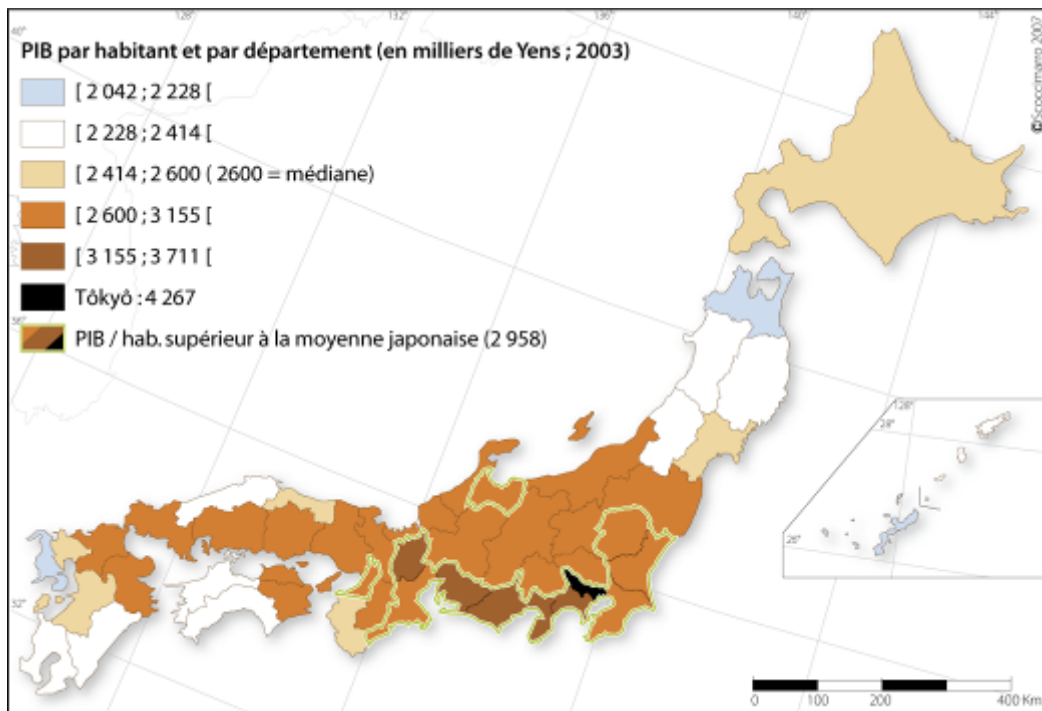


Figure 11 : PIB par habitant et par département.

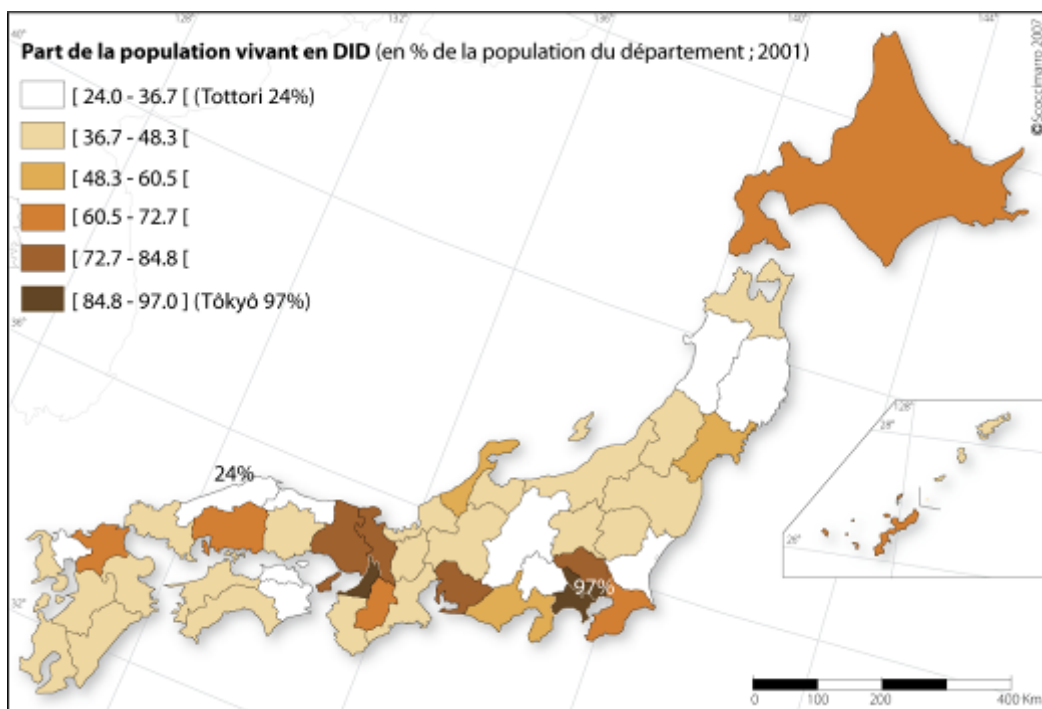


Figure 12 : Part de population vivant en DID (zones d'une densité de 4000 h/km2 et peuplées de plus de 5000 h.) par département.

<sup>23</sup> Donc hors DID.

Ces interstices moins denses forment cependant des espaces métropolitains<sup>24</sup> dont les migrations pendulaires inter-départements peuvent indiquer les limites (fig.13). Ces limites résultent d'une configuration des départements très inégale, mais l'aire d'influence de Tôkyô sur les départements limitrophes et la zone de la mégapole se détache clairement.

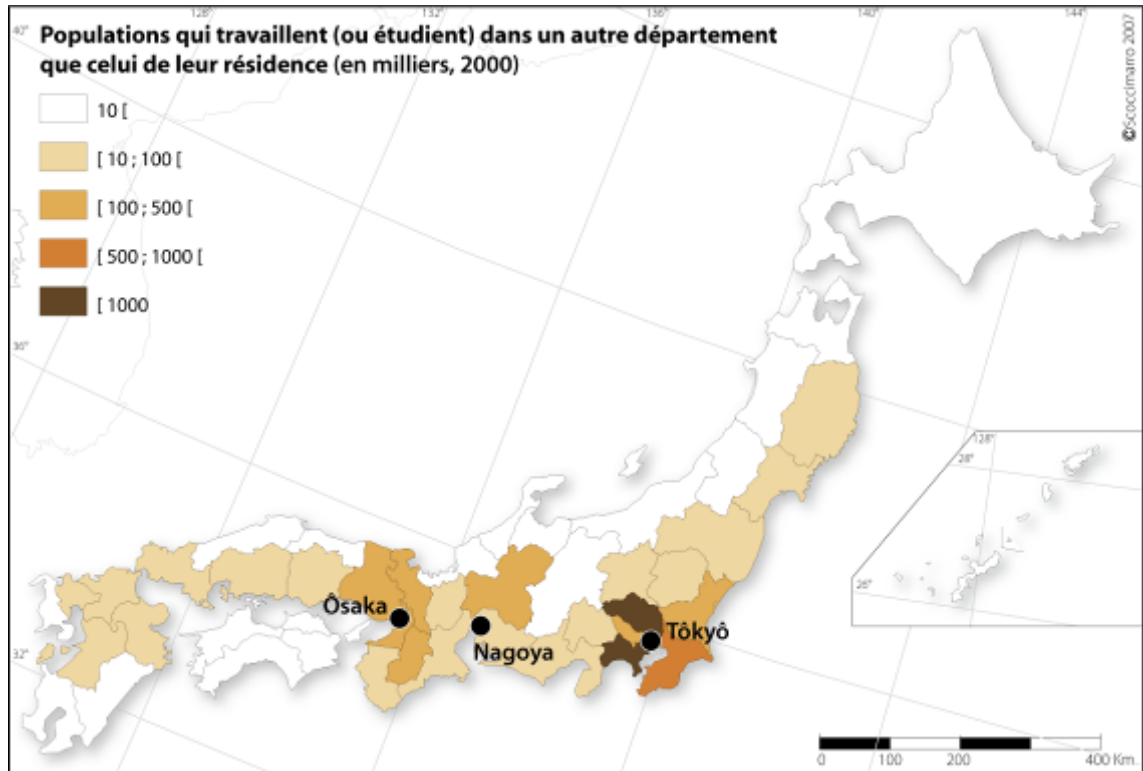


Figure 13 : Les migrations journalières à l'échelle des départements

Les quinze départements<sup>25</sup> qui regroupent les aires d'influence des métropoles qui forment le *daitoshiken* 大都市圏 (la sphère des daitoshi), en fait les espaces mégapolitains (Pelletier 2000b), sont ainsi plus qu'un simple assemblage de villes. C'est un système interdépendant avec une polarisation au sein d'espaces spécialisés, qui échangent d'avantage entre eux qu'avec le reste du pays (les 32 autres départements, les *chihôken* 地方圏, la sphère régionale).

La hiérarchisation de cet ensemble urbain est cependant de plus en plus centrée sur Tôkyô. Le mouvement de concentration locale et nationale de la mégapole renforce le statut particulier et dominant de la capitale.

<sup>24</sup> « Ensemble des espaces dont tout ou partie des habitants, des activités économiques ou des territoires sont intégrés dans le fonctionnement quotidien (ordinaire) d'une métropole » (ASCHER, 1995).

<sup>25</sup> Les ensembles de départements formant une sphère métropolitaine (*shutoken* 首都圏, *Nagoyaken* 名古屋圏 et *Ôsakaken* 大阪圏) : Tôkyô Kanagawa-Saitama-Chiba-Gumma-Tochigi-Ibaraki-Yamanashi, Aichi-Mie-Gifu et Ôsaka-Hyôgo-Kyôto-Nara.



## 2. Une évolution macrocéphale centrée sur Tôkyô

À la fin du XIXe siècle, les premiers planificateurs Meiji avait défini les rôles des deux grandes villes du Japon dans la continuité de la période précédente : production industrielle à Ôsaka et centre politique à Tôkyô qui accueillait désormais le siège du pouvoir impérial jusqu'à lors cantonné à Kyôto.

Ce schéma est valable jusqu'à la guerre du Pacifique, mais la croissance urbaine issue de l'exode rural des années de la HCE a plus profité à la région urbaine de Tôkyô, aux dépens d'Osaka, qui ne fait plus jeu égal avec la mégapole du Kantô.

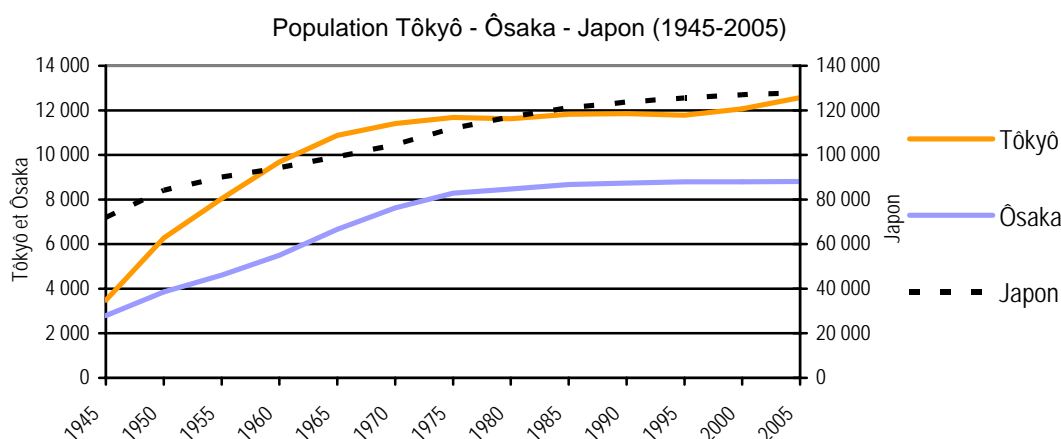


Figure 14 : Évolution de la population des départements de Tôkyô et Ôsaka 1945-2005.

L'écart se creuse tout au long du XXe siècle aux dépens d'Osaka (fig.14). Les années 1980 ont été celles du déménagement vers la capitale de la plupart de ses fonctions de commandement présentes à Ôsaka.

Cette domination de Tôkyô n'est pas uniquement démographique. Elle se retrouve sur le plan industriel. Le développement des zones industrielles littorales (*rinkai kôgyô chitai* 臨海工業地帯) sur le pourtour de la baie de Tôkyô (Keihin puis Keiyô) finissent par dominer celles d'Ôsaka, pourtant berceau d'origine de nombreux groupes industriels et financiers.

En 2001, le Tôkyô-to (0,6% du territoire Japonais) représentait près de 10% de la population e 17% du PIB (en 2000) contre 8% pour le département d'Ôsaka et 7% pour le département d'Aichi dont dépend la ville de Nagoya (fig.15). Le département compte également 54% des entreprises japonaises, 81% des entreprises étrangères au Japon, mais aussi 81% des transactions financières, 73% des banques<sup>26</sup>. Les sièges d'entreprises y sont supérieurs en nombre dans un rapport de trois contre un face à Ôsaka, un tiers de la production nationale de la valeur ajoutée contre un sixième. De nombreuses firmes originaires du Kansai, comme Sumitomo, ont déménagé leurs sièges sociaux à Tôkyô dans les années 1980<sup>27</sup>.

<sup>26</sup> Source: *Industry and Labor in Tokyo 2001*, Tôkyô, TMG, 2001, 42 p.

<sup>27</sup> Le mouvement se poursuit avec la crise que connaît l'aéroport d'Ôsaka qui voit toujours son nombre de vols chuter au profit de Tôkyô Narita et Haneda (« Overseas flights from Kansai nosedive », *Asahi Shinbun* du 08/02/2007).

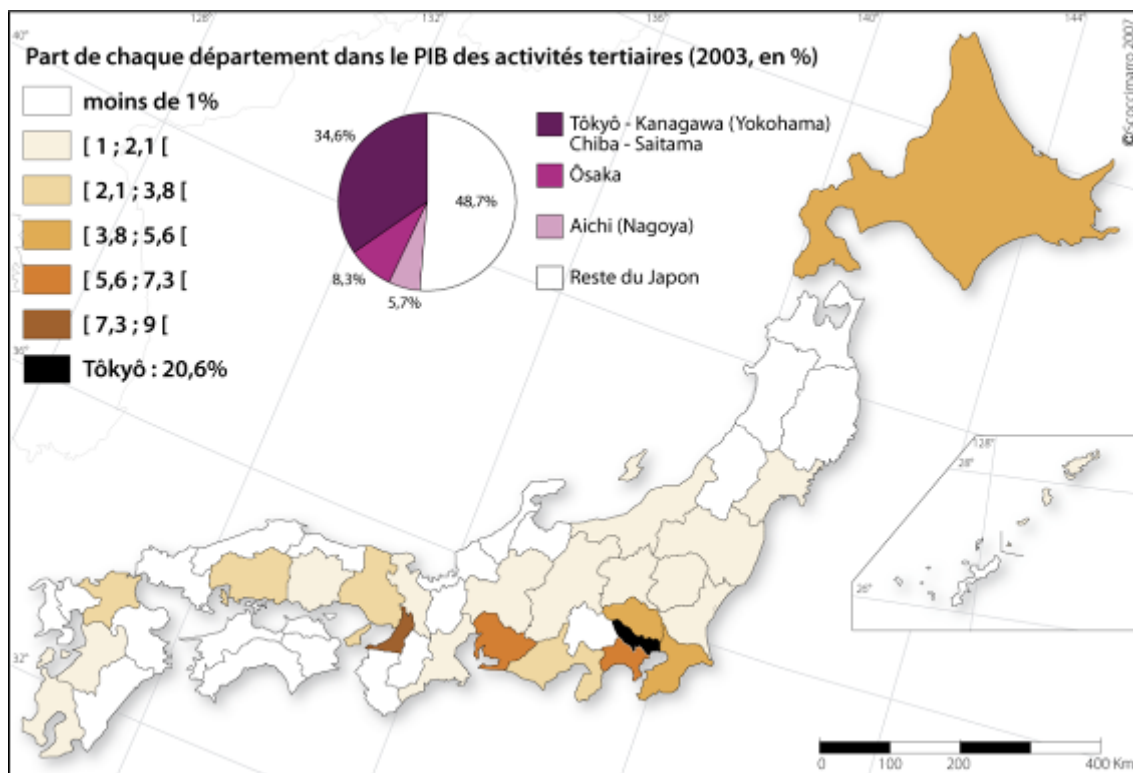


Figure 15 : Part du PIB des activités tertiaires par département (2003, source : JSYB 2007).

Par ailleurs, les départements les plus riches entretiennent même des antennes dans la capitale pour soutenir des activités de lobbying auprès du gouvernement central dans le quartier de Kasumigaseki (Chiyoda ku).

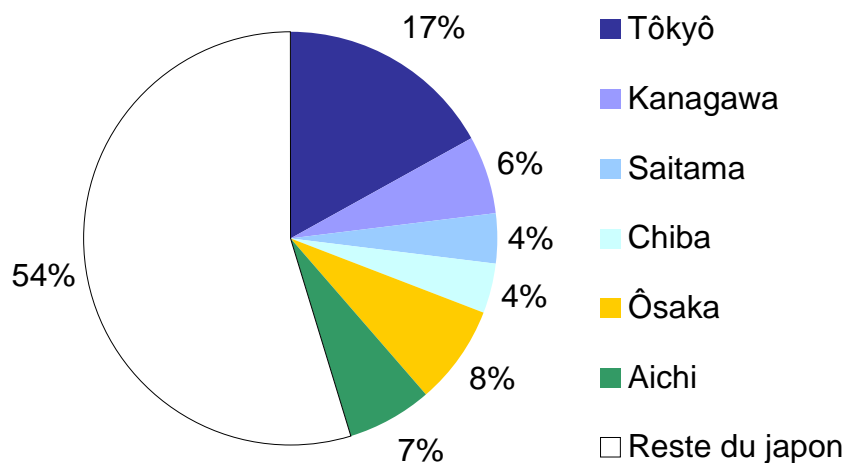


Figure 16 : Part des départements dans le PIB Japonais (Source : *Industry and Labor in Tokyo 2001*, Tôkyô, TMG, 2001, 42 p.

En termes de diffusion d'informations, Tôkyô et la région capitale ont une position dominante (fig. 16) ; l'écart se creuse même puisque Ōsaka se place seulement au niveau de Yokohama (Kanagawa)<sup>28</sup>. Le phénomène est plus fort dans d'autres domaines. Si

<sup>28</sup> Source: *Industry and Labor in Tokyo 2001*, Tôkyô, TMG, 2001, 42 p.

l'on compare par exemple le volume produit d'informations téléphoniques et télévisuelles, le Tôkyô-ken accapare alors 30% du total national (fig.17).

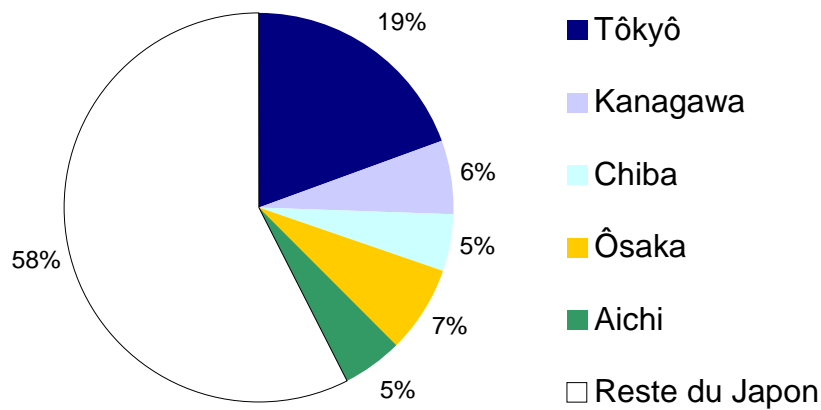


Figure 17 : Part du volume d'informations téléphoniques et télévisuelles émises par départements (Source : *Industry and Labor in Tokyo 2001*, Tôkyô, TMG, 2001, 42 p.).

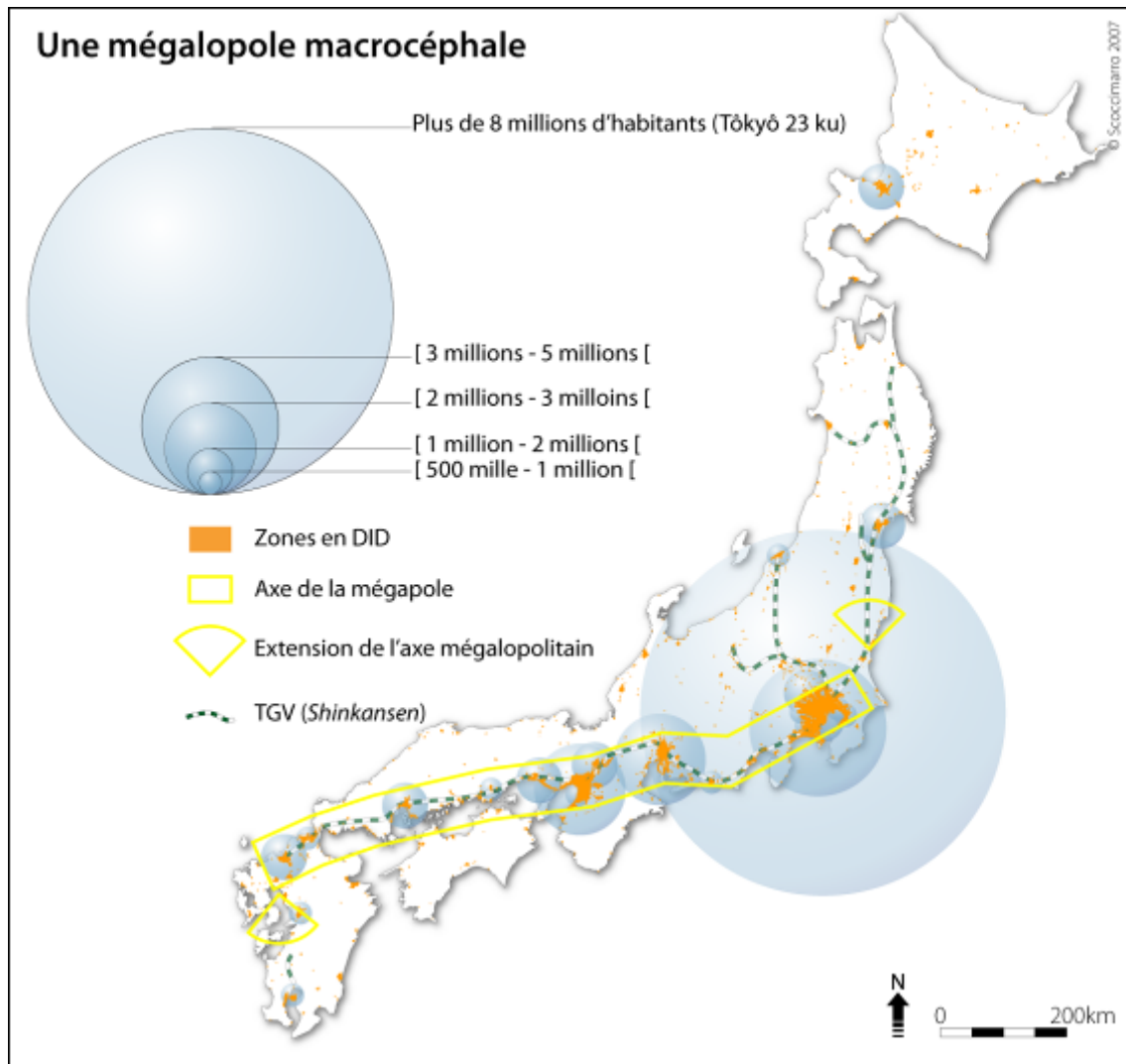


Figure 18 : L'axe de la mégapole japonaise.

Aujourd'hui, le département d'Ôsaka a un solde migratoire négatif et la déflation foncière, généralisée à l'ensemble du pays, ne semble pas lui profiter comme c'est le cas pour la région de Tôkyô. Le département d'Ôsaka a ainsi perdu 152 000 habitants entre 1980 et 2004, alors que Yokohama en gagnait plus de 720 000 et Nagoya 35 000. En 2005 le solde migratoire du département d'Ôsaka était négatif perdant 8 756 habitants quand le Tôkyô-to en gagnait plus de 85 000.

On retrouve ces phénomènes dans la croissance urbaine récente. Que ce soit sur dix ans entre 1995 et 2005 ou sur cinq ans entre 2000 et 2005, la région urbaine de Tôkyô, Tôkyô-to en tête, est la plus dynamique démographiquement<sup>29</sup>. L'axe de la mégalopole (fig.18) est toujours distinctement visible (fig.19), mais il semble être passé à un rythme de croissance moins rapide, avec des phénomènes de décroissance urbaine dans les villes périphériques des métropoles (fig.20).

### La croissance des villes (1995-2005)

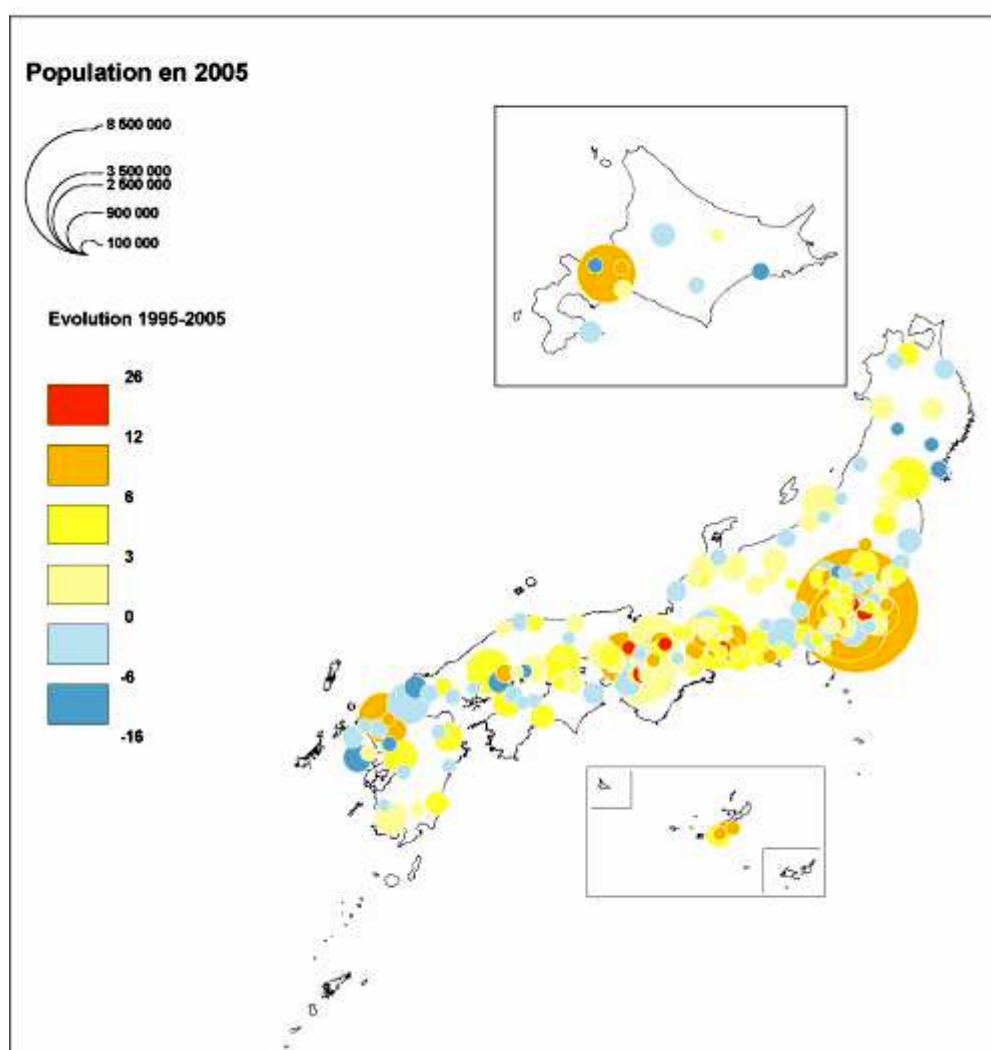


Figure 19 : Croissance des villes japonaises 1995-2005. Source : Pelletier 2007, recensements nationaux japonais.

<sup>29</sup> Nous examinerons plus en détail ce phénomène dans le premier chapitre de notre deuxième partie.

## La croissance des villes (2000-2005)

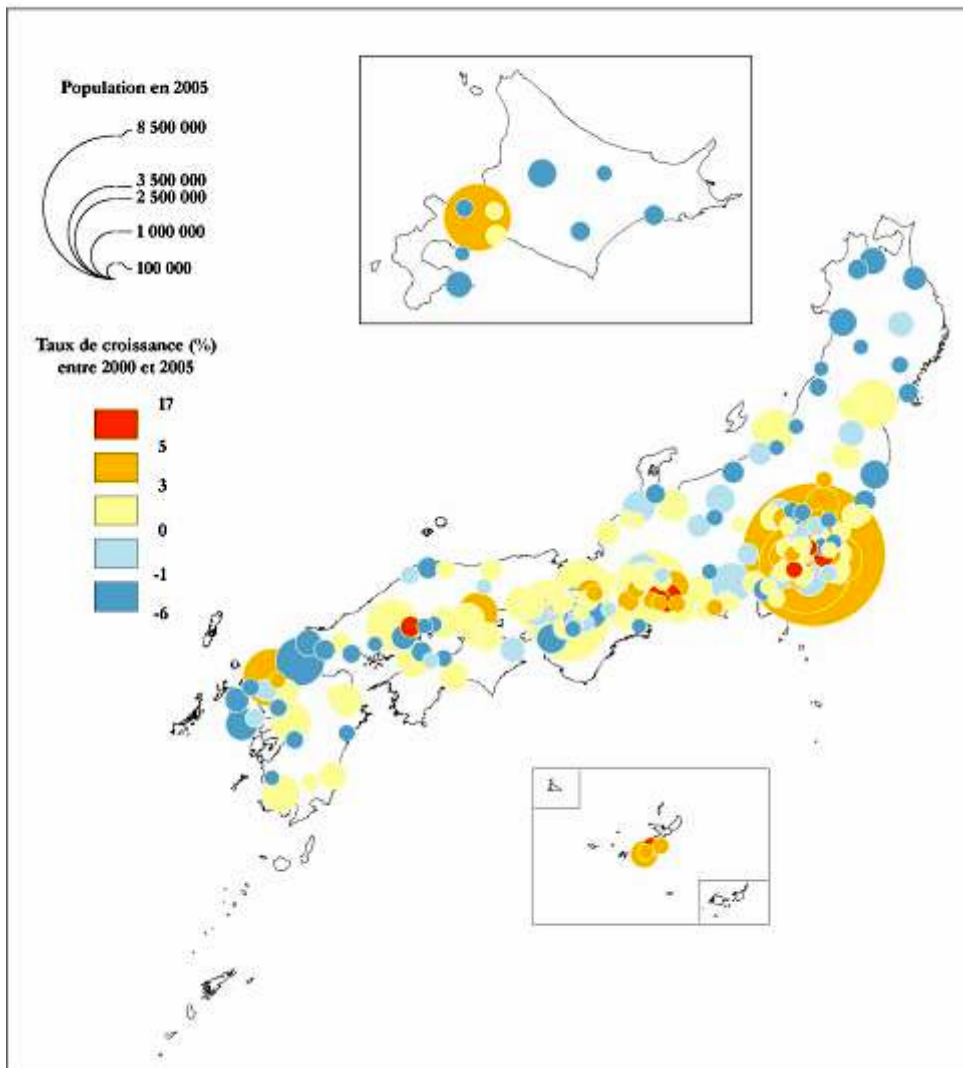


Figure 20 : Croissance des villes japonaises 2000-2005. Source : Pelletier 2007, recensements nationaux japonais.

Plus que la tête d'une mégapole, Tôkyô est aussi une ville globale dont le territoire n'est pas limité à l'espace japonais. C'est un point de commandement à l'échelle mondiale et un pôle en Asie Orientale de la Triade, et dont procède aussi son organisation interne.

### B. L'organisation spatiale de la mégapole Tôkyôte

#### 1. À l'échelle régionale : l'étoile ferroviaire

Depuis la fin du XIXe siècle, le chemin de fer s'est développé sur un mode de domination par rapport aux autres moyens de transport qui est toujours d'actualité. C'est particulièrement le cas dans les espaces mégapolitains, ce qui fait en partie la particularité des modes de mobilité des métropoles japonaises (AVELINE, 2003). Même après la HCE d'après-guerre et la hausse du niveau de vie, la voiture n'a pas détrôné le train chez les navetteurs.

MASAI Yasuo, un géographe spécialiste de Tôkyô interprète cela comme la conséquence du fait que le Japon soit passé directement du transport à pied au chemin

de fer (MASAI, entretiens 1998-2001). Le Japon aurait fait ainsi l'économie de la voiture, peu adaptée à la densité de ses villes, que se soit par propulsion animale ou motorisée. L'idée est séduisante. Il y a certainement du vrai, la voiture est parfois surtout un moyen de loisirs et elle n'est pas le moyen de transport quotidien privilégié des navetteurs. C'est une des grandes différences entre les mégapoles japonaises et celles d'Amérique du nord ou d'Europe occidentale. Cela malgré un très haut niveau de vie et une industrie automobile en passe de devenir la plus puissante au monde.

C'est en conséquence le chemin de fer qui forme le réseau structurant l'espace de la mégapole et dont les gares sont les points de centralité. La cartographie des isoprix fonciers (fig.21) permet de rendre de compte de cette situation à l'échelle régionale.

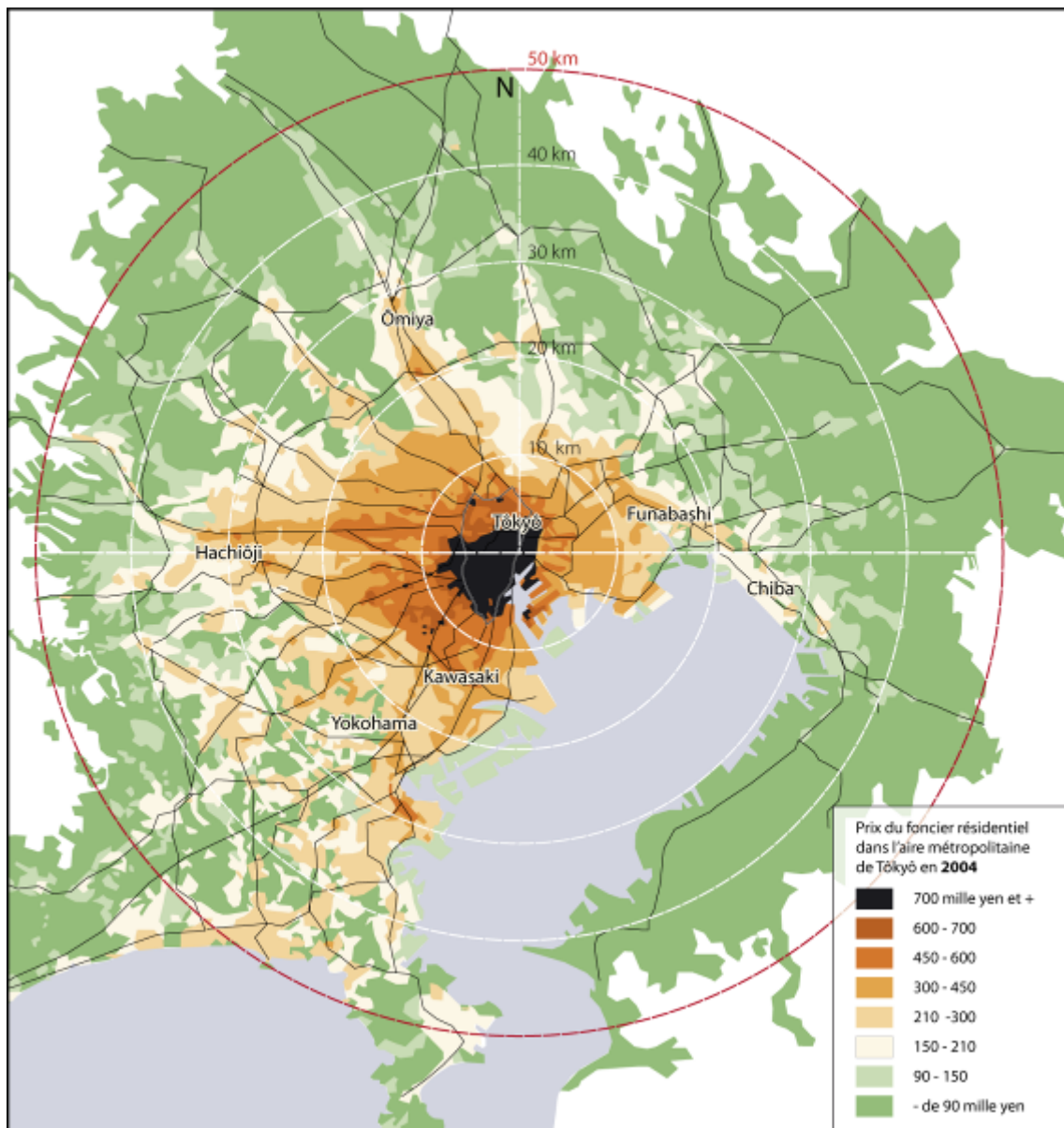


Figure 21 : Les isoprix fonciers dans la zone métropolitaine de Tôkyô en 2004

C'est en premier lieu un schéma radioconcentrique qui s'impose à l'échelle de l'aire métropolitaine. Les valeurs foncières décroissent au fur et à mesure que l'on s'éloigne des quartier centraux de Tôkyô. Le niveau des prix suit cependant le tracé des voies ferrées, le long de radiales à partir des gares les plus importantes de la ligne Yamanote : Shinjuku 新宿, Shibuya 渋谷, Ikebukuro 池袋, Ueno 上野. Ces axes reportent les

valeurs foncières vers les banlieues et donne à l'ensemble une forme en étoile où prix fonciers et réseaux ferrés coïncident quasiment à l'identique.

Le long du réseau étoilé, localement, on peut noter des hausses des prix qui correspondent à la présence des gares où stoppent les trains express et les gares terminales des lignes. C'est bien l'accès et le temps d'accès<sup>30</sup>, au centre ville et aux gares qui le desservent le plus rapidement qui sont les éléments organisateurs de la centralité à l'échelle de la mégapole Tôkyôte.

La carte fait apparaître les quartiers centraux de Yokohama (arrondissement de Nishi-ku 西区 et Naka-ku 中区), mais dont les valeurs foncières ne correspondent plus aujourd'hui à celles du centre de Tôkyô, traduisant la configuration unipolaire de la mégapole.

Cela n'apparaît pas sur la carte mais le réseau ferré est double. Une partie correspond aux lignes de la JNR (la *Japan National Railway*, aujourd'hui divisée en plusieurs branches et privatisée) qui constitue le réseau principal. Une autre partie du réseau a été construite par de grands opérateurs ferroviaires, les *ôtemintetsu* 大手民鉄 (OTM).

Les OTM ont organisé à partir des années 1920 (PELLETIER, 1994a) le développement urbain le long de lignes radiales à partir de terminaux greffés sur les gares de la ligne Yamanote. Un autre terminal, en bout de ligne, est généralement implanté en banlieue ou en grande banlieue. Entre ces deux points, les OTM ont converti les terres agricoles en lotissements d'habitations, équipé les gares en espaces commerciaux, et construit des parcs de loisirs. Dans les aires d'influence de leurs gares, les OTM prennent en charge tous les niveaux de transports, des lignes de bus aux écoles de conduite, et même le transport à bicyclettes dont on peut louer à l'OTM les places de parkings dans la gare. L'objectif des OTM étant bien évidemment de maximaliser la fréquentation de leurs lignes entre le centre de Tôkyô, lieu de travail, et les gares de banlieue, lieu d'habitation. C'est une autre explication du poids du transport ferroviaire dans l'espace de la mégapole.

Cette étoile ferroviaire n'est pas symétrique : les prix plus étirés à l'ouest est au sud-ouest tiennent de la présence de la ville de Yokohama, mais aussi de logiques géohistoriques. D'une part la destruction de Tôkyô par le séisme du Kantô de 1923 (*Kantô daishinsai* 関東大震災) a provoqué une migration des classes moyennes depuis les quartiers centraux de Tôkyô, considérés comme trop dangereux, vers les plateaux du Musashino (MASAI, 1990). Un mouvement dont les OTM ont profité pour l'implantation de leur villes nouvelles. Ce mouvement correspond finalement à un réflexe local ancré dans l'histoire urbaine : c'est de nouveau la structuration socio spatiale des *jôkamachi*, entre les collines plus sûres et moins dense de la Ville haute aristocratique et les quartiers dangereux de la Ville basse.

À l'est de Tôkyô, la contraction générale des prix fonciers correspond à la présence des villes dortoirs ouvrières de Funabashi 船橋 et de Chiba, construites lors de l'industrialisation du département à l'après-guerre. Cependant les hautes valeurs, concentrées à l'intérieur de la Yamanote, chutent brutalement dès que la Sumida est

---

<sup>30</sup> Sur même trajet, le temps de transport peu varier du simple au double, voir au triple, entre un train express et un omnibus.

franchie. Dans les arrondissements centraux de Kôtô et Edogawa, l'effet de proximité au centre ne semble plus jouer aussi fortement.

Dans cette zone des dix kilomètres à partir du centre, qui correspond grosso modo aux 23 arrondissements centraux de Tôkyô, c'est une organisation socio-spatiale différente de celle de la mégapole qui est à l'œuvre.

## **2. Échelle départementale : les 23 arrondissements centraux de Tôkyô**

À plus grande échelle géographique, ce sont d'autres logiques qui organisent le centre de la mégapole, où le transport ferroviaire n'est plus aussi structurant qu'il ne l'est à l'échelle de la région urbaine. Cela ne signifie pas pour autant qu'il ne joue aucun rôle puisqu'il reste le moyen de déplacements journaliers. Par ailleurs la Yamanote joue le rôle de périphérie ferroviaire des quartiers centraux de Tôkyô.

Au niveau des prix résidentiels, on retrouve la dichotomie traditionnelle entre Ville basse et Ville haute héritée de la période Edo et des jôkamachi. Elle a cependant subi des modifications dans son contour : les quartiers de la ville basse traditionnelle à proximité du château ont été intégrés à la ville haute.

Le mouvement était déjà en cours sous Edo avec l'implantation de demeures aristocratiques (MASAI, 1987) et le déplacement de certains quartiers vers la périphérie nord, comme le quartier de la prostitution, Yoshiwara 吉原. Après la restauration Meiji (*Meiji ishin* 明治維新, 1868), une partie du château<sup>31</sup> est vendue au groupe Mitsubishi qui y construit un quartier d'affaire, Marunouchi. Plus au sud, les quartiers de Ginza-Nihonbashi sont remembrés et reconstruits sur le modèle occidental : avenues, trottoirs, architecture en briques. Entre les deux, la gare centrale de Tôkyô.

Ces aménagements du centre de Tôkyô n'ont pas pu être réalisés dans toute l'ampleur que les planificateurs avaient prévue (FUJIMORI, 1990), mais ils ont transformé ces quartiers proches du château en ville commerçante où s'implante le CBD historique autour de la gare de Tôkyô. La ville basse, convertie à l'industrialisation en quartiers ouvriers, se déplace à l'est sur les arrondissements actuels de Kôtô et Edogawa, mais aussi au nord de la ville, en direction de l'actuel département de Saitama.

Cette histoire se retrouve dans les cartes des prix fonciers des 23 arrondissements de Tôkyô (fig.22).

On observe une nette distinction au niveau des prix résidentiels entre l'est et l'ouest de la Sumida et entre le nord et le sud de la capitale. C'est dans cette dernière direction que les quartiers huppés se sont étendus. Partis de la ville haute traditionnelle (actuels arrondissements de Minato 港, Shibuya, Shinjuku, Meguro 目黒) ils occupent un axe sud sud-ouest, toujours en direction des collines du Musashino, en particulier dans l'actuel arrondissement de Setagaya.

---

<sup>31</sup> Qui devient un palais après l'installation de l'empereur en 1868 et la destruction de la majeure partie de ses fortifications.



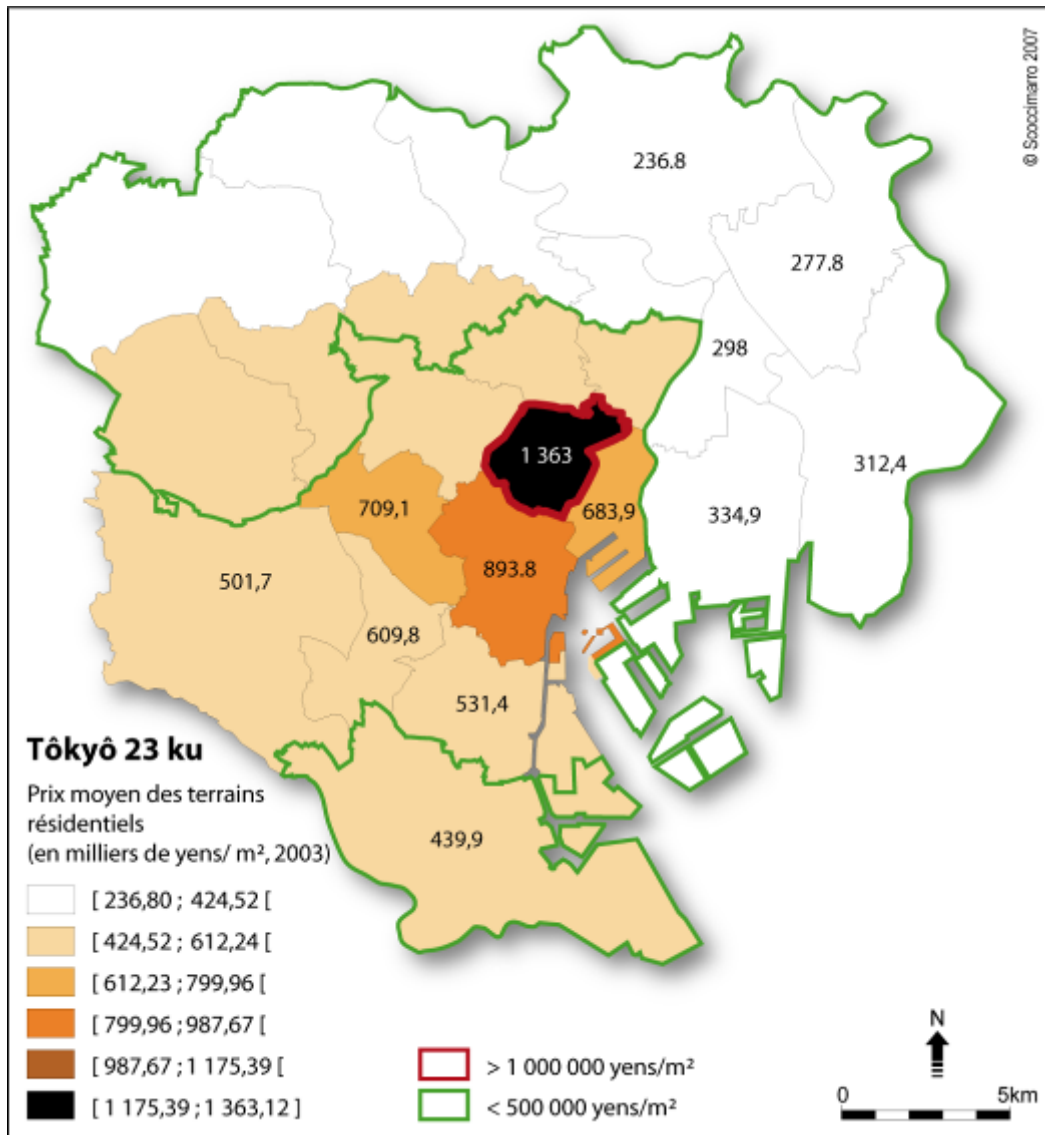


Figure 22 : Prix moyen des terrains résidentiels dans les 23 arrondissements de Tôkyô.

La carte du foncier commercial (fig.23) fait cependant apparaître une autre division socio-spatiale de la capitale.

Ce profil est plus proche de celui vu précédemment à l'échelle régionale. Plus classique, il permet d'identifier les quartiers du CDB et leur hiérarchisation au sein d'un espace en trois-quarts de cercle, orienté sud-ouest, autour du palais impérial. À cette disposition face au pouvoir symbolique de l'empereur, hérité de la géohistoire de la ville, correspond l'effet de seuil de la Sumida et de la Shitamachi. Le CBD de Tôkyô s'étend ainsi prioritairement sur les arrondissements de Chiyoda 千代田 et Chûô, avec une diffusion des quartiers d'affaires vers Shinjuku, Shibuya, et vers l'arrondissement de Minato où sont concentrés les ministères et l'appareil politique.

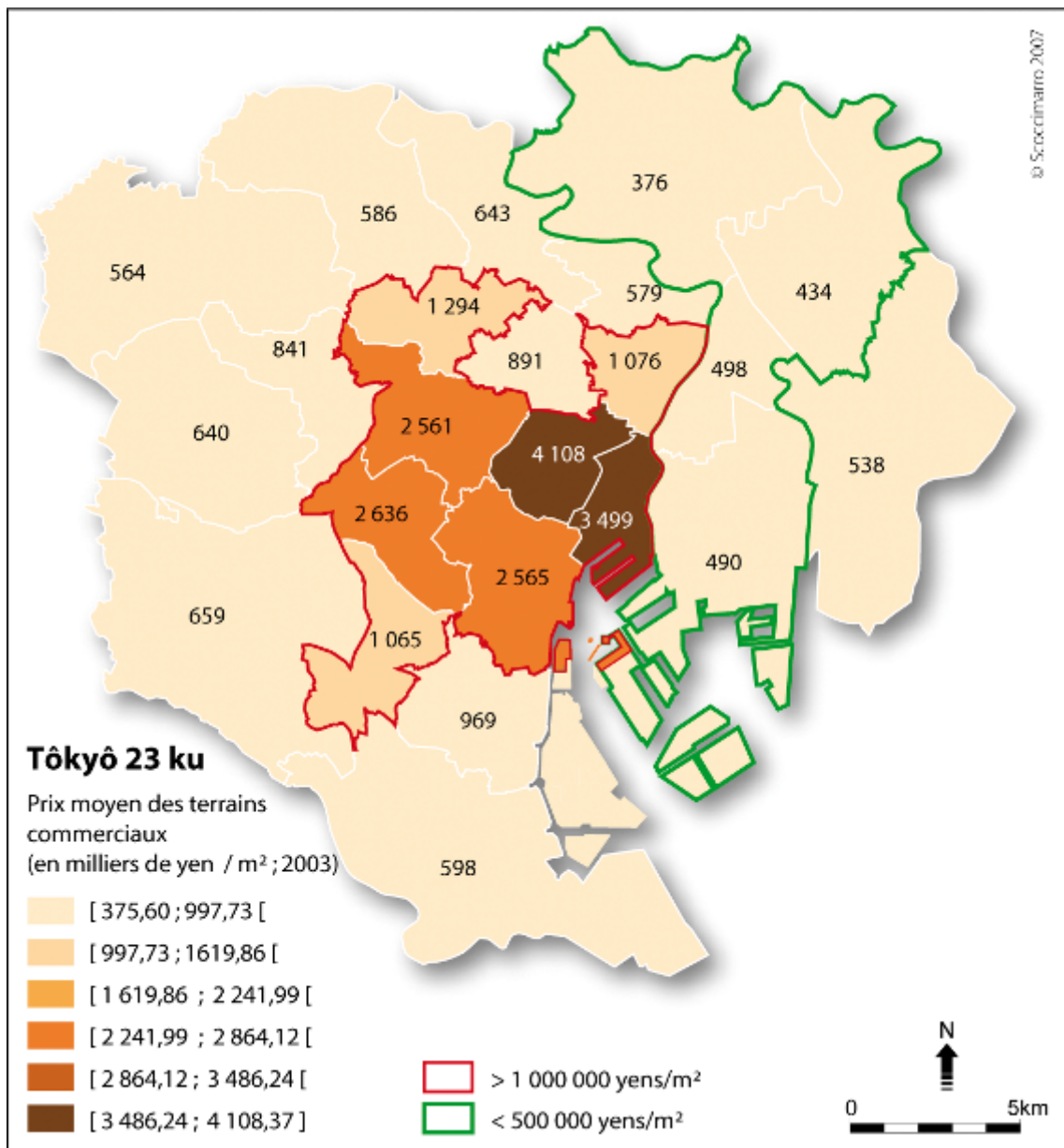


Figure 23 : Prix moyens des terrains commerciaux dans les 23 arrondissements de Tôkyô.

Au sein de cet ensemble : le Toshin 都心, l'hyper centre de la capitale japonaise pôle globalisé de la Triade.

### 3. Au centre du centre, le Toshin

Au centre du centre, le Toshin, regroupe les trois grandes fonctions de commandement de l'archipel : la politique avec la diète, l'administration dans le quartier des ministères et l'économique dans les CBD de Marunouchi-Ginza. Il s'étend sur un espace à cheval sur les trois arrondissements centraux de la capitale : Chiyoda, Chûô et Minato (fig.24).

Cœur de l'activité tertiaire de la capitale et plus largement du Japon, le Toshin concentre la majorité des sièges sociaux des grandes entreprises japonaises, la bourse de Tôkyô et le centre de commandement politique et administratif de l'archipel.

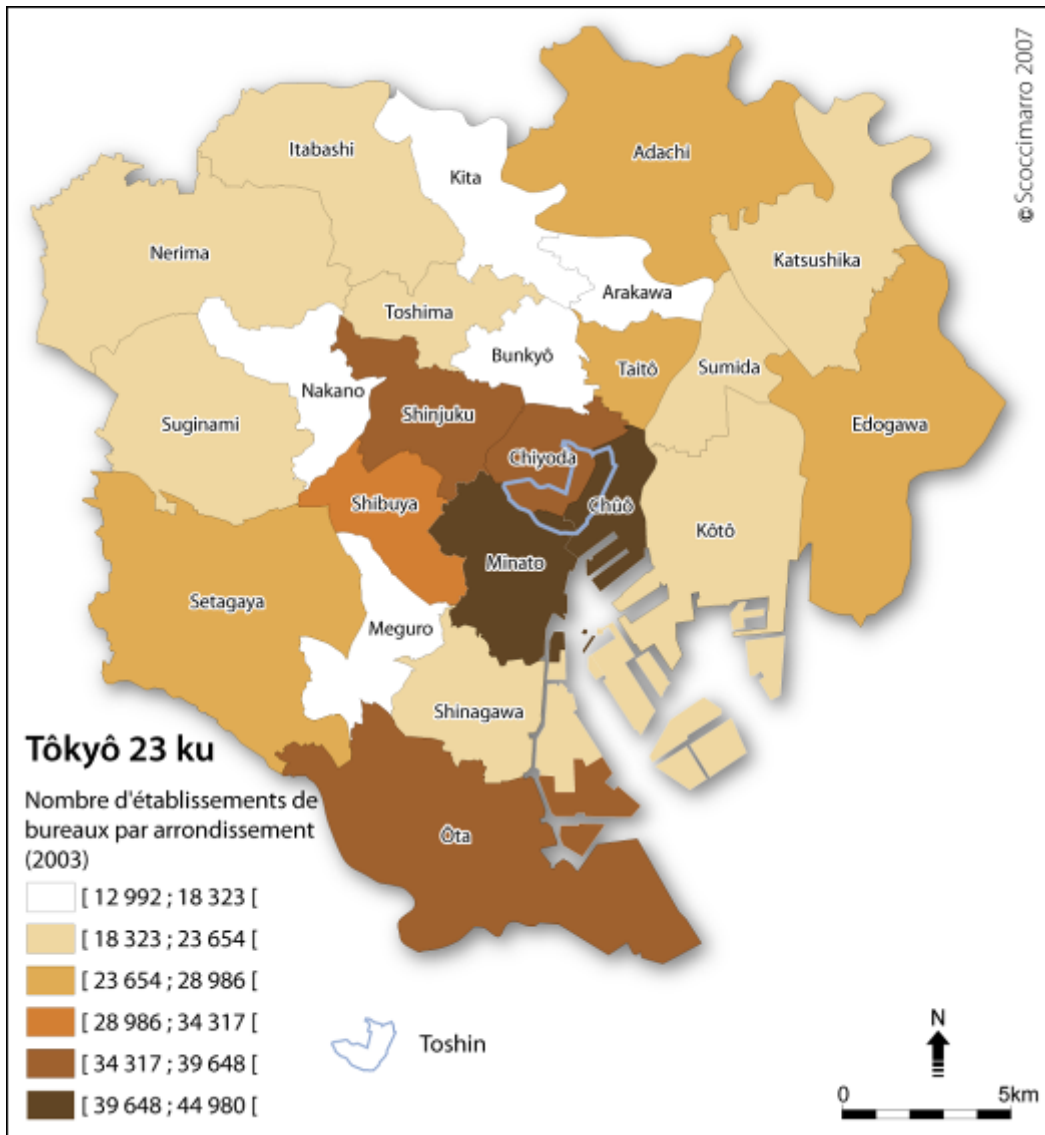


Figure 24 : Concentration d'immeubles de bureaux dans le centre des 23 arrondissements de Tôkyô et périmètre du Toshin définie par le TMG.

L'impact de l'hypercentre sur le territoire japonais est double.   l'échelle nationale, c'est une force de gravité pour les activités économiques de tout le Japon, de même que pour l'emploi tertiaire qui en découle. Mais le Toshin est aussi un formidable repoussoir : la concurrence entre foncier d'affaires et foncier résidentiel rend peu accessible le logement pour les classes moyennes et moyennes supérieures dans cette partie de la ville et par effet de dominos, dans les arrondissements environnants, lorsque les prix fonciers subissent un phénomène d'inflation. Cela a eu pour effet de vider progressivement les quartiers centraux de leurs habitants qui se massent en périphérie et à l'extérieur du centre ville.

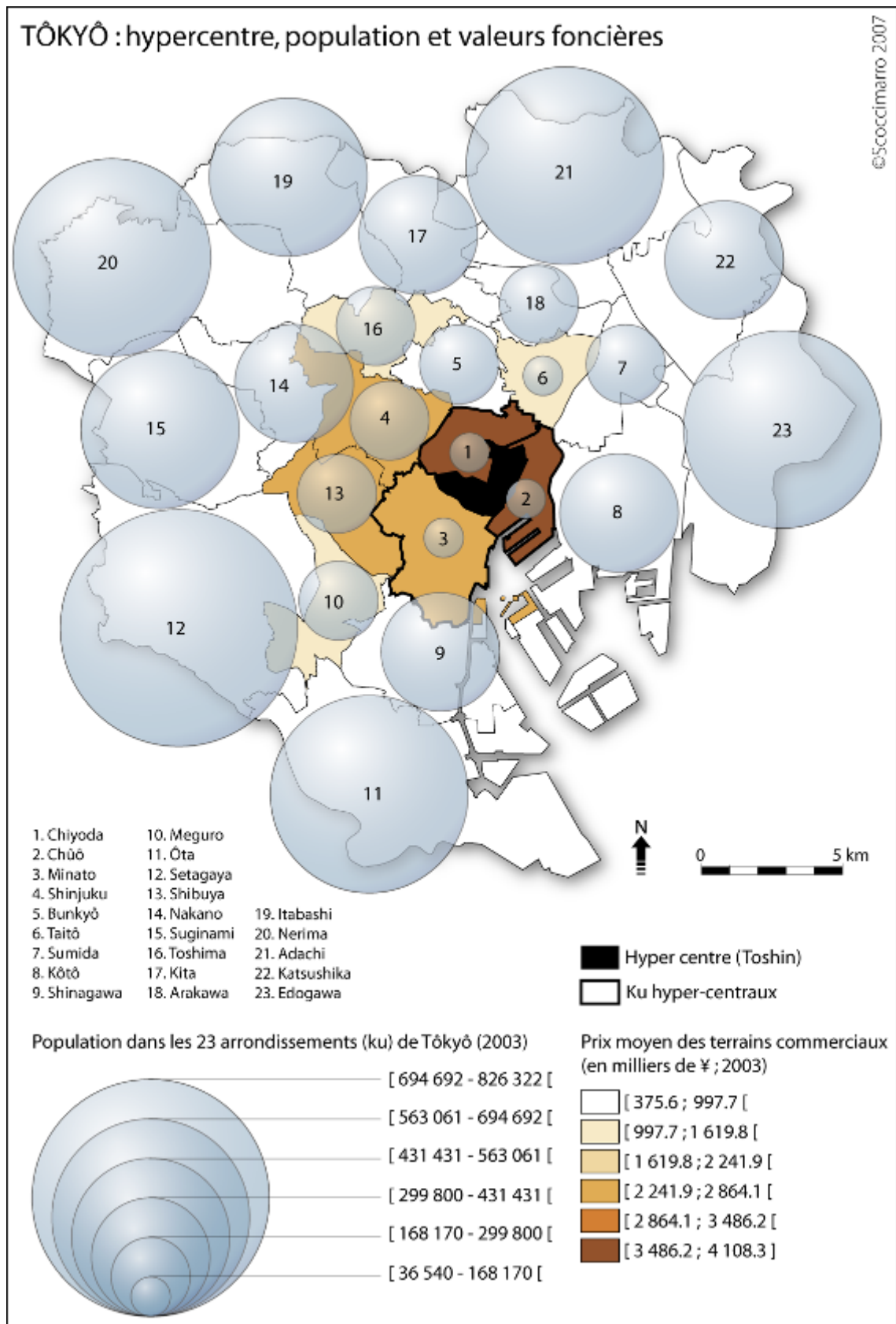


Figure 25 : Répartition de la population et des valeurs foncières dans les 23 arrondissements de Tôkyô.

Les arrondissements du Toshin connaissent en conséquence des densités très faibles (fig.25 et fig. 26). Celle de l'arrondissement de Chiyoda étant plus basse encore du fait de la présence des plus de 200 hectares occupés par le palais impérial.

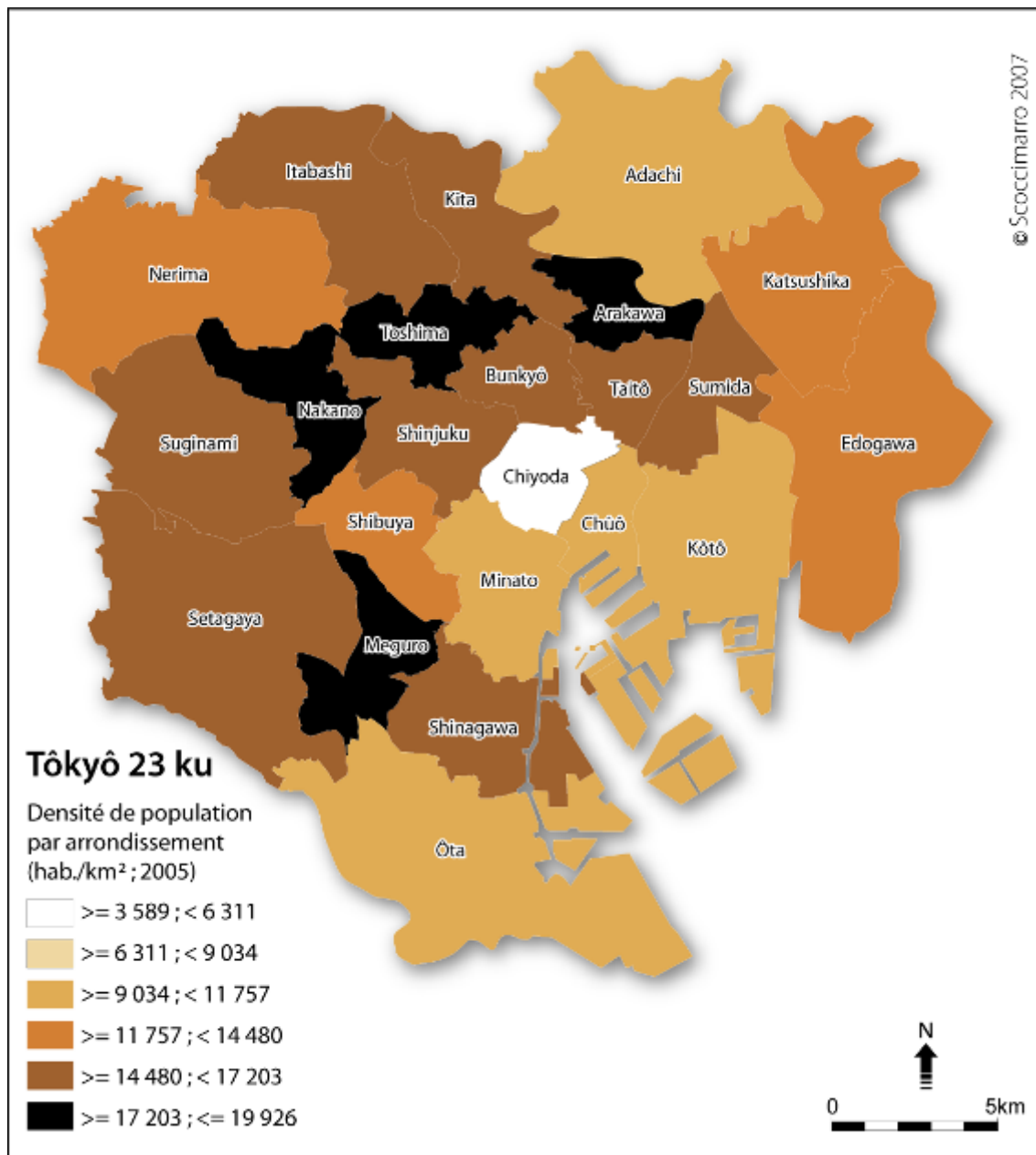


Figure 26 : Les densités de population dans les 23 arrondissements centraux de Tôkyô en 2005.

À la périphérie des arrondissements du Toshin, les densités plus fortes correspondent à la ceinture des appartements en bois (*mokuzô apâto* 木造アパート), un bâti plutôt vétuste et occupé pas des populations âgées. Cette ceinture marque la périphérie de la ville avant-guerre.

Pendant les années de la Bulle, le Toshin s'est étendu en exportant l'aire des hautes valeurs foncières de l'hypercentre à pratiquement l'ensemble des vingt-trois arrondissements centraux.

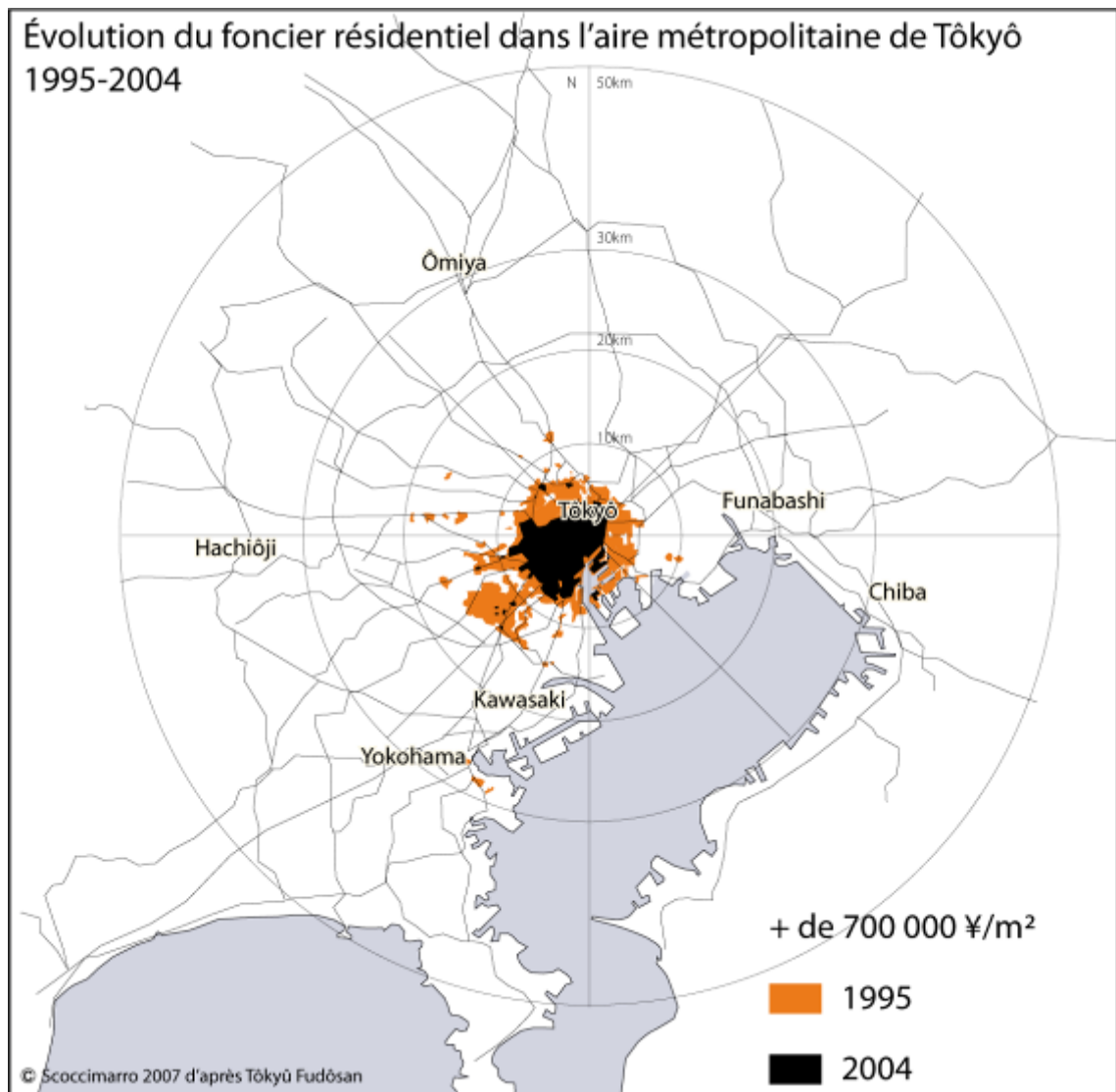


Figure 27 : Contraction des hautes valeurs foncières entre 1995 et 2004 dans l'aire métropolitaine de Tôkyô.

Cette pression foncière très forte, a accru la dépopulation du centre ville et des arrondissements limitrophes. Il en résulte un large amplitude démographique diurne/nocturne entre les arrondissements du centre et les communes urbaines de la périphérie (fig. 28).

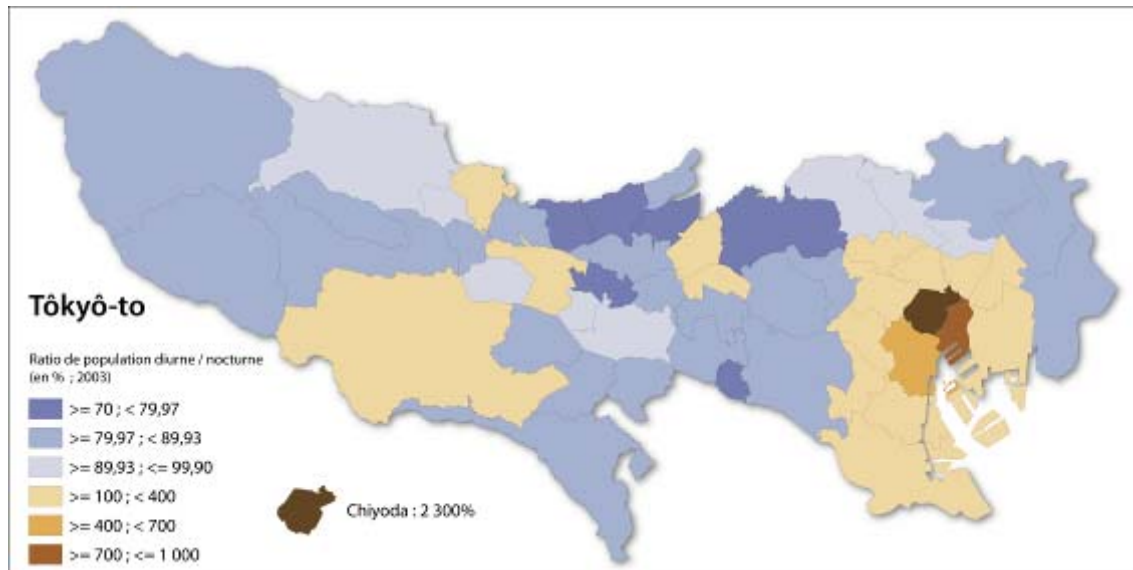


Figure 28 : Ratio de population diurne / nocturne dans le département de Tôkyô.

Depuis les années 1990, avec la fin de la Bulle, le périmètre des hautes valeurs foncières s'est cependant continuellement réduit (fig. 27, ci-avant). Cette contraction est corrélée à celle du Toshin dont la pression foncière sur ses marges n'est plus aussi forte. Les nombreuses constructions de surfaces de bureaux entreprises dans le Toshin pendant la Bulle et dans les années qui ont suivi n'en ont pas moins créé un effet « aspirateur » des fonctions tertiaires de la mégapole.

Parallèlement aux effets de la Bulle, cette évolution cadre bien avec les phénomènes de globalisation qui touchent Tôkyô au cours des années 1980.

#### 4. Un hypercentre qui fait de Tôkyô une ville mondiale

La domination de Tôkyô à l'échelle nationale s'articule en effet avec le statut de la capitale japonaise comme ville mondiale. Il s'est affirmé dans les années 1980, répondant à la fois à la demande de la finance mondiale pour une place boursière sur le fuseau horaire de l'Asie Orientale (BOURDIER et PELLETIER, 2000), et reflétant aussi l'accession de l'économie japonaise au deuxième rang mondial.

Porteur d'une réorganisation intra-urbaine, la globalisation demande la construction et/ou le renforcement d'équipements des centres de gestion (SASSEN, 1996). Celle-ci est le résultat d'un processus de concentration des activités de l'excellence urbaine, nécessaires à la gestion d'une économie mondiale de plus en plus éparpillée. Les délocalisations, l'éparpillement des productions industrielles ou des services renforcent ainsi paradoxalement la nécessité d'une concentration en des points limités des activités de gestion de l'ensemble. Cette gestion se réalise dans les villes mondiales, où se concentrent les centres financiers et les activités de services aux entreprises (SASSEN, 1996).

Ceux-ci, largement basés sur le développement des TIC<sup>32</sup>, entraînent des coûts en équipements considérables (immeubles intelligents, infrastructures téléportuaires, etc) et limitent le nombre des entités capables de les mettre en place. Il faut de bonnes

<sup>32</sup> Technologies de l'Information et de la Communication.

infrastructures de transport, une offre hôtelière de qualité, des lieux de distraction, des laboratoires de recherche de haut niveau, etc. pour faire une ville globale (SASSEN, 2004, 2005). Il s'en suit que les pôles dominants sont aussi ceux qui possèdent déjà les capacités de maintien de leur domination puisqu'ils peuvent rénover leurs équipements plus vite et à plus grande échelle que les autres (SASSEN, 1996).

Les dirigeants, politique et fonctionnaires, du TMG dans les années 1980 n'ont pas lu *La ville globale*<sup>33</sup> de Saskia SASSEN. Mais ils avaient bien compris les enjeux du développement de Tôkyô comme ville mondiale et les infrastructures nécessaires au maintien, voire au dépassement, de ce statut.

La refonte de Tôkyô dans les années 1980 avec la modernisation de ses équipements vise clairement cet objectif. Parmi les projets urbains mis en œuvre à cette période, un des plus grands du moment, l'opération *Rinkaifukutoshin*, la ville téléportuaire de Tôkyô, destinée à affirmer, comme à garantir, le statut international de la capitale japonaise.

### **Chapitre 3 : Tôkyô Rinkaifukutoshin du CBD à l'urban resort**

L'opération Rinkaifukutoshin fait partie d'une série d'opérations urbaines conçues dans les années 1980 sur le littoral de la baie de Tôkyô<sup>34</sup>. Ces opérations prennent la forme de mégaprojets urbains (sur plusieurs centaines d'hectares) présentés comme des solutions aux problèmes auxquels était confrontée la mégapole.

La libération des (très) vastes parcelles industrielles sur des terre-pleins situés à proximité des centres villes en fait des lieux privilégiés pour de grands aménagements. Une possibilité que seules les vastes friches des terre-pleins des ports étaient en mesure d'offrir.

Pour Tôkyô il s'agit alors de déconcentrer les fonctions d'affaires du Toshin pour limiter la congestion des centres villes et la faible qualité de la vie urbaine, conséquence de l'évidement démographique du centre. Dans les faits, ils s'agit surtout de la création de zones d'affaires aux immeubles de bureaux ultramodernes visant à accroître l'offre foncière dans la capitale et de la doter d'équipements lui permettant de faire jeu égal avec les autres métropoles internationales. Le contexte d'inflation des prix du terrain puis de la Bulle s'y prête, comme la politique nationale d'activation du secteur privé, le *minkatsu* 民活 (pour *minkan katsudô* 民間活動) du premier ministre NAKASONE Yasuhiro 中曾根康弘.

Cette politique se traduit par la mise en place du concept de sous-centres urbains, les *fukutoshin* 副都心, dont le septième *Rinkaifukutoshin* sur le front de mer (*rinkai* 臨海), est certainement l'un des plus ambitieux. Il initie l'incursion de la centralité urbaine sur les terre-pleins du port, jusque là en marge de l'urbanité. Il est en cela un élément

---

<sup>33</sup> Première édition en 1991. Ils ne l'ont pas lu, mais les transformations de Tôkyô, dont l'opération Rinkaifukutoshin n'ont pas échappé à l'auteur.

<sup>34</sup> Voir Minato Mirai 21 et Makuhari Shintoshin, annexe III p. 225 et *infra* Partie II chapitre 3°.



fondateur d'une rénovation profonde de ces espaces gagnés sur la mer, par une opération présentée par ses concepteurs comme le point de mire de la refonte des villes elles-mêmes.

## **A. Déconcentrer le Toshin**

### **1. Des *fukutoshin***

Le maire SUZUKI Shun.ichi 鈴木春一, à la tête du TMG de 1979 à 1995 fait du développement des *fukutoshin*, un des éléments clés de sa politique de rénovation de la capitale<sup>35</sup>. Il s'agit de mettre sur le marché une offre foncière destinée à capter les activités tertiaires du Toshin. À terme, la déconcentration de l'hyper-centre en plusieurs sous-centres devait avoir pour effet d'améliorer la qualité de la vie des habitants de Tôkyô en rapprochant leur domicile du travail. Un objectif inscrit dans le slogan « My Town Tôkyô » de SUZUKI, symbole, autoproclamé, d'une réappropriation de la capitale par les citoyens dans le cadre d'une mise à niveau de la qualité de la vie dans la ville.

Cette politique de déconcentration du centre répondait également aux demandes du secteur immobilier, pressé de faire valoir des terrains jusque là délaissés par les investisseurs, mais au fort potentiel de rendement, tout comme d'étendre les zones constructibles en surface de bureaux et en immeubles en hauteur.

Chaque sous-centre (fig. 29) est doté d'un « thème » original autour duquel doivent se développer les activités afin de créer à Tôkyô une structure multipolaire. Pour montrer l'exemple, le TMG déménage son siège du Chûô-ku à proximité de la gare de Tôkyô vers le sous-centre de Shinjuku en 1991.

---

<sup>35</sup> Premier, deuxième et troisième plan à long terme de la ville de Tôkyô, (par le TMG) respectivement en 1982, 1986, 1991.

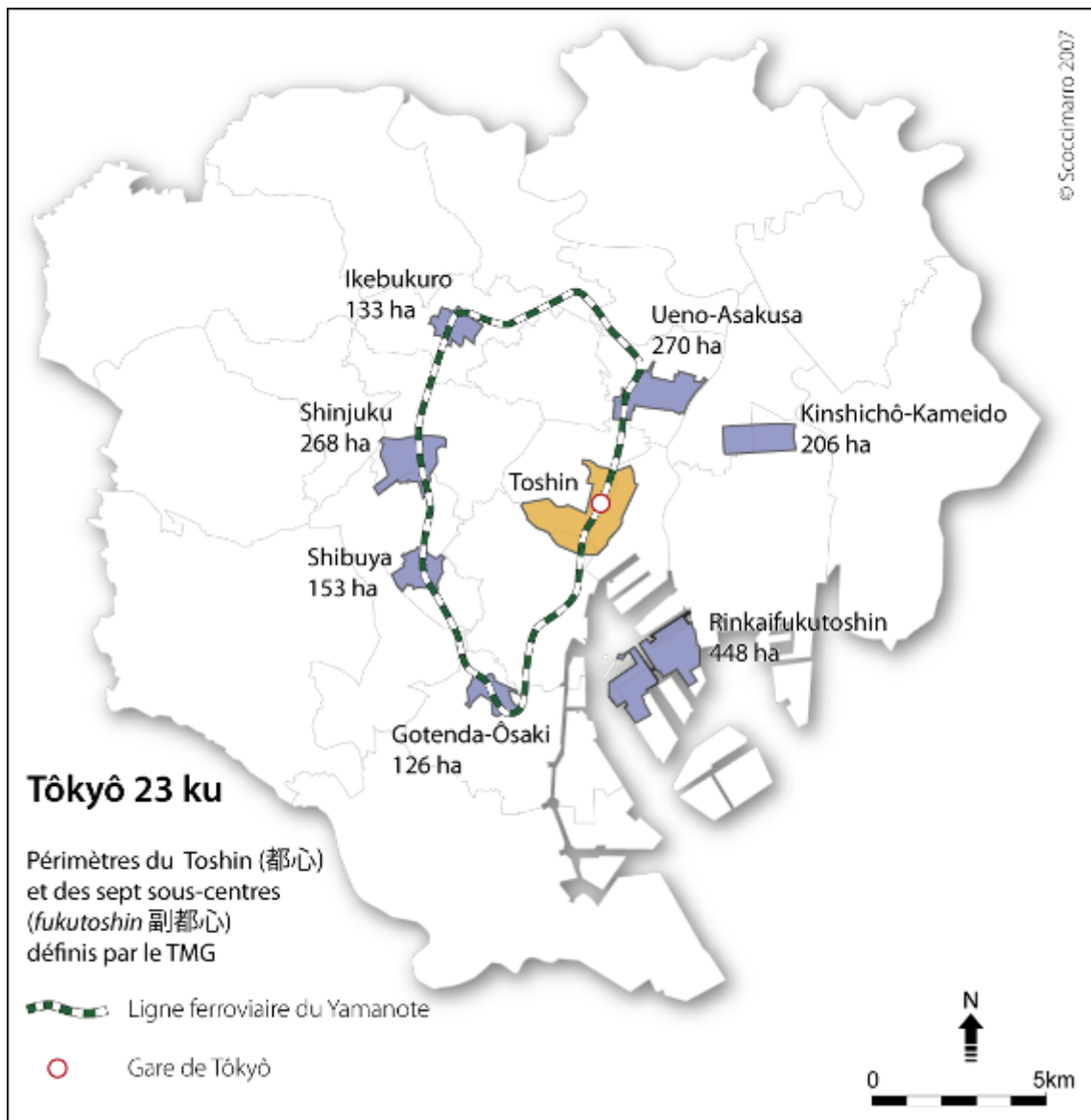


Figure 29 : Localisation des périmètres du Toshin et des Fukutoshin dans les 23 arrondissements de Tôkyô (source : TMG)

## 2. Une mise à niveau technique et « urbaine »

À travers cette politique de grands chantiers urbains, il s'agit aussi de créer une lisibilité valorisante pour la ville de Tôkyô et de la doter en infrastructures internationales : centres de congrès, d'exposition, grands hôtels, téléport, etc.

Le concept « My Town Tôkyô » développé par Suzuki, est aussi l'occasion de proposer des modèles de villes « agréables à vivre »<sup>36</sup> définissant les nouveaux standards. Cela se traduit par une modernisation du bâti et des politiques visant à sécuriser les quartiers face au risque de séisme (*bosai machizukuri* 防災街づくり), qui sont aussi des formes de gentrification des vieux quartiers de la ceinture des *mokuzô apâto* (CIBLA, 2000).

<sup>36</sup> C'est le slogan de toutes les publications du TMG de la mandature SUZUKI.

Le thème du septième sous-centre urbain, celui du front de mer, est la ville du futur et de l'internationalisation. Cela correspond aux besoins de la globalisation de la ville : mise à niveau des infrastructures de Tôkyô dans le cadre d'une lisibilité internationale. C'est le plus vaste de tous les autres : plus d'une fois et demi la surface de Shinjuku, prêt de trois fois celle du Toshin (156 hectares pour le périmètre définie par le TMG).

Il s'agit enfin, et cela est particulièrement le cas pour toutes les opérations sur terre-plein de la baie de Tôkyô, de construire ni plus ni moins le modèle japonais de « la ville du XXI<sup>e</sup> siècle ». Dans les noms des projets et dans les toponymes choisis, le chiffre vingt et un (pour XXI<sup>e</sup> siècle) et le terme *mirai* 未来, le futur, sont systématiquement utilisés dans toutes ces opérations<sup>37</sup>. Le choix préférentiel des terre-pleins pour ces projets permet de croire à cette option : terrains vierges et sans passé, ils sont les lieux idéaux pour construire ces « villes du futur ».

### 3. La zone 13 du port de Tôkyô

Le terre-plein n° 13 du port de Tôkyô est d'abord un *kiba*, une zone de stockage du bois de construction. Le remblaiement a été effectué progressivement de 1950 à 1973. Avec la construction des nouveaux bassins pour le bois à Shinkiba et Wakasu, plus à l'ouest, les activités de stockage, conditionnement et vente du bois quittent la zone pour s'installer sur Shinkiba.

Au nord du terre-plein subsistent les vestiges des fortifications construites en 1854 par le Bakufu pour défendre Edo face à la menace des canonnières étasuniennes, les *daiba* 台場. Il n'en reste plus que deux à proximité de la zone 13 dont l'un, accessible, a été transformé en jardin public à partir de 1972. Il donne le toponyme de Daiba (fig. 30) à cette partie du terre-plein. Une première plage artificielle est aménagée au bord de l'étendue d'eau de l'ancien bassin de stockage du bois. Les travaux sont achevés en 1975 et la zone connaît un premier succès en attirant les foules, plutôt populaires dans cette partie de la ville, comme dans la majorité des parcs du port de Tôkyô d'alors.

---

<sup>37</sup> Voir en particulier *nijû seiki no âbanfurontia wo mezashite jôhoka miraitoshi kôsô* 世紀のアーバンフロンティアをめざして情報化未来都市構想 (Conception de la ville du futur au sein de la société de l'information, pour atteindre la frontière urbaine du XXI<sup>e</sup> siècle), Tôkyô, Keibun, 1989, 314 p.

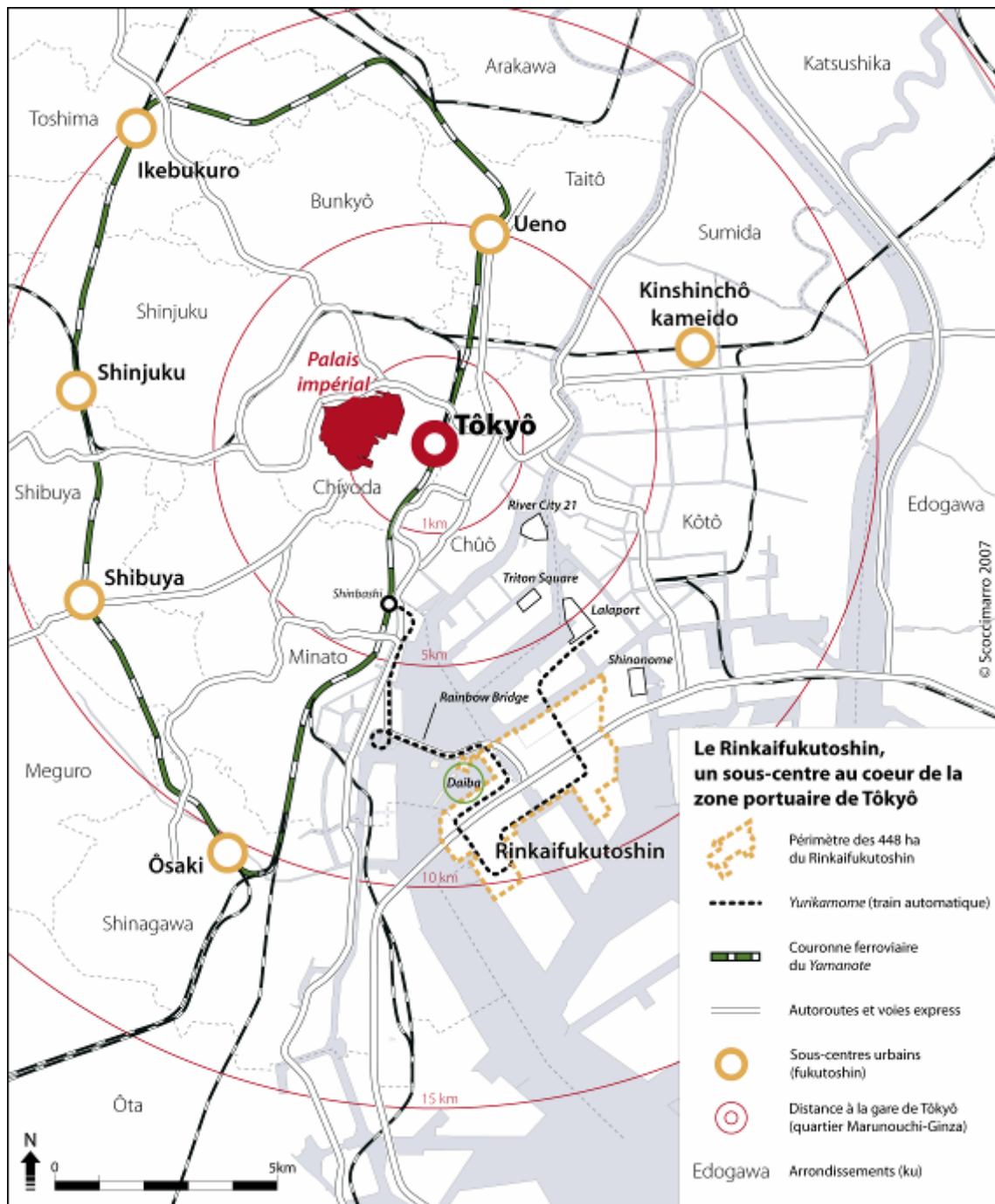


Figure 30 : Le Rinkaifukutoshin sur les 448 ha de la Zone 13, au cœur du port de Tôkyô

Après le déménagement de tous les *kiba* de la Zone 13, le parc est rénové et renommé *Odaiba Kaihinkoen* お台場海浜公園 en 1983. L'été, sur cette plage artificielle<sup>38</sup>, on profite du soleil et de cette verdure gratuite<sup>39</sup> à proximité des quartiers de la ville basse. Le paysage se résume à la tour de Tôkyô avec, au premier plan, les quais et les entrepôts du *Toyosu futô* (coke et gaz), de *Shinagawa futô* (conteneurs) ou, en arrière plan, les usines IHI (construction navale) et les cimenteries Onoda. La zone

<sup>38</sup> Baignade strictement interdite.

<sup>39</sup> De nombreux parcs de Tôkyô sont payants.

connaît pourtant un certain succès. Jusqu'en 1996, deux petits *ramen.ya*, des marchands de nouilles, se disputent les quelques visiteurs de la zone en dehors des mois d'été. Le plan d'eau est lui utilisé par quelques véliplanchistes.

Malgré le passage de la voie-express côtière (*wangandôro* 湾岸道路) qui traverse la zone 13 d'ouest en est, coupant le terre-plein en deux, les parcelles internes restent difficiles d'accès : seuls une ligne de bus et un pont routier relient Daiba et Ariake. La zone n'est alors qu'un élément de la zone du port de Tôkyô, aux eaux saumâtres et plutôt nauséabondes (photo 4), dans la zone industrielle du Kôtô-ku, et à proximité des ZIP du Keihin.

Les seuls ayant droits privés sont les propriétaires des parcelles situées sur le rivage nord de la zone Ariake. Ils représentent un peu plus de trente hectares, occupés par une trentaine de petites parcelles en PMI et PME, alignées le long du bassin à bois désaffecté.



Photo 4 : Kiba désaffecté sur Ariake Nord. © Scoccimarro 1995

Tous les autres terrains de la zone-13 du port sont la propriété exclusive du TMG et forment une parcelle quasiment d'un seul tenant. À moins de 10 km du Toshin, dans le contexte de la bulle spéculative foncière, c'est une opportunité que va saisir le TMG pour transformer cette zone de la taille de la ville de Venise en un nouveau pôle urbain d'affaires, basé sur les NTIC : l'opération Rinkaifukutoshin.

## B. Le projet et les acteurs de l'opération RFT

### 1. Contrôlé par le TMG et Suzuki

Propriétaire des terrains, le TMG du gouverneur SUZUKI Shun.ichi, entend diriger l'opération sur tous les plans. La gestion de la zone est sous le contrôle direct de l'administration du Tochô, pilotée par les fonctionnaires du bureau des affaires portuaires (*kôwan rinkaibu*) et la division « *Tôkyô frontier* » créée spécialement à cet effet en 1988. Cette opération relève donc totalement du TMG, de sa conception à la réalisation.

Une des particularités de cette opération est que le TMG n'accorde que des baux emphytéotiques. Il ne cède aucune parcelle au secteur privé comme c'est généralement le cas dans les opérations sur terre-pleins (BERQUE 1976 ; PELLETIER, 1992). En revanche, le développement est confié à des sociétés mixtes cotées en bourse dans lesquelles le TMG est majoritaire et collabore avec le secteur privé, c'est le « troisième secteur » (*daisan sekutô* 第三セクター). Ces partenariats public-privé sont alors considérés, au Japon comme au États-Unis ou en Europe, comme la panacée pour mener à bien des opérations urbaines à coût réduit pour les pouvoirs publics.

L'omniprésence du TMG à tous les stades de l'opération est perçue alors comme une volonté de faire jeu égal avec les grands investisseurs fonciers de la capitale dans le contexte de la bulle (HIRAMOTO, 2000). L'immobilière Mitsubishi (*Mitsubishi jisho*) voit par ailleurs d'un mauvais œil la mise sur le marché de cette vaste parcelle (BOURDIER, 1992) : elle entrerait directement en concurrence avec son opération « Manhattan Project 21<sup>40</sup> », la rénovation totale de ses terrains de Marunouchi prévue sur une cinquantaine d'hectares.

SUZUKI Shun.ichi sert aussi ses amis du secteur du BTP (OKABE, 1993) : un chantier de cette taille est une aubaine pour les *zenekon* ゼネコン<sup>41</sup>, soutien habituel du Parti Libéral Démocrate<sup>42</sup>, le parti au pouvoir à Tôkyô. Le montage financier lui donne les moyens d'imaginer, après avoir redressé les finances du TMG, un projet à coût zéro, par le miracle du *minkatsu* de NAKASONE, alors au pouvoir (1982-1987) et ami de SUZUKI.

### 2. Calibré pour la Bulle

#### a. Le mythe foncier

En 1988, lorsque le projet est présenté officiellement, la spéculation foncière bat son plein au Japon. Un rapport de 1985 du Secrétariat d'Etat au Territoire (SET) a prévu une pénurie de plus de 5140 hectares en surfaces de bureaux à Tôkyô à l'horizon 2000. Cela est interprété comme un signal par les investisseurs qui parient sur une hausse quasi certaine des prix fonciers. La prévision apparaîtra plus tard largement fantaisiste (OBASE, 1996), mais elle a donné un coup de fouet au secteur de la construction avec la

---

<sup>40</sup> Dont on ne parle plus aujourd'hui chez Mitsubishi, mais qui finalement se met en place, par à coup dans le quartier de Marunouchi.

<sup>41</sup> De l'anglais *general contractor*, le secteur du BTP.

<sup>42</sup> PLD (*Jiyûminshutô* 自由民主党 contracté en *Jimintô* 自民党), droite conservatrice, au pouvoir pratiquement sans interruption depuis l'après-guerre.

modernisation du parc de bureaux d'affaires de la capitale. Cela au moment où celle-ci en avait besoin, lors de son accession au statut de ville mondiale.

Dans le contexte de la Bulle, la principale qualité des terre-pleins du port de Tôkyô était de pouvoir faire abstraction des contraintes traditionnelles du remembrement urbain au Japon. La structure du foncier japonais est en effet une des principales difficultés rencontrées par ce capitalisme financier pour s'emparer des sols. Les parcelles sont atomisées et les petits propriétaires rechignent à vendre. Lorsque les opérations sont possibles, les procédures de remembrement (*kukakuseiri* 区画整理) sont compliquées par le nombre et la nature des acteurs, comme par les modalités de l'indemnisation des ayant droits (BOURDIER, 1994 ; AVELINE, 1997).

Or les terre-pleins offrent de grandes parcelles, facilement libérables, avec comme interlocuteurs, des personnes morales, les autorités locales ou les grands groupes industriels. A proximité des centres villes, ces parcelles sont extrêmement bien situées, pour peu que des infrastructures de liaison les raccordent à la terre.

En revanche, bâtir un nouveau quartier sur terre-pleins nécessite la construction de lourdes infrastructures de raccordements. De ce fait, dès le début, la note est plutôt salée, mais le TMG compte bien utiliser la « force du secteur privé » pour dynamiser son opération publique.

### ***b. Un montage financier hasardeux pour des travaux pharaoniques.***

Le TMG suit en effet à fond le mythe foncier (*tochishinwa* 土地神話) qui veut que les prix des terrains à Tôkyô augmentent inexorablement. Il est en cela emblématique de ce comportement particulier d'acteurs habituellement rationnels qui ont entretenu la Bulle en se comportant à la manière d'acteurs irrationnels, pariant sur la hausse et spéculant sur les prix fonciers (AVELINE, 1994).

Les planificateurs imaginent ainsi un montage de financement pour le Rinkaifukutoshin permettant de couvrir les frais de constructions du RFT avec les rentes foncières des parcelles mise en location. Cela permet au TMG d'annoncer un coût zéro pour l'opération, avec en outre le bénéfice de garder le contrôle des opérations et de la propriété publique du sol. Le gouverneur Suzuki est d'autant plus crédible qu'il a redressé les finances du TMG dès le début de sa mandature en 1979 (O'LEARY et MACHIMURA, 1995).

Les groupes Mitsui et Sumitomo sont sur les rangs et prennent des options pour la zone sur des parcelles très bien situées (zone A de Aomi à proximité du Télécom Center pour Mitsui et zone B sur Daiba<sup>43</sup> et le front de mer pour Sumitomo).

Les prévisions sur la rente foncière et le succès des premières offres de participation permettent au TMG de voir grand dans les travaux d'infrastructures. Des 40 hectares des tous premiers plans, c'est donc le septième sous-centre de la capitale qui est planifié pour la zone 13 du port. Symbole de cet optimisme, le RFT est le dernier précédant l'explosion de la bulle spéculative foncière. Il annonce 448 hectares, 63 000 habitants et 100 600 travailleurs pour une « ville téléportuaire ». Le coût de l'aménagement total du

---

<sup>43</sup> Voir carte ci-après et annexe I p. 220 pour la localisation précise des parcelles.

Rinkai Fukutoshin s'élève aujourd'hui à 2 360 milliards de yens<sup>44</sup>, environ 15 milliards d'euros.

### 3. Un téléport

Établi sur 448 hectares dans la zone 13 du port de Tôkyô, l'opération du RTF est annoncée en 1988. Situé à six kilomètres de la gare de Tôkyô et à moins de cinq kilomètres du carrefour de *Ginza 4e chôme*, dont les terrains sont les plus chers de la capitale et du Japon<sup>45</sup>, le terrain choisi est très proche du Toshin. Les moutures du plan publiées en 1988 laissent ainsi imaginer la transformation du lieu en un deuxième Shinjuku : un quartier d'affaires, avec des tours de bureaux, des espaces verts, la mer pour décor et des promenades pour satisfaire les citadins.

L'opération apparaît pour la première fois dans le Premier plan à long terme de la ville de Tôkyô en 1982<sup>46</sup>, il ne s'agit alors que du téléport de Tôkyô sur 40 hectares. Sur l'exemple de ce qui se fait alors aux États-Unis, il s'agit de proposer un dispositif de services offrant aux entreprises un accès rapide et concurrentiel aux réseaux de télécommunications locaux et longue distance, de type satellite, fibre optique ou hertzien. Ce sont des concentrations au niveau local de moyens de télécommunications de portée internationale, à une époque où l'Internet n'est pas répandu dans sa forme actuelle. En plus d'être simplement des éléments de connexion à l'économie globale, ils sont au Japon des entités d'aménagement territorial, à la différence des téléports américains (HUET et ZEITOUN, 1995). On retrouve de mêmes équipements en Téléport dans les opérations d'autres métropoles japonaises : Minato Mirai 21 à Yokohama, Makuhari Shintoshin à Chiba, et Cosmosquare à Ôsaka. Ce sont toutes des opérations sur terre-pleins côtiers, au sein desquelles le téléport est l'équipement de base pour l'aménagement de ces terrains en quartier d'affaires bénéficiant des NTIC pour leur développement, et moyen de l'insertion des villes japonaises dans l'internationalisation.

Entre 1982 et 1988, le *minkatsu* et la Bulle ont dopé les ambitions du TMG et c'est une nouvelle ville de 60 000 habitants et de 110 000 travailleurs qui est finalement annoncée.

Ce plan est un remaniement d'une première ébauche de 1987 qui ne prévoyait, sur une surface légèrement plus réduite (440 hectares), que 44 000 habitants pour 115 000 travailleurs. Cette hausse du nombre d'habitants est une concession aux associations de citoyens de Tôkyô qui réclament la construction de logements abordables près du centre ville au lieu de nouvelles surfaces de bureaux. Ce rapport entre le nombre d'habitants et

---

<sup>44</sup> Dont 60% en infrastructures de transports, pour un budget annuel du TMG de l'ordre des 6 000 milliards de yens (40 milliards d'euros). *Nijûseiki no seikatsu to miryoku wo sekai ni hasshin suru bijinesu kyoten rinkai Fukutoshin* 21 世紀の生活と魅力を世界に発信するビジネス拠点臨海副都心 (Le Sous-Centre du front de mer, une base pour le business qui montre au monde l'attrait et le mode de vie du XXIe siècle), Bureau des affaires portuaires, TMG, 2003, 32 p.

<sup>45</sup> Le terrain le plus cher en 2005 était situé toujours à Ginza, mais dans le 5<sup>e</sup> chôme, à 15 120 000 yens / m<sup>2</sup> (un peu plus de 98 000 euros). Source : Secrétariat d'Etat à la Taxation, cité par *Japan Almanach* 2006, Asahi Shinbun, 2005, 290 p.

<sup>46</sup> *Tôkyôto chôkikeikaku maitauntôkyô nijûichi seiki wo mezashite* 東京都長期計画マイタウン東京-21 世紀をめざして (Plan à long terme de la ville de Tôkyô, *My town Tôkyô*, une ville pour le XXIe siècle), TMG, 1982, 184 p.



celui des employés, est demeuré par la suite la principale variable d'ajustement du projet lors des modifications du plan.

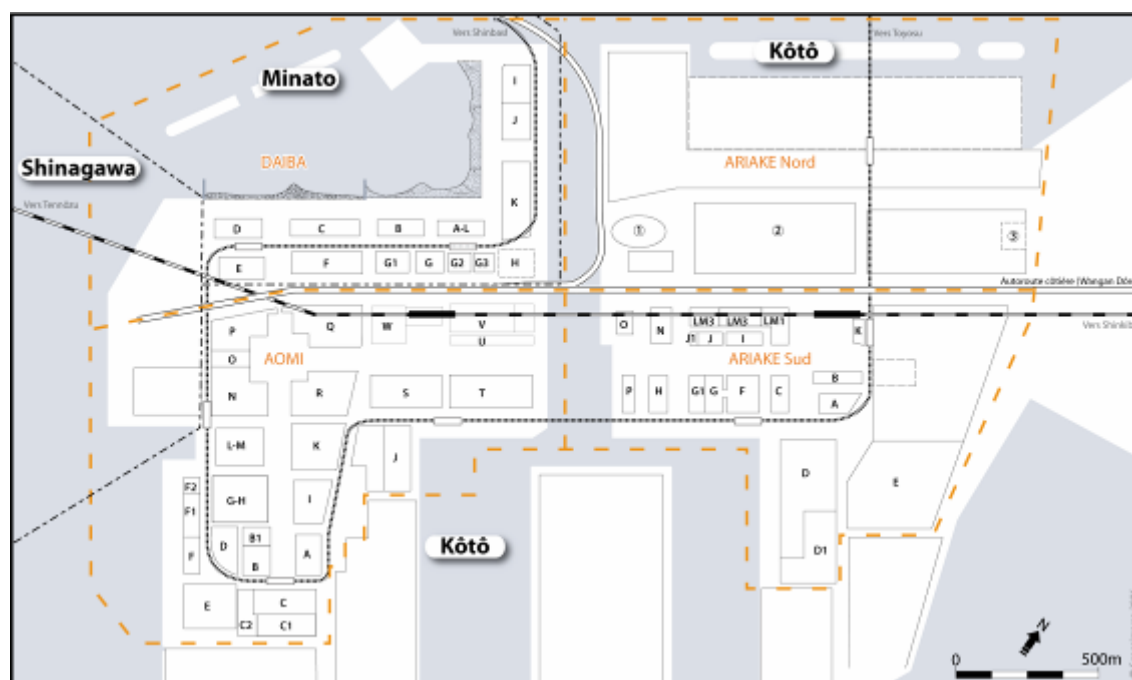


Figure 31 : Les quatre subdivisions du RTF, Daiba, Aomi, Ariake Nord et Ariake Sud, et le découpage des parcelles<sup>47</sup>.

L'objectif est de créer « la ville du XXI<sup>e</sup> siècle » et la vitrine urbaine de Tôkyô. Pour cela, la Zone 13 est divisée en quatre périmètres auxquels sont attribuées des fonctions directrices pour l'aménagement. Daiba 台場, le commerce et les loisirs ; Aomi 青海, Téléport, affaires et recherche high-tech. ; Ariake-Sud 有明南, la mode et les relations internationales ; Ariake-Nord 有明北, le logement dans un cadre aménitaire (fig. 31).

Le Tochô met également en chantier son propre parc d'immeubles d'affaires, les *Furontiâ Biru*<sup>48</sup> dans chaque périmètre (sauf sur Ariake-Nord). Ces bâtiments, équipés de technologies de pointe en réseaux ou en automatisation, sont destinés à être les modèles architecturaux et fonctionnels symbole de la « nouvelle frontière urbaine » que les aménageurs entendent franchir avec le RFT.

En plus de cette opération RTF, le TMG planifie entre le Toshin de Marunouchi-Ginza et la Zone 13, un nouveau quartier d'affaires de plus de 300 hectares<sup>49</sup> sur les terre-pleins de Tsukishima, Harumi et Toyosu.

Comme point d'orgue à la première étape des travaux planifiés pour 1996, le plan de 1988 avait prévu une grande exposition internationale *Tokyo Frontier*, sur le thème de « l'urbanisme du XXI<sup>e</sup> siècle ». Elle devait marquer à la même date l'ouverture de *Tokyo Big Sight*, le centre international d'exposition de Tôkyô situé auparavant sur le terre-plein de Harumi plus au nord.

<sup>47</sup> Voir annexe III p. 225 pour la carte au grand format

<sup>48</sup> De l'anglais *Frontier buildings*.

<sup>49</sup> *Rinkaifukutoshinkaiatsu Chikubetsu jishikeikaku II* 臨海副都心開発地区別実施計画 II (Plan des opérations par secteur du projet de sous-centre de bord de mer n°2), Tôkyô, TMG, 1991, 26 p.

Cette exposition constituait un appel d'offre aux investisseurs japonais et étrangers pour promouvoir l'opération Rinkaifukutoshin. Plus largement il s'agissait aussi d'annoncer au monde entier les nouvelles tendances pour l'aménagement urbain dont le Rinkaifukutoshin devait être le modèle appelé à se diffuser à Tôkyô.

Tel qu'il était présenté dans les brochures promotionnelles du TMG à l'époque, le RFT offrait en effet une rupture avec le Tôkyô classique : des trottoirs, des avenues bordées d'arbres, aucun fil électrique aérien, des espaces publics, des parcs à profusion. Le tout dans le cadre d'une débauche d'innovations techniques essentiellement centrées sur une automatisation tout azimut. Les terrains sont connectés au réseau de fibres optiques et au système intégré et « intelligent » de gestion des réseaux (gaz, électricité, eau potable, eaux usées, ordures, câblages)



Photo 5 : Le pont Rainbow Bridge qui enjambe le port de Tôkyô. Au centre les batteries côtières Daiba. En premier plan la plage artificielle. En arrière plan la tour de Tôkyô. © Scoccimarro 2007

Très proche géographiquement du Toshin, le RFT restait très excentré, séparé du reste de la ville par plusieurs bras de mer. Jusqu'en 1993, seulement trois ponts routiers à deux voies reliaient directement Ariake à la terre ferme, par le terre-plein de Shinonome. La première étape dans l'aménagement du RFT est ainsi la construction, par l'intermédiaire d'une société mixte gérée par le TMG, du *Rainbow Bridge* レインボブリッジ<sup>50</sup>. C'est un pont géant (photo 5) qui enjambe à plus de 100 m de hauteur les 1 300 m d'eau qui sépare la Zone 13 des terre-pleins de l'arrondissement de Minato

---

<sup>50</sup> Nous utiliserons les versions « en lettres latines » de ces aménagements tel que présentées (le plus souvent en anglais) dans les brochures et documents de présentation qui mêlent les différentes graphies.

(Shibaura, Hinode). Terminé en 1993, il accueille sur trois étages une autoroute, une route et un train automatique, le *Yurikamome* ゆりかもめ, inauguré plus tard en 1995. Il permet dans un premier temps une liaison directe et rapide avec l'arrondissement de Minato-ku.

Entre temps la Bulle s'est dégonflée. Peu après le plan d'avril 1991, les valeurs financières, puis les valeurs foncières ont chuté après un relèvement des taux d'intérêts directeurs de la banque du Japon (AVELINE, 1994 BOURDIER et PELLETIER 2000). La tendance foncière s'inverse dévoilant, en plus de pratiques bancaires douteuses, une surproduction généralisée en espaces de bureaux dans les centres urbains du Japon. La zone 13 est pourtant en plein chantier.

## C. De l'échec, une mutation inattendue

### 1. Terre-pleins vides

La bulle spéculative foncière s'est en effet « dégonflée » avant même que les premiers travaux ne soient terminés. Les prix fonciers dans le centre de Tôkyô chutent à un niveau où ils ne représentent en moyenne plus que 30% de leur valeur au maximum de la Bulle (fig. 32).

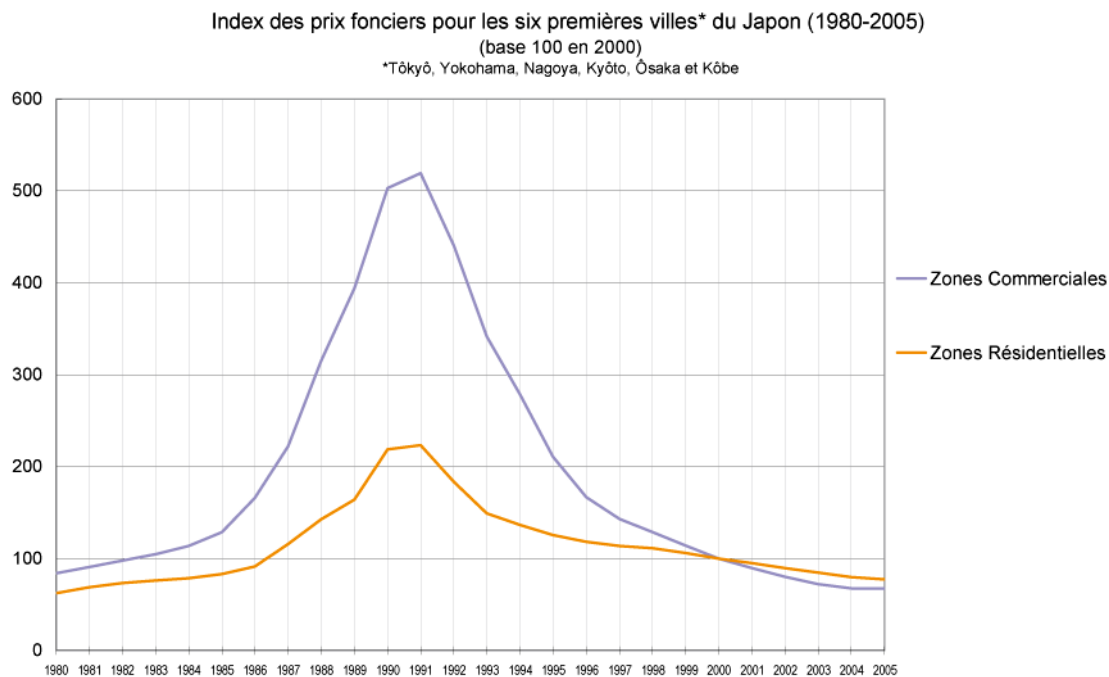


Figure 32 : Index des prix fonciers urbains 1980-2005

Sur les terre-pleins du port, les prix des terrains avaient été peu touchés par la bulle spéculative, connaissant une amplitude plus faible dans la variation des prix fonciers. Par exemple, des terrains situés sur Tsukudajima 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> chôme (terre-plein de Tsukishima, Chûô-ku) n'avaient connu qu'un simple doublement de leur valeur alors

que ceux de Ginza avaient quadruplé dans le même temps<sup>51</sup>. Après la fin de la Bulle, ces terrains de Tsukishima retrouvent leur valeur d'avant la Bulle.

Cependant, comme le TMG possédait déjà les terrains de la Zone 13, ce n'est pas le phénomène de chute des prix en tant que tel qui pose problème. En revanche, la chute des prix fonciers provoque une réaction en chaîne auprès des opérateurs privés de la capitale.

Dans un premier temps, les terrains chèrement acquis pendant la Bulle ne se vendent plus, ou à très grande perte. Il s'en suit que les prêts contractés pour l'acquisition de ces mêmes terrains ne peuvent être remboursés auprès des banques. Ces dernières se retrouvent à leur tour dans l'incapacité d'honorer leurs emprunts, d'autant que certaines avaient prêté au delà de leur taux de recouvrement. La crise s'étend alors par effet de réaction à tout le secteur bancaire. Les capacités d'investissement du secteur privé sont alors paralysées (AVELINE, 1994 ; BOURDIER et PELLETIER 2000).

Dans un deuxième temps, ce sont les vicissitudes des années de la Bulle qui apparaissent au grand jour : créances douteuses et surévaluation des terrains et surtout, surévaluation des besoins en surface de bureaux dans la capitale.

Les aménageurs du RFT qui avait tablé sur une forte demande en espace de bureaux et une rente foncière élevée voient leur modèle de financement s'effondrer. Le problème est d'autant plus sévère que suivant le mécanisme vertueux de l'activation du secteur privé, les travaux publics d'aménagement de la zone 13 étaient calibrés sur la capacité d'investissement du secteur privé de la période de Bulle.

Une fois cette capacité réduite ou disparue, c'est le financement privé d'infrastructures publiques qui n'est plus possible.

Alors que les promoteurs privés se pressaient à la porte du Tochô pour avoir droit à leur parcelle sur la Zone 13, ils se désengagent massivement du projet après le dégonflement de la Bulle. Au mieux, ceux qui restent renégocient leur rente à la baisse, mais ne construisent pas. C'est le cas de Mistui-fudôsan sur la parcelle A de la zone Aomi<sup>52</sup>. L'immobilière retarde la construction, puis abandonne le projet et libère la parcelle.

Le plan opportuniste du Tochô pour financer à moindre frais le Rinkai-fukutoshin s'effondre et plonge les finances des sociétés mixtes d'aménagement et de gestion du RFT dans le rouge.

Dans un premier temps, cela n'a pas semblé perturber les fonctionnaires du TMG qui poursuivent les travaux selon le plan initial, ne modifiant tout au plus que l'échéancier.

---

<sup>51</sup> Source : *Baruruki kara genzai ni itaru Tôkyô no tochiichiba no takakuteki no bunseki* バブル期から現在に至る東京の土地市場の多角的分析 (Analyse du marché foncier dans tous ses aspects de la période de bulle jusqu'à aujourd'hui), TMG, 1999, 256 p. et *Tôkyôto zaimukyoku « Tôkyôto kijunchikakaku »* 東京都財務局「東京都基準地価格」(Prix fonciers de référence pour Tôkyô, bureau des finances du département de Tôkyô) cité et cartographié p. 90-106 dans *Tôkyô / Shutoken Mirai chizu* 東京・首都圏未来地図 (Cartographie du futur de Tôkyô et la région capitale), Tôkyô, Seibidô, 2005, 162 p.

<sup>52</sup> *Aomi chiku A gaiku teianshô* 青海地区A街区提案書 (Propositions pour l'aménagement du bloc A de la zone Aomi), Tôkyô, Mitsui Fudôsan et Kashima Kensetsu, 1992, 48 p.

Le TMG construit les trois « *Furontia biru* », le centre d'exposition Tôkyô Big Sight, et des infrastructures de transport : Rainbow Bridge (1993), Yurikamome (1995) et ligne Rinkai (1996).

Sur les parcelles de la zone Daiba, la Toshikôdan (aujourd'hui Toshisaisei<sup>53</sup>) construit deux tours d'habitation, une barre de logements subventionnés et une résidence pour le troisième âge.

En 1996, le groupe de media Fuji Sankei installe ses studios et son siège social dans le bâtiment Fuji Terebi, à l'architecture audacieuse, construit sur Daiba par l'architecte TANGE Kenzô. Avec le groupe Matsushita-Panasonic présent dans le Téléport installé dans le bâtiment Telecom Center, ils sont les seuls investisseurs et les seules entreprises liées à la fonction téléportuaire du RFT. Ces constructions contrastent avec le reste de la zone qui est alors constituée de vastes friches tertiaires (photo 6).



Photo 6 : Immeuble Fuji terebi, vu de l'arrière, Daiba RFT. © Scoccimarro 2004.

---

<sup>53</sup> La *Toshisaiseikikô* 都市再生機構 (Urban Renaissance Agency) correspond à l'ancienne *Nihonjûtakukôdan*, (établissement public du logement du Japon). Cette dernière, établie en 1955, a eu en charge la construction des logements des nouvelles populations urbaines lors de la Haute-Croissance, essentiellement dans des ensembles d'habitations collectifs. Après une série de réformes elle devient en 2004 une entité administrative indépendante (*dokuritsuhojin* 独立法人) qui lui donne une plus grande autonomie, mais aussi une plus grande obligation d'autofinancement. Voir *infra* partie II, chapitre I.

## 2. AOSHIMA Yukio, la ville arc-en-ciel

La question de l'aménagement du Rinkaifukutoshin est au centre des élections du gouverneur de Tôkyô en 1995. L'enjeu principal a pour objet l'organisation de l'exposition Tôkyô Frontier. C'est le candidat indépendant, AOSHIMA Yukio, qui remporte les élections en promettant d'annuler la manifestation qu'il considère trop coûteuse et inutile vu l'état d'avancement du RFT.

Il tient sa promesse quelques mois après son élection. C'est symboliquement la fin du projet Rinkaifukutoshin tel qu'il avait été conçu pendant la bulle spéculative par l'administration SUZUKI.

Les caciques du *Jimintô* qui ont perdu la mairie de Tôkyô et les fonctionnaires du Tochô contrariés par l'abandon de *Tôkyô Frontier*, ne se privent pas de critiques contre AOSHIMA et son manque de professionnalisme. Ce dernier ayant refusé les soutiens des partis de gauche au sein de l'assemblée du TMG<sup>54</sup>, en particulier du groupe communiste, se retrouve seul contre la technostructure et sans soutien politique. Il met néanmoins en place une commission chargée de réorienter l'opération et « rendre le contrôle de l'aménagement aux citoyens ». Cela aboutit essentiellement au choix d'un nouveau nom pour l'opération à la suite d'une consultation auprès des habitants de Tôkyô. Le Rinkaifukutoshin est renommé « Rainbow Town ».

Au delà du toponyme, l'aménagement d'un sous-centre d'affaires sur la zone 13 est de facto abandonné. Le Rinkaifukutoshin n'est pas un sous-centre, le téléport du *Telecom Center* est un bâtiment isolé dans un coin de la zone et n'a en rien favorisé l'implantation d'activités basées sur les NTIC. Il est d'ailleurs resté longtemps sous occupé comme nous avons pu le constater personnellement en visitant les étages non ouverts au public. Enfin la Zone 13 est encore moins une nouvelle ville ou ce nouveau quartier « du futur » que promettaient les brochures explicatives du TMG.

En revanche, l'aménagement de la parcelle S de Aomi (cf. fig. 31 p. 64) en 1999 marque le premier signe de la transformation de la zone vers une autre voie. Elle est en effet allouée pour 10 ans au groupe *Mori Biru*<sup>55</sup> qui ouvre le *Venus Fort* un espace marchand aux allures de parc à thème.

## 3. Du sous centre au parc à thème

En 1999, AOSHIMA ne se représente pas au poste de gouverneur de la mairie de Tôkyô et c'est ISHIHARA Shintarô qui prend la tête du TMG. Une fois élu, cet homme politique qui avait pris ses distances avec ses anciens amis du PLD dont il a été membre, bénéficie de leur soutien à l'assemblée départementale. ISHIHARA peut ainsi gouverner avec une assemblée conciliante et une technostructure qui ne lui est pas d'emblée hostile.

Le Rinkaifukutoshin est renommé une fois de plus et devient la *Waterfront Town*. Décidé à se débarrasser de l'encombrant projet, ISHIHARA applique des recettes

---

<sup>54</sup> Les Todôfukun sont dirigés par un gouverneur élu au suffrage universel direct et d'une assemblée locale.

<sup>55</sup> Grand opérateur foncier de la capitale, particulièrement implanté dans le quartier de Roppongi/Akasaka (Minato-ku) avec une série de tours dont le complexe *Roppongi Hills* et la *Mori Tower* (2003, 238 m).

libérales en réduisant la participation du Tochô. Il laisse la gestion des parcelles à un consortium d'opérateurs privés et lève l'interdiction de la vente.

Ce n'est peut-être pas l'élément qui marque le plus la réorientation du Rinkaifukutoshin. En effet, alors que les fonctionnaires du bureau des affaires portuaires continuent bon gré, mal gré, leurs opérations, navigant entre les changements de toponymie, qui ne valent que pour les documents externes, un changement profond s'opère sur la zone Daiba.

### *a. Mise en place des connexions ferroviaires*

En avril 1995, les ouvriers de la construction et les travailleurs du port formaient encore l'essentiel de la fréquentation de la zone 13. En novembre de la même année, les lieux deviennent accessibles autrement qu'en voiture avec la mise en service du *Yurikamome* ゆりかもめ. C'est un petit train automatique surélevé qui part de la gare Yamanote de Shinbashi. Il franchit le port de Tôkyô en utilisant le Rainbow Bridge et dessert l'ensemble de la Zone 13. A l'hiver 1996, la fréquentation s'accroît avec l'ouverture des appartements témoins des premiers logements de la zone Daba, mais elle reste encore marginale. Un an plus tard, en 1997, la fréquentation du RFT atteint plus de vingt-deux millions de visiteurs et la zone Daiba est consacrée par les médias comme un nouveau haut lieu de la capitale.

C'est le Yurikamome qui semble avoir donné le coup d'envoi de la fréquentation touristique sur le front de mer. En effet, quelques mois après sa mise en service fin 1995, il est véritablement pris d'assaut les soirs par les couples en quête de promenade « romantique », popularisé par la presse et les magazines. Faire l'aller-retour Shinbashi-Ariake<sup>56</sup>, si possible dans la cabine avant, permet en effet d'apprécier un « Tôkyô by night » avec vue imprenable, et peu coûteuse, sur la tour de Tôkyô illuminée, le parc d'immeubles environnants et l'imposant Rainbow Bridge.

En journée ou en attendant le soir, le public finit par fréquenter la plage de Daiba rénovée où petit à petit des infrastructures d'accueil se mettent en place. Celles-ci finissent par capter cette population de visiteurs occasionnels, plutôt jeunes, pour la fixer dans des galeries marchandes. Les deux ramen.ya qui occupaient un petit espace de la plage ont disparu. À la place des restaurants, des cafés terrasses, puis des boutiques en tout genre, et même des spectacles de rue et des commerces ambulants donnent à la zone un aspect de plage estivale inconcevable auparavant dans cette partie de la ville.

Dès 1996, la zone Daiba du Rinkaifukutoshin avec son décor, accessible en quelques minutes du Yamanote, est consacrée dans les médias comme le *dêto supotto*<sup>57</sup> le plus populaire de la baie de Tôkyô. Elle vole ainsi la vedette au vieux parc *Yamashitakôen* 山下公園 (Yokohama) qui jusque là tenait le haut du pavé pour les rendez-vous amoureux parmi les parcs de la baie de Tôkyô.

La promenade sur le front d'eau (la mer et le large sont dans la direction opposée) et la vue sur Tôkyô ainsi offerte devient une pratique à la mode qui se diffuse dans le reste de la population.

---

<sup>56</sup> Le terminus sur la zone 13.

<sup>57</sup> De l'anglais *date spot*, lieu de rendez-vous.

En 1999, une nouvelle ligne de métro, la ligne *Rinkai* (*Rinkaisen* 臨海線) est mise en service entre la Zone 13 à la gare de Shinkiba. Elle permet une interconnexion avec la ligne JR Keiyô. Celle-ci relie la gare de Tôkyô aux villes dortoirs de Shin.urayasu 新浦安, Ichikawa 市川, Funabashi, Chiba dans le département de Chiba. Cette nouvelle ligne permet aussi le transport de masse, par son gabarit aux standards de la mégapole. L'année suivante, en 2000, la fréquentation fait un saut de plus de cinq millions de visiteurs, atteignant 36, 7 millions.

### ***b. Des Shopping Mall***

Le premier shopping mall ouvert à Daiba, le « *Decks Tokyo beach* », est contrôlé par le groupe Sumimoto et inauguré en juillet 1996. Le bâtiment fait face à la baie, avec le centre ville de Tôkyô en arrière plan dont il semble être une terrasse d'observation. Il propose une offre variée d'établissements de restauration dans un cadre « marin » qui consacre la fonction touristique et ludique du lieu (photo 7).

Devant le succès grandissant de la fréquentation, c'est l'ensemble de l'aménagement qui est alors réorienté vers la construction d'installations de loisirs basés sur la promenade et la consommation occasionnelle.



Photo 7 : « *Decks Tokyo Beach* », le premier shopping mall de la zone 13. © Scoccimarro 2007.

En 1999, deux parcelles de la zone sud-ouest accessibles par la même gare du Yurikamome (Odaiba kaihinkôen) puis par la gare Téléport de la ligne Rinkai, sont accordées pour dix ans à Mori biru, associé à Mitsui Fudôsan. L'opérateur en fait un mini parc d'attraction, *Pallette Town* (photo 8). Il comporte une grande roue, un mini-circuit automobile géré par Toyota et un shopping mall à thème, *Venus Fort*. L'intérieur du bâtiment de ce dernier reproduit une rue italienne à la façon kitch des répliques de lieux célèbres que l'on peut visiter à Las Vegas<sup>58</sup>. Les motifs picturaux du plafond évoluent au gré de la journée pour créer l'illusion. Cette galerie marchande se veut un espace « pour les femmes » (d'où le nom de *Venus*) visant les populations de jeunes femmes actives, célibataires et à fort revenus. C'est aussi un lieu de promenade : le long de la rue, on déguste des crèmes glacées aux terrasses, il y a même une scène de spectacle avec des animations tout au long de la journée commerciale.

---

<sup>58</sup> GRAVARI-BARBAS Maria, *Journée d'étude Imaginaires urbains du tourisme – Imaginaire touristique de l'urbain*, Bruxelles, 8 décembre 2006.





Photo 8 : Entrée de *Palette Town*, à droite la partie *Venus Fort*. © Scoccimarro 2007.

Autour des shopping malls, les parcelles vides sont reconverties en parkings. Avec l'autoroute côtière et le Rainbow Bridge, le lieu est très bien relié au réseau routier du Kantô. La foule des familles qui se pressent les week-ends et fréquentent les centres commerciaux contribuent à la notoriété du Rinkaifukutoshin.

Le filon semble ainsi trouvé, le TMG s'y engouffre en orientant par la suite tous les aménagements dans le but d'attirer un public de touristes urbains. Moins ambitieux que la « ville du XXI<sup>e</sup> siècle », ce changement d'orientation permet en revanche de viabiliser les parcelles vides dans le cadre d'aménagements temporaires et facilement convertibles.

Du fait, après Sumitomo sur Daiba, Moribiru sur Aomi, avec *Aqua city* en 2000, (un *shopping mall* sur la parcelle Daiba-C), c'est *Mitsubishi jisho* qui fait son apparition sur le RTF. Parallèlement, le *Decks Tokyo Beach* est agrandi pour occuper toute la parcelle B de Daiba. Il accueille le premier restaurant MacDonal'd de la Zone 13 qui est aussi le premier de toute la zone des terre-pleins du port de Tôkyô.

En 2002, une nouvelle liaison relie, enfin, le Rinkaifukutoshin à la Yamanote par la ligne Rinkai depuis Ôsaki (fig. 33) : la fréquentation annuelle progresse de quatre millions et dépasse les 40 millions.

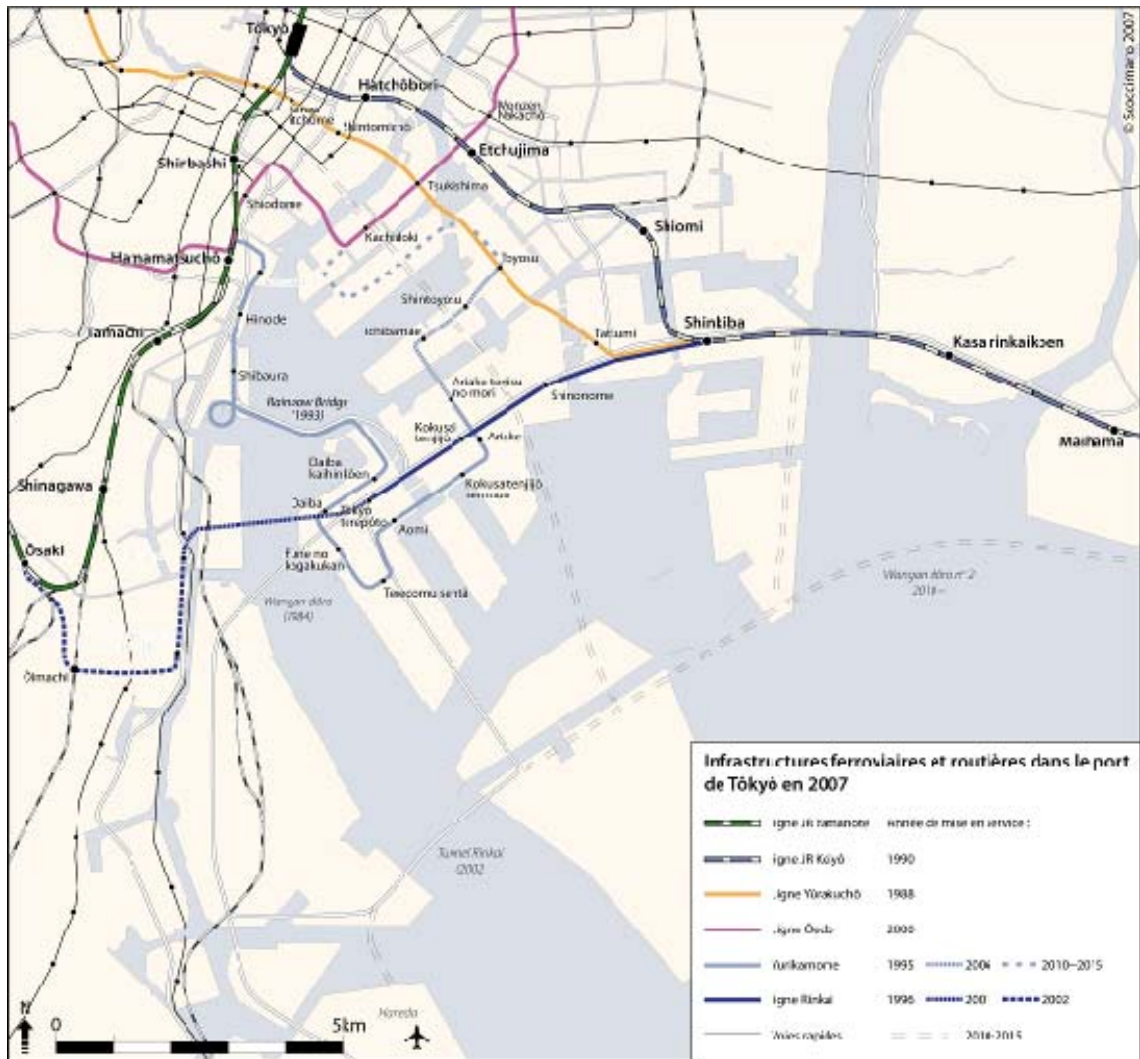


Figure 33 : Les infrastructures de raccordement des terre-pleins du port de Tôkyô depuis 1988.

Ce n'est cependant qu'en 2003, alors que le Yurikamome transportait toujours la majorité du trafic de visiteurs (42%), que la ligne Rinkai se place en deuxième position à 28%<sup>59</sup>. Ce sont les usagers de la voiture qui sont en baisse, passant de 28% à 24% entre 2002 et 2003. Ce changement est peut-être le plus significatif de l'intégration du terre-plein de la zone 13 dans l'espace urbain ordinaire de Tôkyô. Viennent ensuite les bus, les cars et en dernière position les 1% d'usagers de la navette fluviale *Himi* qui relie Daiba à Hinode et Asakusa.

La ligne Rinkai, aux normes de la capitale poursuit sa progression avec 34% du trafic contre 38% pour le Yurikamome en 2004. La voiture se stabilise à 23% alors que les 5% restant utilisent un autre transport collectif, bus, cars de tourisme ou navettes fluviales « Himiko ».

La ligne Rinkai est en passe de devenir le lien principal pour l'accès au terre-plein. Même si elle est moins « amusante » que le Yurikamome, elle met la première gare de

<sup>59</sup> *Heisei 15 rinkaifukutoshin no nenkan raihôsha kazu* 平成15年臨海副都心の年間来訪者数 (Décomptes des visiteurs sur le Rinkaifukutoshin pour l'année 2003), janvier 2004, extrait (1 page) fourni par le bureau des affaires portuaires (Préf. de Tôkyô).

la zone 13 (Tôkyô Teleport) à 23 minutes de Shinjuku, alors que le Yurikamome, lent et cher, reste à 28 minutes de la gare de Tôkyô.

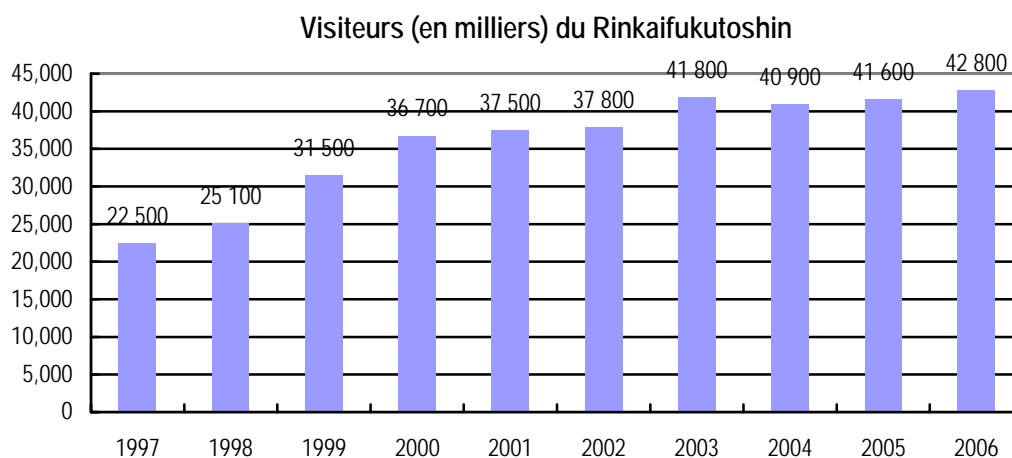


Figure 34 : Évolution du nombre de visiteurs sur le Rinkaifukutoshin de 1997 à 2006<sup>60</sup>.

À partir de 2003, la fréquentation du Rinkaifukutoshin dépasse donc le seuil des 40 millions de personnes (fig. 34). Cela représente un niveau plus de deux fois supérieur au nombre de visiteurs de Tôkyô Disneyland Resort (18 millions par ans en moyenne depuis l'ouverture en 1984). Le nombre de visiteurs croît d'ailleurs à chaque nouveau bâtiment ouvert, un peu à la manière du renouvellement des manèges des parcs Disney. En 2006, le record de 2003 est battu avec 42,8 millions de visiteurs.

La hausse de la fréquentation bénéficie aussi au centre d'exposition internationale *Tokyo Big Sight*, qui connaît pourtant peu de manifestations d'importance, contrairement à Makuhari Messe à Chiba. Sa fréquentation est ainsi en hausse régulière et polarise l'activité sur la zone sud d'Ariake (fig. 35).

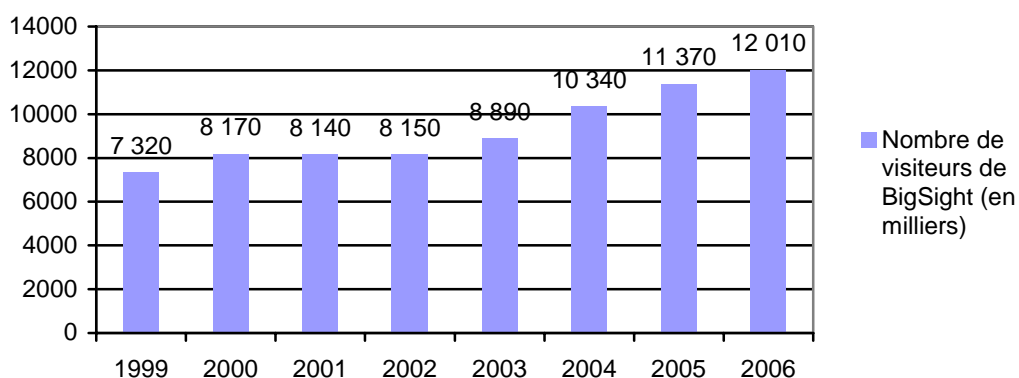


Figure 35 : Évolution du nombre de visiteurs du centre d'exposition « Tôkyô Big Sight » (Ariake Minami) de 1999 à 2006<sup>61</sup>.

<sup>60</sup> Source : *Heisei 15 rinkaifukutoshin no nenkan raihôsha kazu* et *Sûji de miru rinkaifukutoshin* 数字で見る臨海副都心 (Le Sous-centre de bord de mer en chiffres), TMG, Bureau des affaires portuaires, <http://www.kouwan.metro.tokyo.jp/business/rinkai/suuji/index.html>.

<sup>61</sup> Source : Bureau des affaires portuaires de du TMG.

Plus de dix ans après les débuts des constructions sur le RFT, la réussite de l'aménagement tient à la fréquentation du public. Si les entreprises qui gèrent le RFT sont toujours en crise financière, les aménageurs ont réussi à créer ex-nihilo, un lieu qui en moins de cinq ans, est passé d'une fréquentation anecdotique<sup>62</sup> à trente millions de visiteurs, puis quarante millions depuis 2003.

Le produit urbain reste difficile à cerner, d'autant plus que les réalisations concrètes et les POS<sup>63</sup>, même modifiés, sont loin de correspondre. Guidée par un opportunisme mâtiné d'attentisme, la tendance générale semble être de faire de ces 442 hectares un vaste complexe de loisirs urbains.

## D. Vers l'urban resort

### 1. Les bilans de l'opération

#### a. Une gestion désormais plus classique du foncier

Malgré le retard d'une dizaine d'années par rapport aux plans de départ, les parcelles de la Zone 13 ont été peu à peu occupées. Sur Daiba toutes les parcelles sont construites depuis 2007, mais dans les autres périmètres d'aménagement, il reste de nombreuses friches, près de 40% du total de la surface de l'aménagement (fig. 36).

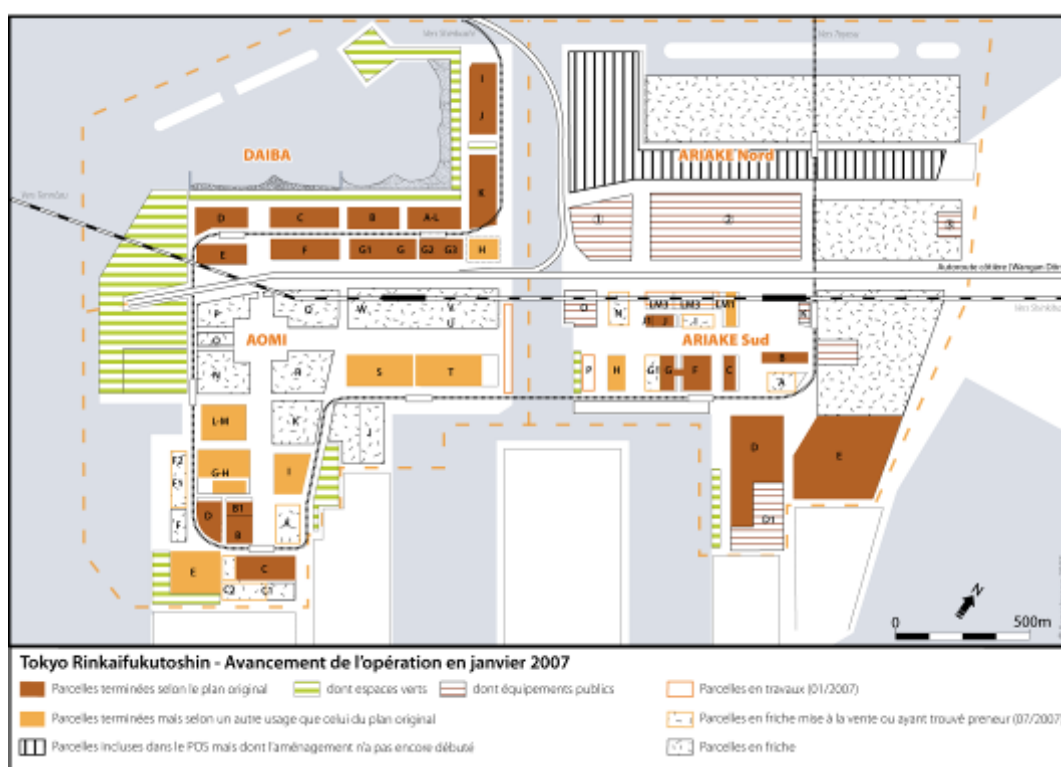


Figure 36 : Avancement de l'opération Rinkaifukutoshin en 2007

<sup>62</sup> Nous n'avons pas les chiffres pour la fréquentation du RFT avant 1996, nous nous appuyons donc sur nos terrains, effectués régulièrement d'avril 1995 à mars et août 1996.

<sup>63</sup> Nous entendons par POS Plan d'occupation des sols au sens littéral et non l'équivalent actuel français du Plan local d'urbanisme (PLU).

Dans l'ensemble, peu de constructions correspondent aux objectifs initiaux du POS : sur Aomi et Ariake-Sud, seules les parcelles construites par le TMG correspondent au plan initial. Il y a eu adaptation de l'offre à la demande. Celle-ci correspond à des aménagements ludiques de front de mer et des centres commerciaux, seules réalisations rencontrant leurs publics et leurs clientèles. D'autre part les friches tertiaires reconverties en parking facilitent la venue sur la Zone 13 par la route.

Le succès populaire du RFT est aujourd'hui incontestable. Il masque cependant les graves problèmes structurels de son financement. Les rentes foncières des shopping malls ou des installations ludiques sont en effet insuffisantes pour financer à elles seules les frais engagés pour la construction de l'ensemble.

Ainsi, au printemps 2006, les trois entreprises du secteur mixte chargées du développement de la zone 13 totalisaient encore 140 milliards de yens<sup>64</sup> de dettes dues aux fort taux de vacance et aux trop bas prix des rentes foncières de l'opération. Il s'agit de Tokyo Teleport Center Inc., de Tokyo Waterfront Development Inc. et de Takeshiba Regional Development Inc.<sup>65</sup>, des holdings contrôlées par le TMG.

Il est décidé de faire fusionner ces sociétés au bord de la faillite avec d'autres du même type opérants sur le RFT, également contrôlé par le TMG mais qui, elles, sont bénéficiaires : Tôkyô Big Sight, Tôkyô Waterfront New Transit et Tokyo Port Terminal<sup>66</sup>. Les deux premières ont en charge respectivement la gestion du centre international d'exposition et le système de transport ferroviaire, Yurikamome et ligne Rinkai.

C'est la première fois que des entités de type troisième secteur fusionnent au Japon. Cette opération se traduit par une annulation de 210 milliards de yens de dettes<sup>67</sup> (dont dix milliards de yens de dettes directes du Tochô) contractées auprès de 27 banques créancières dont les plus importantes sont Mizuho et la Banque de Développement du Japon qui avaient financé les constructions du Rinkaifukutoshin.

La fusion devrait permettre de centraliser les revenus des sociétés rentables (système de transport, centre d'exposition international et terminaux conteneurs) pour les transférer plus facilement vers les développeurs de la zone et tenter ainsi un autofinancement de l'opération.

Cette situation illustre bien les composantes mitigées du bilan actuel du Rinkaifukutoshin : la très forte fréquentation des lieux par le tourisme urbain permet au système de fonctionner et de dégager des bénéfices au niveau des transports et de l'activité « visite » (Tôkyô Big Sight). En revanche, du point de vue du foncier et plus largement du développement global de l'opération, c'est un échec. Les sociétés

---

<sup>64</sup> Environ 860 millions d'euros.

<sup>65</sup> Source : *Tokyo to merge 3 bankrupt waterfront development firms*, Ashahi Shinbun 13/05/2006 et plus détaillé *Tôkyôto, rinkai san seku tōgō he saimu sōgaku 2100 oku en* 東京都、臨海三セク統合へ放棄総額 2100 億円 (Département de Tôkyô, vers l'intégration des corporations du troisième secteur du front de mer, annulation d'une dette de 210 milliards de yens), Ashahi Shinbun 12/05/2006.

<sup>66</sup> La Tokyo Port Terminal Corporation (*zaidan hōjin Tôkyô kō futō kōsha* 財団法人東京港埠頭公社) est l'autorité publique autonome qui gère les activités du port de Tôkyô, de la construction des terre-pleins à la gestion des terminaux conteneurs (Oi, Aomi) et passagers.

<sup>67</sup> Soit environs 1,3 milliard d'euros.

immobilières classiques de la capitale ont encore peu investi sur la zone 13 et le TMG possède encore de vastes parcelles à aménager (fig. 37).

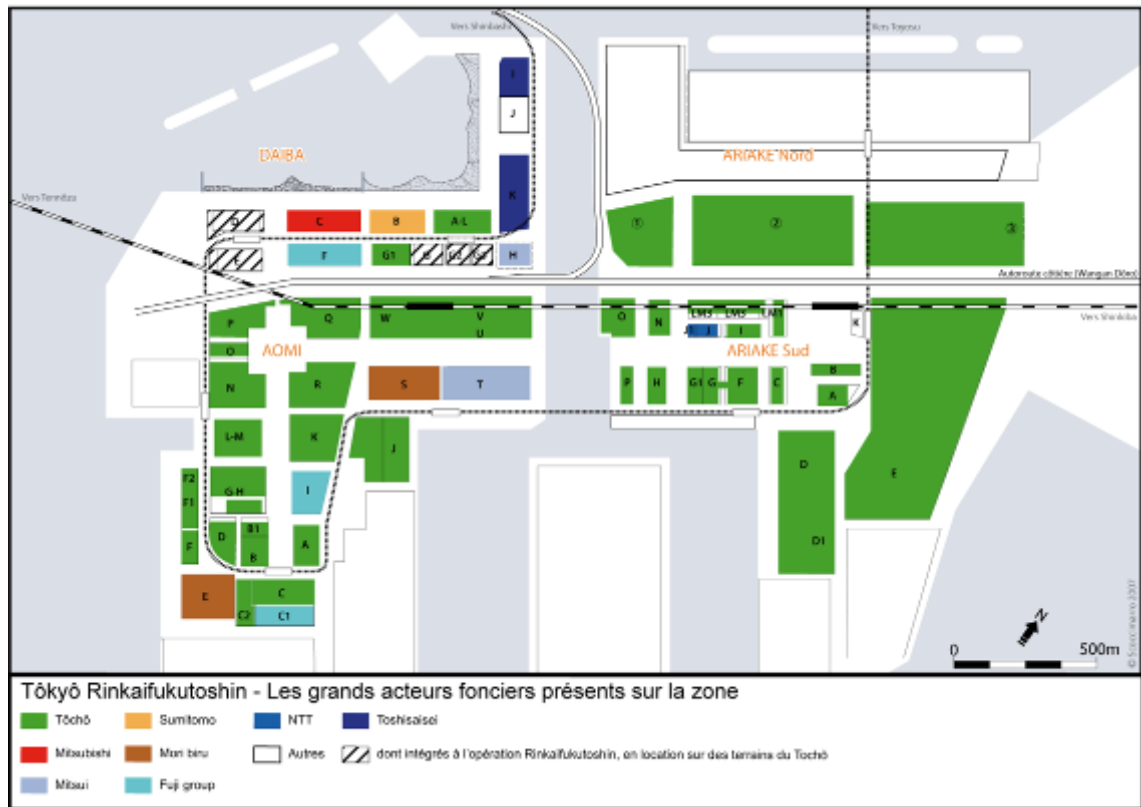


Figure 37 : La réserve foncière du TMG sur le Rinkai Fukutoshin et les grands investisseurs présents sur la zone.

Le bureau des affaires portuaires de Tôkyô poursuit l'aménagement au rythme des plans de réajustement mis en place dans les années 1999-2004. Sous l'influence de gouverneur ISHIHARA, élu pour assainir les finances du TMG, la vente des terrains publics du RFT n'est plus taboue. Elle avait été déjà envisagée sous AOSHIMA pour un quart des terrains (SASAKI, 2003). Vente ou location, aujourd'hui l'essentiel est que les parcelles trouvent preneurs pour renflouer les caisses. Les périmètres sont développés par étape et non d'un seul bloc, en mettant les parcelles sur le marché au coup par coup.

Le périmètre Daiba est achevé en 2006 avec la construction de deux tours d'habitation de haut standing (The Towers Daiba). C'est à présent les parcelles des périmètres Aomi et Ariake Sud qui sont mises sur le marché par le biais d'appels d'offre et de campagnes promotionnelles. Le TMG communique sur le faible prix moyen des terrains du Rinkai Fukutoshin, comparé à d'autres quartiers de la capitale. Ils sont ainsi annoncés comme étant deux à trois fois moins chers que dans l'ensemble de Tôkyô selon le TMG<sup>68</sup>.

Dans les faits, les parcelles ne sont pas si bon marché. Le TMG parie surtout sur la qualité de ses parcelles du point de vue technique, essentiellement avec le raccordement aux réseaux divers et au Téléport. Avec des prix supérieurs à 1 100 000 yens/m<sup>2</sup>

<sup>68</sup> Selon la « réclame » diffusée sur le site du bureau des affaires portuaires (<http://www.kouwan.metro.tokyo.jp>) consacrée à l'opération et qui se base sur les prix fonciers estimés aux abords des gares pour l'année 2001.

(environ 6 700 €/m<sup>2</sup>), elles se classent dans la moyenne des prix du Toshin pour les terrains commerciaux (fig. 38).

Avec un COS<sup>69</sup> maintenu autour des 500% et des hauteurs limitées<sup>70</sup> (le maximum est à 130 m pour Ariake A, avec un COS de 580%), la zone devrait être relativement épargnée par la verticalisation en cours des quartiers de Marunouchi, Akasaka ou Shinjuku où de nouvelles séries de gratte-ciels sont à l'étude.

L'aménagement du RFT s'oriente ainsi vers un mode de financement plus classique : le remboursement des infrastructures et des équipements par la vente des parcelles gagnées auparavant sur la mer.

Le TMG peut aujourd'hui bénéficier de la reprise sensible des prix fonciers dans la capitale. Il n'est pas dit cependant qu'elle bénéficie à la Zone 13. En effet, à la différence d'autres projets similaires comme Minato Mirai 21 à Yokohama<sup>71</sup>, les investisseurs sont toujours frileux pour investir sur le RFT. Mitsui et sa division immobilière *Mitsui fudōsan* est présent soit directement, soit avec des participations dans les montages financiers comme dans la société mixte qui gère *Tōkyō Big Sight*, et dans la société qui gère *Palette Town*.

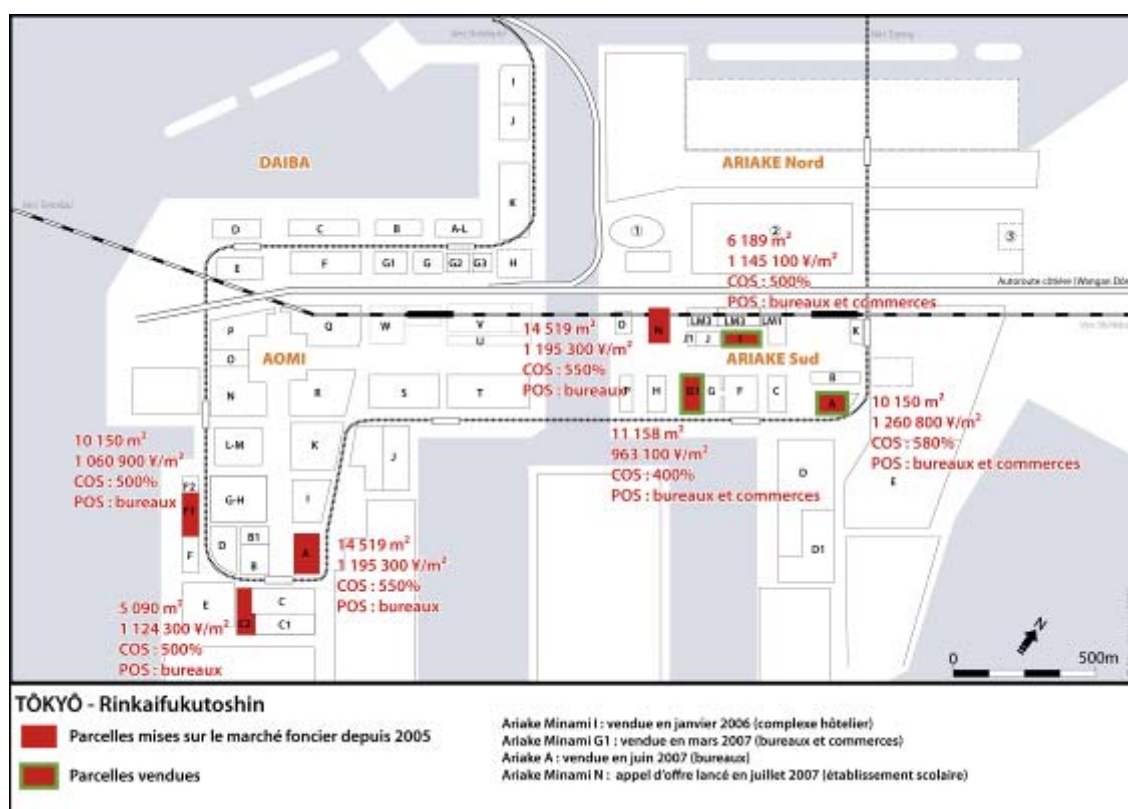


Figure 38 : Parcelles mises en vente depuis 2005 sur le Rinkai fudōshin.

<sup>69</sup> Coefficient d'occupation des sols.

<sup>70</sup> *Rinkai fudōshin shinshutsu jigyōsha kōboyōkō* 臨海副都心進出事業者・公募要項 (Appel d'offre public aux personnes morales concernant l'avancement du Rinkai fudōshin), Préf. de Tōkyō, Bureau des affaires portuaires, juillet 2004, 52 p. et mise à jours <http://www.kouwan.metro.tokyo.jp>.

<sup>71</sup> Voir *infra* partie II chapitre 3<sup>e</sup>.

Parmi les observateurs et les promoteurs de la région capitale<sup>72</sup>, il se dit que les incohérences comme les nombreux changements et les incertitudes récurrentes concernant l'aménagement de la zone 13, ont pour effet de faire fuir les investisseurs.

Le dernier exemple en date est la décision de ISHIHARA Shintarô de construire le village olympique sur les parcelles de Ariake Nord si Tôkyô remportait la candidature de 2016. Elles sont ainsi gelées jusqu'en 2010. Ces fluctuations retardent les mises en vente et laissent des terrains vides qui créent un environnement peu attrayant, ajoutant encore de l'incertitude sur le devenir de la zone et de son environnement urbain.

En tout cas le foncier d'affaires est redevenu l'objectif du TMG pour l'aménagement de la Zone 13. Ainsi, le dernier plan de septembre 2006 s'est traduit par un rehaussement des objectifs en matière d'emplois sur la zone, une première depuis 1991.

### ***b. Le rapport emploi – logement***

Nous avons vu plus haut que le rapport emploi-habitant avait été, lors de la conception du RFT, l'objet des revendications entre la volonté du TMG d'aménager un CBD sur la Zone 13 et les associations de citoyens qui réclamaient plutôt la construction de logements dans cette partie centrale de Tôkyô.

Le plan de 1991 avait fixé les objectifs en la matière avec un ratio emplois / habitants de 1,6. Ce rapport ne change pas lorsque les ambitions sont revues à la baisse en 1997. En revanche, entre 2005 et 2006, les objectifs passent à de 70 000 à 90 000 emplois et de 42 000 à 47 000 habitants. Le ratio est passé à pratiquement deux employés pour un habitant.

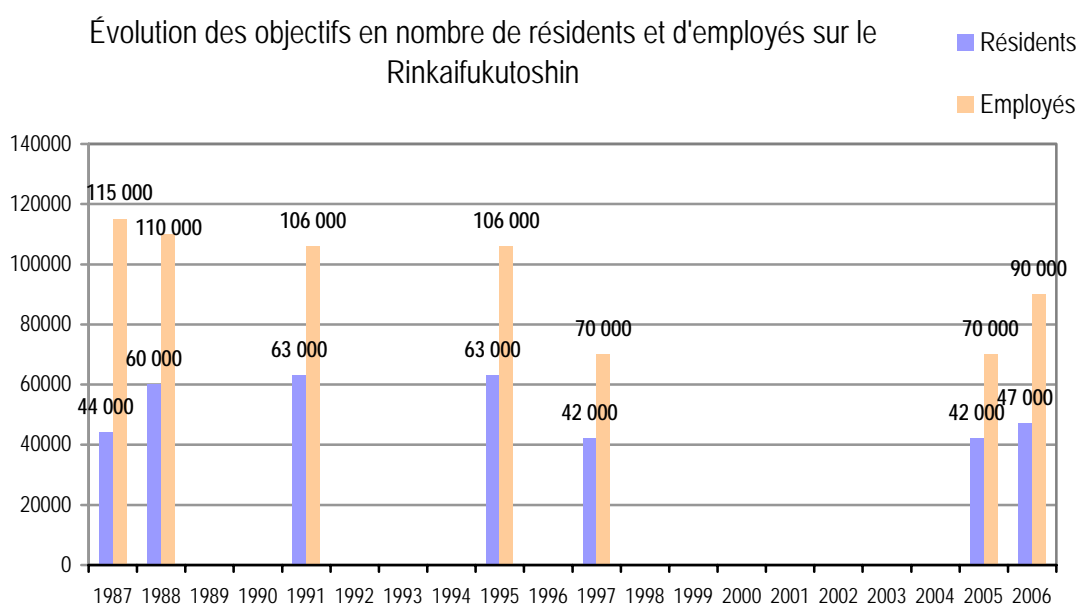


Figure 39 : Évolution du rapport résidents/travailleurs sur le projet Rinkaifukutoshin de la conception à aujourd'hui<sup>73</sup>

<sup>72</sup> Source : TANABE Hiroko (entretien juin 2007), architecte en *urban design* et intervenante sur les opérations de rénovation et de revitalisation foncière, dont Minato Mirai 21.

<sup>73</sup> Source : publications du Tochô depuis 1995.



Mais il ne s'agit que d'objectifs. Sur le terrain les nombres réels d'employés et de résidents sur le RFT sont loin de ces chiffres (fig. 39).

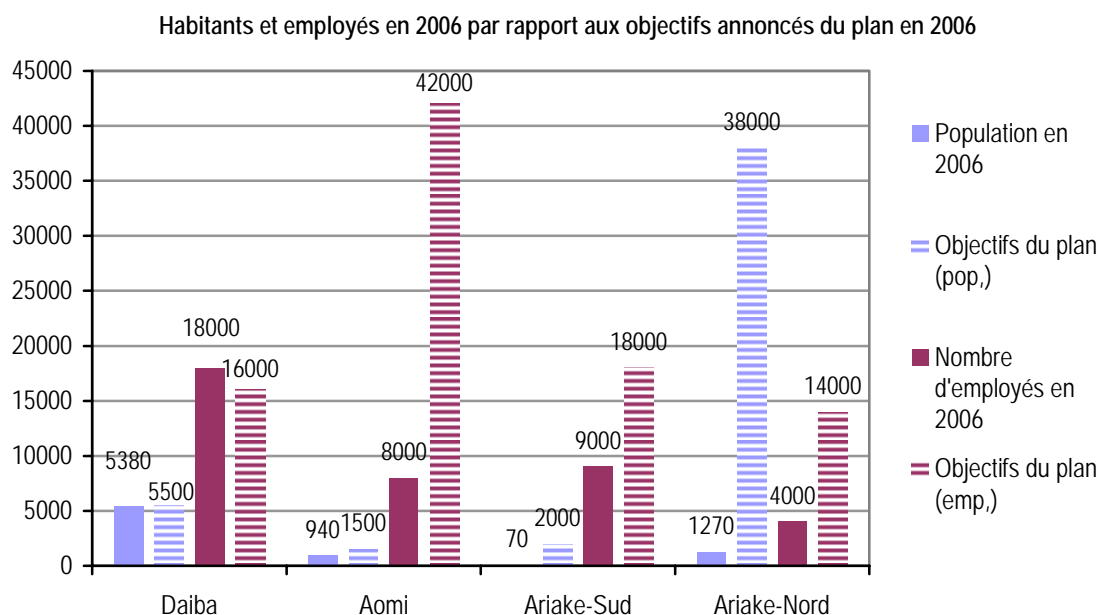


Figure 40 : Emploi et population sur le Rinkai Fukutoshin par rapport aux derniers objectifs annoncés du plan<sup>74</sup>.

Les objectifs du plan sont atteints uniquement sur Daiba, ils sont même dépassés. Dans les trois autres zones, on est encore loin du compte (fig. 40).

Par ailleurs, l'évolution dans le temps et la répartition des emplois entre les quatre périmètres du RFT est aussi un indicateur de la nature de ces emplois (fig. 40).

Dans les faits, le chiffre total progresse régulièrement, mais avec des soubresauts. Depuis le pic de 2003, le nombre d'employés a baissé sur Daiba, la zone la plus active, alors que de nouvelles parcelles étaient construites en immeubles de bureaux. Il diminue également dans le périmètre Ariake-Nord. Il faut y voir la conséquence de la restructuration du tissu des PMI-PME présentes sur la zone.

<sup>74</sup> Source : *Sûji de miru rinkai fukutoshin* 数字で見る臨海副都心 (Le Sous-centre de bord de mer en chiffres), TMG, Bureau des affaires portuaires et *Rinkai fukutoshin ni okeru tochiryônado no ichibu minaoshi* 臨海副都心における土地利用等の一部見直し (extrait des révisions sur l'usage du sol, etc. sur le Rinkai Fukutoshin), document 8 pages du Bureau des affaires portuaires du Tochô, daté de septembre 2006.

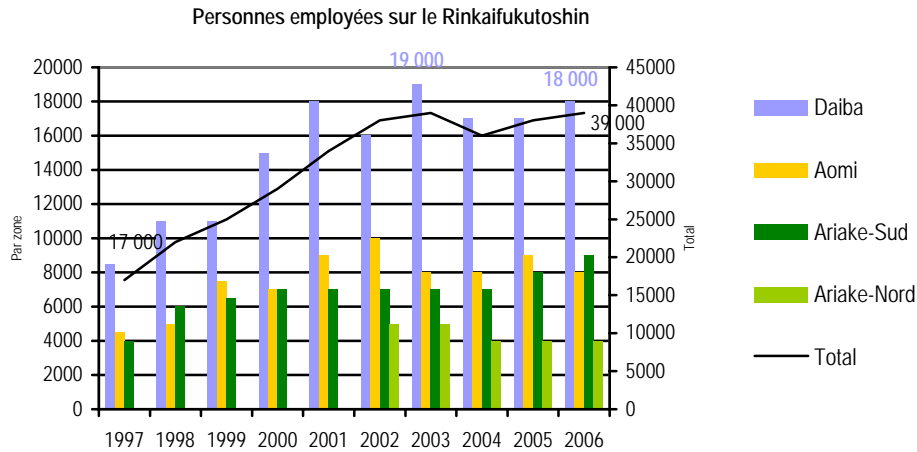


Figure 41 : Évolution du nombre d'employés sur les différentes zones du Rinkaifukutoshin de 1997 à 2006. Source : Sûji de miru rinkaifukutoshin 数字で見る臨海副都心 (Le Sous-centre du front de mer en chiffres), TMG, Bureau des affaires portuaires, <http://www.kouwan.metro.tokyo.jp>

Avec seulement trois immeubles de bureaux sur Daiba, ajoutés aux *furontiâ biru* et le Telecom Center, le Rinkaifukutoshin compte en 2007 très peu d'établissements d'affaires.

Ainsi, l'essentiel de l'emploi, situé dans la zone Daiba, correspond surtout aux employés des shopping malls, des hôtels, et des attractions touristiques. Une autre part est constituée par le personnel du TMG pour la gestion des équipements publics, comme Tôkyô Big Sight ou plus directement par les antennes du bureau des affaires portuaires présentes sur la zone.

Concernant la population résidante sur le terrain, l'écart est plus fort encore que celui de l'emploi. On atteint ainsi une population totale de 7 600 personnes sur le RFT en 2006. Le nombre fixé par la dernière version du programme est de 47 000 habitants. La majeure partie réside dans la zone Daiba dont le nombre d'habitants dépasse les objectifs. Sur Aomi, ce sont les occupants de la Cité universitaire internationale qui forment la totalité des habitants de la zone.

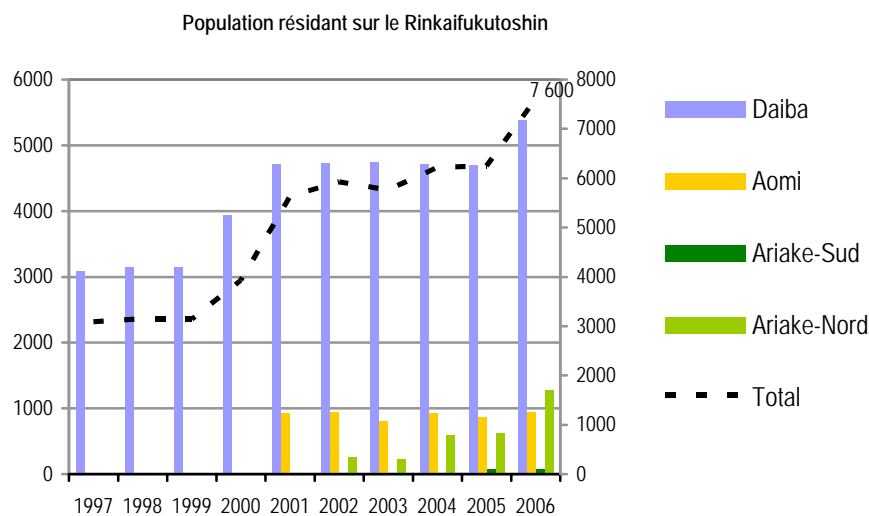


Figure 42 : Évolution du nombre d'habitants sur les différentes zones du Rinkaifukutoshin de 1997 à 2006. Source : Sûji de miru Rinkaifukutoshin 数字で見る臨海副都心 (Le Sous-centre du front de mer en chiffres), TMG, Bureau des affaires portuaires, <http://www.kouwan.metro.tokyo.jp>

La zone dévolue à l'habitat dans les plans, Ariake-Nord, n'est pas encore en mesure d'être développée par le TMG. En effet, les entreprises liées à l'activité du bois de construction demeurent et sur certaines parcelles de nouvelles fonctions sont apparues : revendeurs d'automobiles, transporteurs privés, studios de télévision ou encore logements d'entreprises. La procédure de remembrement urbain (*kukakuseiri* 区画整理) qui permettra au TMG de récupérer la frange occupée les PMI-PME n'a pas encore abouti.

En revanche, avec la construction d'une tour d'habitation (*manshon* マンション) sur une parcelle d'Ariake-Nord, il semblerait que l'on se dirige plutôt vers une transformation progressive et au coup par coup d'Ariake-Nord<sup>75</sup>. Avec cette construction sur une parcelle privée, ce quartier semble plus sous l'influence des transformations des terre-pleins de Toyosu et Shinonome où des parcelles portuaires et industrielles sont reconverties en immeubles d'habitation<sup>76</sup>. La mise en place d'un quartier d'habitation homogène à cet emplacement, comme il est prévu par le TMG, en utilisant le bras de mer qui sépare la zone d'avec le terre-plein de Toyosu, dans le cadre d'un nouveau front d'eau<sup>77</sup>, n'en serait plus que retardée, sinon compromise.

A l'heure actuelle, le TMG se contente de construire sur Ariake-Nord des infrastructures de base (principalement de transports et ainsi que des établissements scolaires) pour pouvoir ensuite développer l'habitat.

La déconcentration du Toshin est donc loin d'être accomplie. Le dépassement des objectifs d'emplois pour la zone Daiba et le décalage très fort avec la zone qui devait être le Téléport de Tôkyô (Aomi) en est un bon exemple : c'est la fonction loisir et chalandise qui est développée sur le RFT aux dépens du tertiaire supérieur.

## 2. Vers une enclave ludique dans le port de Tôkyô

### a. Un produit urbain peu cohérent

Le POS général par zone du RFT n'a pas été radicalement modifié depuis les ajustements de 1997 à l'époque d'AOSHIMA. La désignation des périmètres n'évolue que très peu et elle est toujours guidée par les mêmes grands principes précédents<sup>78</sup>. Sur le terrain en revanche, les constructions ne suivent pas véritablement les orientations du POS.

---

<sup>75</sup> Un certain nombre de propriétaires ne semblent en effet pas décidés à quitter la zone selon le TMG.

<sup>76</sup> Voir *infra* partie II, chapitre 5.

<sup>77</sup> *Ariakekitachiku no kaihatsu ni tsuite* 有明北地区の開発について (A propos du projet de développement de la zone Ariake Nord), feuillet 2 pages non daté et non référencé fourni le 31 janvier 2005 par le bureau des affaires portuaires.

<sup>78</sup> *Rinkaifukutoshin no machizukuri* 臨海副都心のまちづくり (L'aménagement urbain du Rinkaifukutoshin), TMG, Bureau des affaires portuaires, 2004, 6 p. et mise à jour sur les documents en ligne sur le site <http://www.kouwan.metro.tokyo.jp> ; *Nijûseiki no seikatsu to miryoku wo sekai ni hasshin suru bijinesu kyoten rinkaifukutoshin* 21世紀の生活と魅力を世界に発信するビジネス拠点臨海副都心 (Le Sous-Centre de bord de mer, une base pour le business qui montre au monde l'attrait et le mode de vie du XXIe siècle), TMG, Bureau des affaires portuaires, février 2003, 32 p. Mais on retrouve ces mêmes lignes directrices pour l'aménagement de ces zones dans les plans actuels.

Le complexe touristique-marchand Ôedo Onsen, l'hôpital Ariake ou encore le « village des mariages » (Ariake Sud-P) sont de bons exemples de ces constructions qui, ni dans la localisation, ni dans le type d'activité, ne correspondent à la définition des périmètres ou des parcelles dans le POS (fig. 43 et 44).

Finalement, c'est plutôt le POS qui est légèrement modifié en fonction de la réalité du terrain, par le truchement de qualifications en « zone mixte » qui permettent ainsi une interprétation très variable.

Ces plans jouent largement sur l'ambiguïté des termes. Par exemple, la désignation en fonction affaires et commerces (*gyômu/shôgyô kinô* 業務・商業機能) inclut autant la construction d'immeubles de bureaux multifonctions « classiques »<sup>79</sup> que de l'immobilier d'entreprise à but promotionnel, comme les show-room Panasonic ou Toyota. On peut même étendre la catégorie aux hôtels d'affaires qui intègrent une forte part d'activités commerciales et hôtelières de type « urban resort » peuplées de touristes et non d'hommes d'affaires.

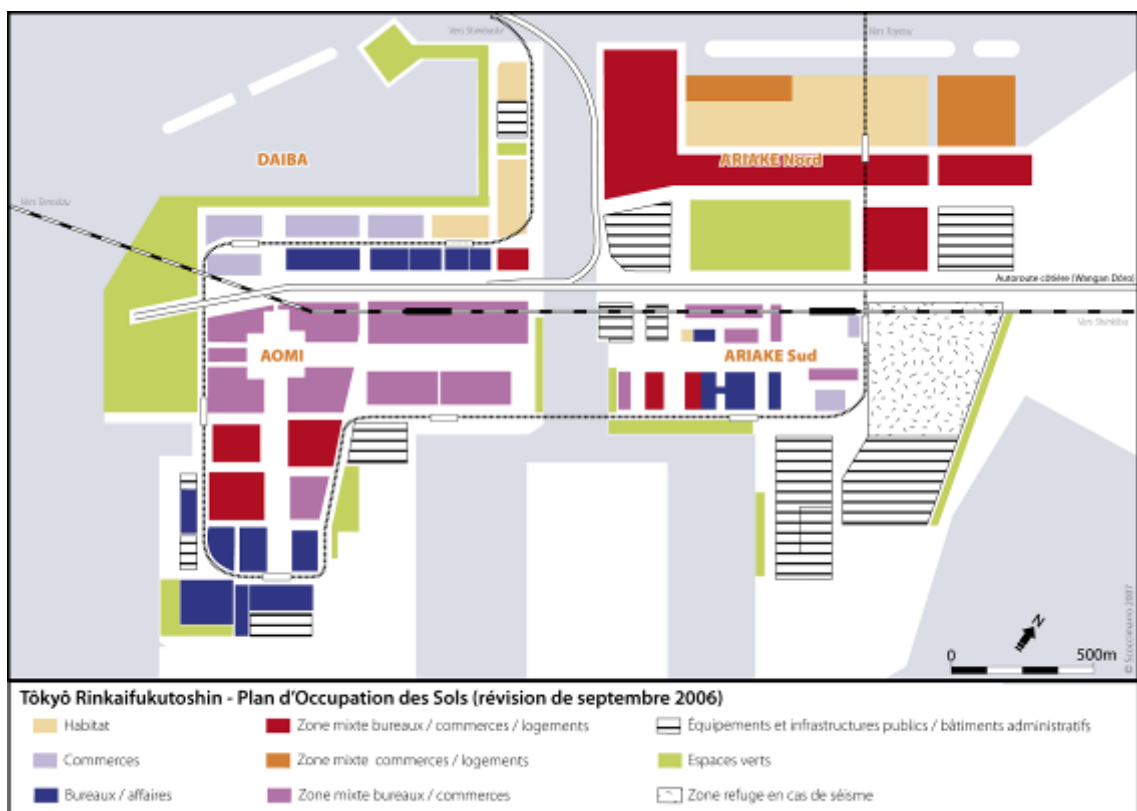


Figure 43 : POS théorique du RFT de septembre 2006.

<sup>79</sup> Du type de ceux de Shinjuku : hall et petites galeries marchandes au rez-de-chaussée, bureaux dans les étages et restaurants sur les derniers niveaux.



Figure 44 : État des lieux sur le Rinkai Fukutoshin en 2007

Le *Ôedo onsen monogatari*, une opération Mori Biru, symbolise particulièrement bien la mutation de la Zone 13. Ouvert en 2003 sur Aomi-E, au côté du Télécom center, c'est un miniparc de loisir sur le thème des sources chaudes (*onsen* 温泉) : bains, piscine, restauration et galerie marchande, le tout dans une atmosphère imitant le style et l'architecture de l'époque Edo (fig. 44). Cela en lieu et place d'une parcelle ou devait se développer des activités de hautes technologies, ancrées dans l'économie mondialisée grâce aux équipements du Telecom Center.

D'une opération de Sous-centre urbain basée sur les TIC pour ancrer Tôkyô dans la globalisation, on est passé à l'aménagement d'un vaste *urban resort*, un complexe de loisir en ville.

### ***b. Un vaste complexe urbain de loisirs***

La zone 13 du port de Tôkyô était peu prédisposée à devenir le pôle d'attraction qu'elle est aujourd'hui. L'aménagement a peut-être réussi là où personne ne l'attendait : il a permis d'insérer les terre-pleins du port dans la vie urbaine Tôkyôte. Le front de mer est désormais visible et accessible. Il ne se limite plus à des digues de bétons, des eaux malodorantes ou des ersatz de parcs marins. Il est fréquenté par les habitants ordinaires. Ceux-ci pratiquent l'excursion quotidienne, mais aussi du véritable tourisme, passant une nuit ou deux, le temps d'un week-end, dans les grands hôtels de la zone. Ceux-ci multiplient leurs promotions pour contrer leur faible taux de remplissage et visent plus la clientèle Tôkyôte (restaurant avec vue « *Tôkyô by night* » et nuitée sur place) que celle des hommes d'affaires.

La Zone 13 est devenue, au moins quantitativement, l'un des hauts lieux de la mégapole de Tôkyô. Son paysage de carte postale fonctionne comme une vitrine et un point de vue valorisant pour la ville. L'opération Rinkai Fukutoshin, même si on ne

retient que le nom Daiba, est aussi régulièrement évoquée par les observateurs de passage à Tôkyô<sup>80</sup>.

En dépit de la fréquentation impressionnante de l'aménagement par les populations de touristes urbains et de visiteurs, le Rinkaifukutoshin n'est pourtant ni une zone d'affaires, ni même un véritable quartier de ville. Cette fréquentation est par ailleurs très saisonnière, comme les aménageurs le reconnaissent et comme nous avons pu le constater lors de nos sorties sur le terrain. Concrètement l'endroit est désert les jours de semaine, encore plus pendant l'hiver. Peu de personnes s'aventurent au delà de Daiba. Il y a ainsi un fort contraste entre les zones commerciales très fréquentées et le reste de l'aménagement désertique.

Le RFT correspond aujourd'hui surtout à une méga enclave ludique dans le port de Tôkyô. Une zone où le touriste-consommateur est l'actant privilégié et où l'offre de loisir est déclinée au maximum (GRAVARI-BARBAS, 2001). Ce type de produit urbain ne constitue pas une nouveauté en soi : les aménagements de front de mer se sont largement diffusés à partir du modèle nord-américain. En revanche ils n'existaient pas comme tels au Japon et le RFT en est le premier prototype pour l'archipel. Il en est de même pour l'espace public créé sur le RFT dans les équipements commercio-ludiques : même factices, les placettes, les rues déambulatoires ou les cafés terrasses sont des éléments nouveaux dans les pratiques urbaines locales qui seront décrites plus en détails dans notre troisième partie (chapitres 6 et 7).

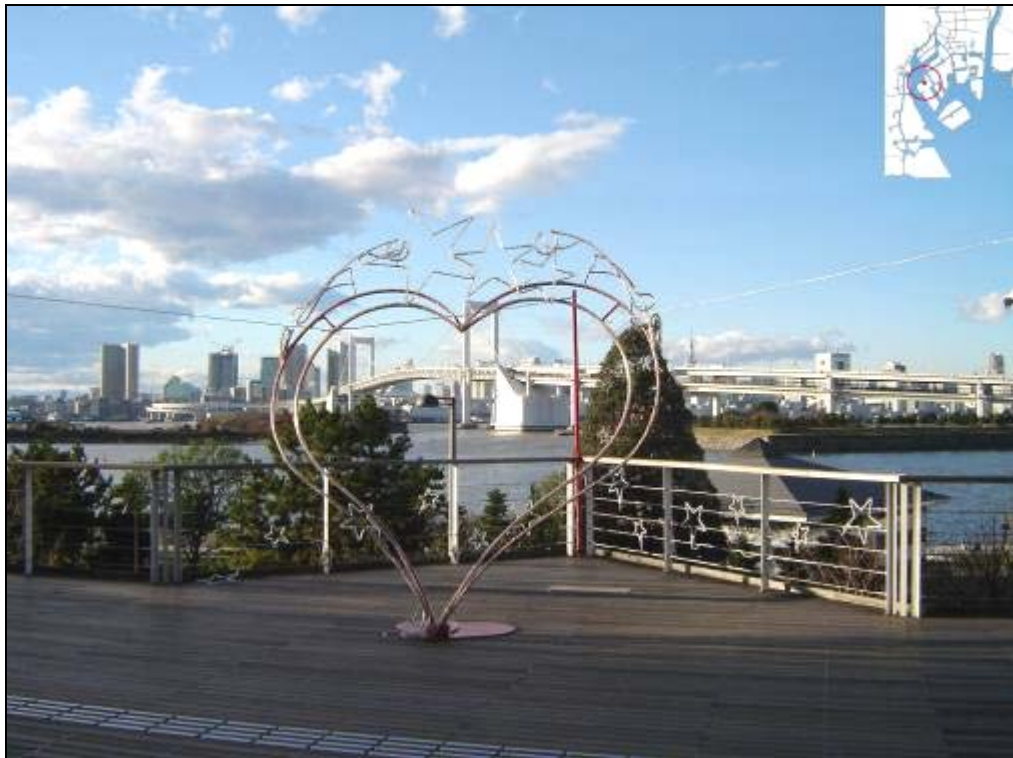


Photo 9 : Emplacement pour une photo romantique face au paysage de carte postale du RFT (Daiba Decks Tokyo).  
© Scoccimarro 2007.

---

<sup>80</sup> Dernier exemple en date : Julien Glauser (2007), « Lettre de Tôkyô » Urbanisme n° 356, septembre-octobre 2007.

Ces aménagements ont offert un mode de reconversion du front de mer en montrant une voie à suivre pour aménager les parcelles vacantes ou en passe de se libérer dans le contexte de la fin des années 1990, marqué par l'effet frigorifiant de la déflation foncière. Ils mettent aussi en évidence le rôle de la fréquentation par les jeunes couples comme effet entraînant dans la renommée d'un site, ensuite diffusé au reste de la population. Cela produit concrètement une multiplication des infrastructures destinées à ce public jeune et vite captif : bancs pour observer le paysage, points de vue pour la photographie (photo 9)... C'est une tendance clairement observée dans la capitale depuis l'aménagement du RFT qui tend de plus en plus à devenir un levier de revitalisation de certains quartiers (MASAI, entretiens 1998-2001 ; MAEDA, entretiens 2004 ; TAGUCHI, entretiens 1999-2005 ; GOTO, entretiens 2007 ; TANABE, entretiens 2007).

Pour le TMG, depuis l'arrivée au pouvoir d'ISHIHARA Shintarô en 1999, l'objectif est en tout premier lieu de terminer l'opération (SASAKI, 2003 ; MATSUNAWA ET ÔKUBO, 2005). Le Rinkaifukutoshin n'est plus aujourd'hui un élément du dispositif pour renforcer la mégapole de Tôkyô comme cela était le cas dans les années 1980 pendant la mandature Suzuki. Il n'est ainsi pas intégré à part entière au super centre-ville (*center core*) que ISHIHARA veut faire des quartiers du Yamanote.

Dans le plan *Tôkyô Megalopolis* du TMG promu par ISHIHARA, Le littoral de la baie de Tôkyô est considéré à la fois comme un passage pour les axes de communication entre les trois départements de la baie, revenant à un rôle plus classique de l'usage des terres-pleins côtiers. Mais l'aire du port de Tôkyô est parallèlement incluse dans la ceinture verte qui devrait entourer le Center Core. Le RFT (*Waterfront Subcenter* sur le schéma ci-après) est à la fois intégré en partie au centre urbain, à la zone de verdure et au passage des infrastructures routières de la baie de Tôkyô (fig. 45).

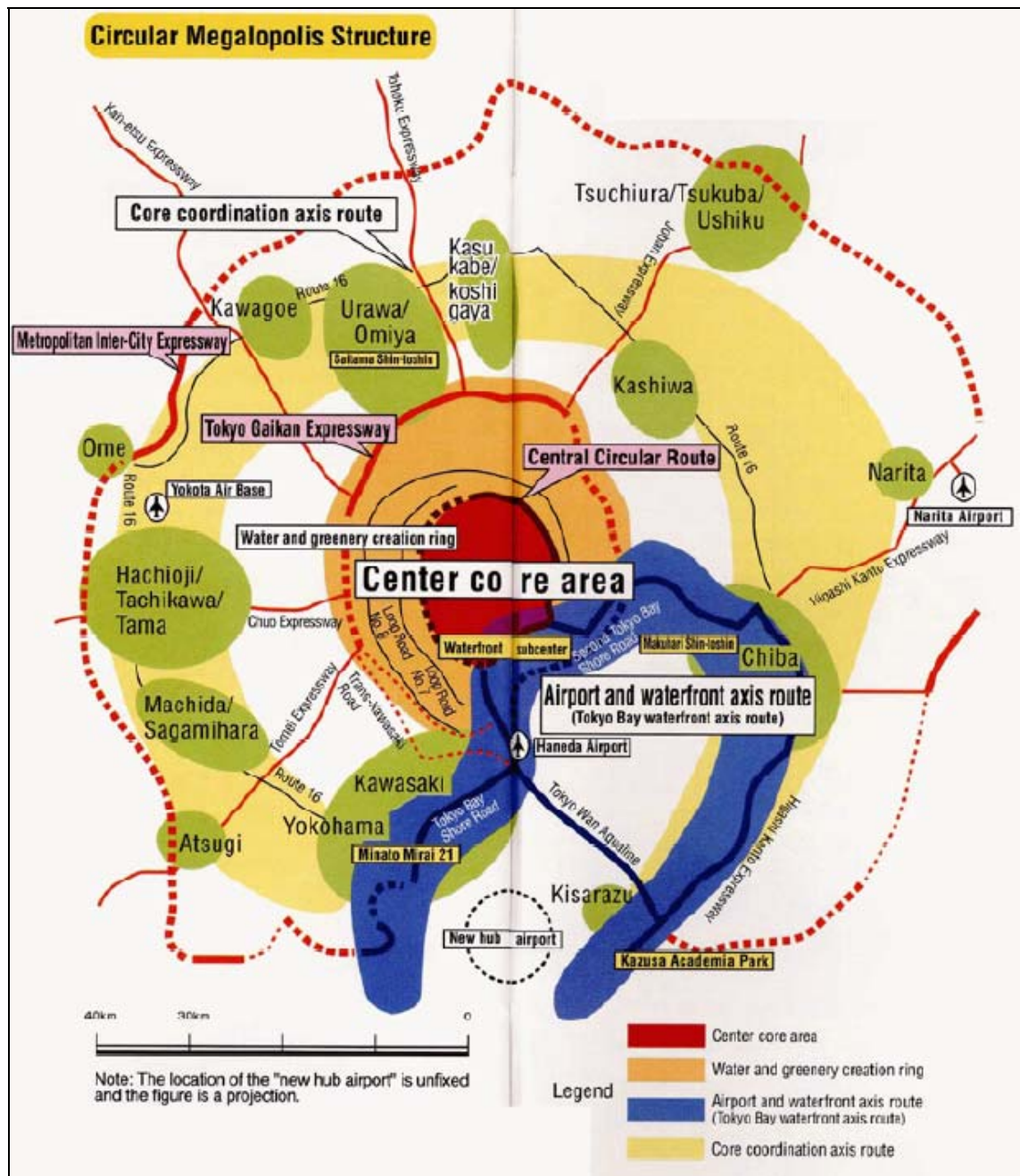


Figure 45 : Schéma théorique du plan Tôkyô Megalopolis et sa retranscription à l'échelle de la mégapole (Source : TMG).

La fonction tertiaire de haut niveau est amoindrie dans cette partie de la capitale. Un grand investisseur sur le front de mer de Tôkyô, Mitsui Fudôsan, ne s'y est pas trompé. Alors que l'entreprise immobilière possédait une parcelle extrêmement bien placée dans la zone du téléport (Aomi-A), c'est finalement sur Shiodome 汐留, à proximité de la gare de Shinbashi 新橋 et du quartier de Ginza qu'il a investi dans l'immobilier d'affaires sur une grande friche ferroviaire. Pour la zone des terre-pleins du port, Mitsui se contente de ce qui a fonctionné sur le Rinkai Fukutoshin : front de mer ludique pour les couples et shopping mall pour les familles<sup>81</sup>.

<sup>81</sup> Toyosu Lalaport, voir, *infra* Partie II chapitre 2°



\*

Nous avons tenté d'établir dans cette partie que les ASM dans la baie de Tôkyô ne dataient ni de la HCE, ni même de l'industrialisation du Japon à la fin du XIXe siècle. Inscrites dès les débuts de la construction d'Edo au XVIe et XVIIe siècle, le littoral de la baie est anthropisé dans le cadre d'une longue histoire urbaine. Celle-ci débute avec le développement de la ville basse, (Shitamachi) d'Edo.

Au XIXe et XXe siècles, les quartiers populaires de la capitale s'étendent sur le front de mer dans le prolongement de la Shitamachi. Cela se fait d'abord par la transformation des polders agricoles en espaces urbains où s'implantent des premières industries. Dans le même temps la Shitamachi historique, les quartiers de Shinbashi, Ginza, Nihonbashi, se transforment en CDB de la capitale japonaise.

L'essor industriel et les avantages comparatifs des implantations littorales pour l'approvisionnement en matières premières et pour l'exportation des biens manufacturés favorisent l'emprise des grands groupes industriels sur l'ensemble du littoral de la baie de Tôkyô. Dans un premier temps en direction de Yokohama, avant-port de Tôkyô avant guerre, puis pendant la HCE la construction de ZIP se poursuit vers le littoral du département de Chiba.

Les terre-pleins côtiers sont alors des zones industrielles et portuaires très actives mais polluées et interdites aux citoyens ordinaires. Ce sont des espaces en marge de la centralité urbaine, dans des villes qui tournent le dos à leur dimension marine.

L'accession de Tôkyô au statut de ville mondiale dans les années 1980 combinée au phénomène de la Bulle Foncière produit une demande très forte en nouveaux espaces de bureaux dans la capitale. Dans un contexte local où le remembrement urbain est long et fastidieux, un nouvel avantage comparatif des ASM voit le jour : la possibilité de disposer immédiatement de vastes parcelles à proximité des centres villes. Certaines d'entre elles sont alors choisies par les grands opérateurs, privés ou publics, de la mégapole pour y concevoir de grands projets urbains. Le plus vaste d'entre eux, le Sous-centre du front de mer de Tôkyô est mis en œuvre par le TMG au cœur de l'euphorie foncière, en 1988. Il se veut la projection du centre sur des espaces des terre-pleins du port très peu touchés jusqu'alors par les activités tertiaires.

Nous avons vu cependant comment le mode de gestion de l'opération, la démesure des travaux adaptés uniquement à un marché hautement spéculatif, sont particulièrement dramatiques lorsque la conjoncture se retourne après le dégonflement de la Bulle en 1991.

Tout n'est cependant pas perdu pour la zone 13 du port de Tôkyô. Certes, le RTF a échoué dans sa fonction « concentration du Toshin » et « nouvelle ville pour le XXIe siècle ». En revanche, les aménagements du front de mer inclus dans les plans, plages, promenades et les points de vue sur Tôkyô, constituent les éléments d'un autre départ pour le RFT. Au fur et à mesure que les infrastructures de liaisons ferroviaires se mettent en place, celui-ci devient une véritable enclave ludique au sein des terre-pleins du port de Tôkyô.

Cette nouvelle fonction permet de drainer sur la zone plus de quarante millions de visiteurs par an à partir de 2003. C'est une véritable ouverture du front de mer de la capitale au public. Elle initie une modification du rapport entre la mer et les habitants,

mais aussi entre le front d'eau et les investisseurs. Ceux-ci constatent bien que les terre-pleins du port peuvent être utilisés autrement que comme bases industrielles ou portuaires. En cela, le RFT a servi de zone expérimentale, à un moment où l'emprise industrielle sur les parties anciennes du port de Tôkyô se libère.

Ce modèle du front de mer *façon RFT* s'est ainsi diffusé au reste des restes des terre-pleins du port. D'aménagement pour le tertiaire d'affaires, c'est sur la base d'un nouvel acteur, la population (visiteurs et habitants), que le port de Tôkyô a entamé une profonde reconversion. Celle-ci prend la forme d'un mitage des terre-pleins du port par des ensembles d'habitations de haut niveau où le front d'eau constitue un argument de vente, associant des shopping malls pour faire venir le chaland, les jeunes couples dans un premier temps, et créer la notoriété des lieux, diffusée ensuite à l'ensemble de la population de la mégapole.

C'est l'objet de notre seconde partie, dans laquelle nous montrerons les effets de cette reconversion dans la recomposition socio-démographique de la capitale.

## PARTIE II

### L'urbanisation des terre-pleins du port de Tôkyô, entre gentrification et repeuplement du centre de la mégapole



*Tsukishima, Chûô-ku, 2007*

Nous avons tenté dans notre première partie d'analyser le déroulement chaotique du mégaprojet Rinkaifukutoshin dans le port de Tôkyô. Hormis le constat d'échec de l'opération, nous avons montré comment les choix d'aménagement avaient été modifiés pour finir transformer ce sous-centre urbain un complexe de loisirs en ville, associé à une offre commerciale de type touristique. L'opération RFT a aussi été l'occasion de construire une infrastructure de transports qui a rattaché la zone portuaire au reste de la ville, la rendant facilement accessible.

Le succès populaire de la zone Daiba du RFT a ainsi révélé le potentiel d'aménagement du port de Tôkyô, une formule à même de garantir la venue de populations et la renommée d'un lieu.

Nous consacrerons ainsi un premier chapitre au phénomène de retour au centre-ville, le *toshinkaiki* 都心回帰. L'analyse, de l'échelle nationale à l'échelle de l'arrondissement, nous permettra de montrer le rôle particulier des terre-pleins du port dans le retour au centre de Tôkyô des populations, tant dans la dimension quantitative que qualitative.

Un second chapitre traitera de l'aspect concret de cette mutation à travers le détail des opérations urbaines les plus emblématiques de la reconversion des ASM du port. Cela nous permettra de préciser des aspects du *toshinkaiki* qui n'apparaissent pas dans les chiffres, en particulier de nuancer la nature des phénomènes de gentrification à l'œuvre dans le centre. Nous montrerons également la mise en place de dynamiques démographiques et de formes urbaines propres aux opérations sur terre-pleins.

Enfin, à l'aide de l'exemple de deux mégaprojets à Yokohama et Chiba, nous montrerons comment cette évolution se généralise à l'ensemble du littoral de la baie de Tôkyô.

## **Chapitre 4 : Trois échelles pour analyser le retour au centre ville**

### **A. Retour à Tôkyô**

Un exode rural rapide et massif caractérise la démographie du XXe siècle au Japon. Il est particulièrement important dans la période de l'immédiate après guerre lorsque les campagnes très peuplées fournissent la main d'œuvre dont la Haute-Croissance économique a besoin.

Originaire des régions périphériques du Tôhoku ou du Kyûshû, ces travailleurs employés dans les zones industrielles grossissent les quartiers populaires puis les banlieues-dortoirs naissantes situées autour des métropoles japonaises (Funabashi, Chiba, Kawasaki). Dans les années 1950 Tôkyô et Ôsaka deviennent ainsi les plus grandes villes du monde.

Ce mouvement migratoire, à sens unique, campagnes-métropoles est nommé « I turn » (Iターン), par les géographes japonais (BERQUE, 1982 ; PELLETIER, 1994b ;

TAKAHASHI et al, 2005 ; MINORU, 2006). La forme de la lettre I représente le trajet des migrants.

Dans la deuxième phase de la HCE, des mesures nationales voient le jour pour tenter de limiter les déséquilibres entre les régions mégapolitaines et les campagnes qui se dépeuplent. Dans les mégapoles, la croissance industrielle pose aussi des problèmes de congestion, de pollution et de cadre de vie.

Des politiques d'aménagement visent à rééquilibrer le territoire en déconcentrant l'activité industrielle vers les campagnes. Cela prend la forme de plans d'industrialisation des périphéries et de la promotion du retour des anciens migrants vers leurs régions d'origine, exploitant le concept de retour au *furusatô* 故郷, le village natal.

Elles sont menées par l'administration centrale (Ile plan d'aménagement du territoire 1969) et reprises par le pouvoir politique, en particulier le concept de restructuration de l'archipel par le premier ministre TANAKA Kakuei 田中角栄 (le *Kaizôron* 改造論, en 1972). Ces plans se traduisent par de vastes chantiers d'industrialisation lourde, combinats pétrochimiques, aciéries, en parallèle avec de grands travaux d'infrastructures de transports : autoroutes, ponts, tunnels, TGV, aéroports.

Ces projets sont cependant confrontés à la fin de la HCE, caractérisée par le choc de 1973 et la réorientation de l'industrie japonaise vers des productions industrielles plus légères, industries automobiles, puis haute technologie. Les infrastructures seront construites, mais les projets de combinats restent sous-développés.

Au niveau de la redistribution des populations dans l'archipel, on observe bien un tassement de l'exode rural pendant les années 1970. Cependant au lieu de bénéficier aux districts ruraux, ce sont les métropoles de région qui gagnent en habitants. S'il y a retour vers les zones périphériques, celui-ci n'est pas parfait : au lieu d'une forme en U (un « U turn » U ターン), ce retour à mi-parcours forme plutôt un J et c'est un « J turn » ( J ターン) qui qualifierait ce retour incomplet, à mi-parcours.

Ainsi, au lieu d'un rééquilibrage des mégapoles au profit des provinces, les premières voient grossir leur sphère d'influence et leur emprise physique sur le territoire.

A l'intérieur des zones mégapolitaines les gains de population qui reprennent à partir des années 1980 ont deux aspects contradictoires.

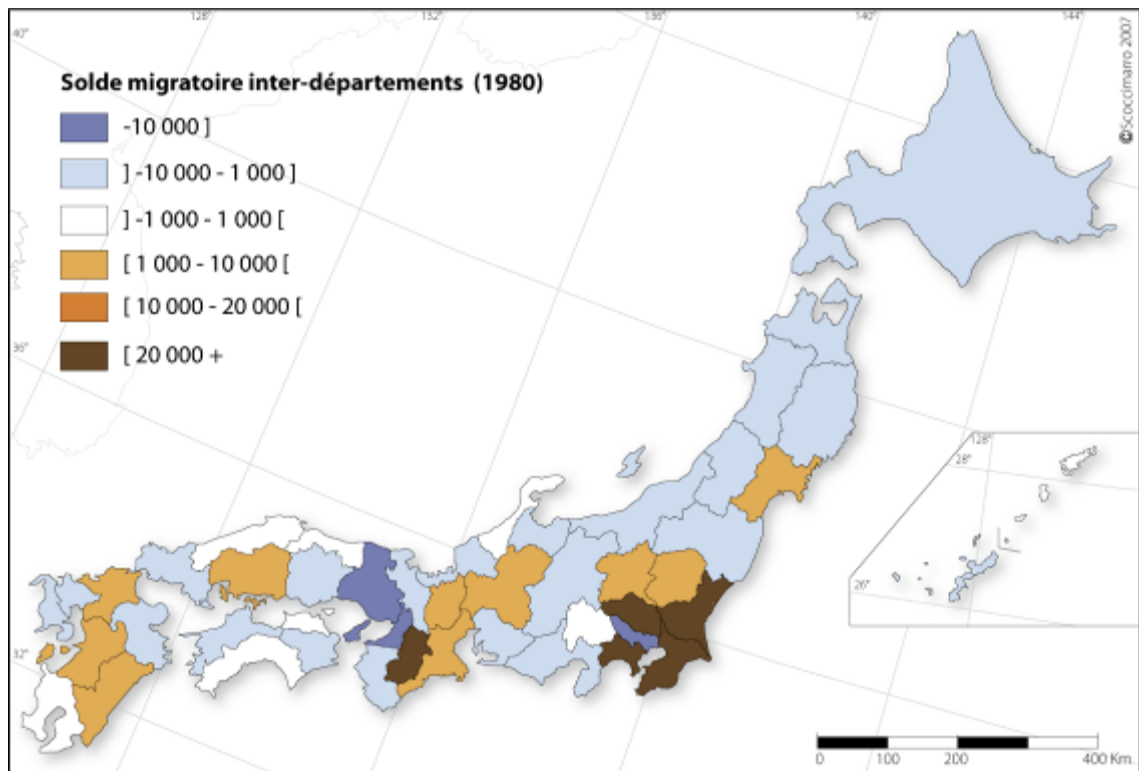


Figure 46 : Solde migratoire inter-départements pour l'année 1980.

Alors que les périphéries grossissent en accueillant les nouveaux migrants, les centres villes se dépeuplent. Par exemple, en 1980, le département de Tôkyô est celui qui perd le plus d'habitants, avec un déficit de 95 000, suivi par le département d'Ôsaka qui perd 40 000 habitants.

Ainsi, à l'échelle du Kantô on observe une croissance des départements limitrophes du Tôkyô-to alors que ce dernier perd des habitants. Le phénomène est plus fort encore pendant la période de Bulle qui consacre la croissance démographique des périphéries aux dépens du centre, formant le phénomène de beignet (*dônattsu genshō* ドーナツ現象).

Les banlieues et grandes banlieues bénéficient à la fois de la poursuite de l'exode rural et du renforcement tertiaire du centre. Les prix fonciers et la concurrence pour l'usage du sol conduisent à évincer les habitants de ce centre, pour des raisons économiques, ou à cause d'un cadre de vie peu adapté à la vie de famille.

En 1990, à la veille du dégonflement de la Bulle, le solde migratoire inter-départements est toujours négatif pour Tôkyô et Ôsaka dont les départements perdent chacun plus de 50 000 habitants dans l'année. Les départements qui gagnent le plus d'habitants sont toujours ceux de la couronne mégapolitaine de Tôkyô : Kanagawa, Chiba et Saitama. Ils sont en outre les départements où le phénomène de vieillissement est le plus faible de l'archipel.

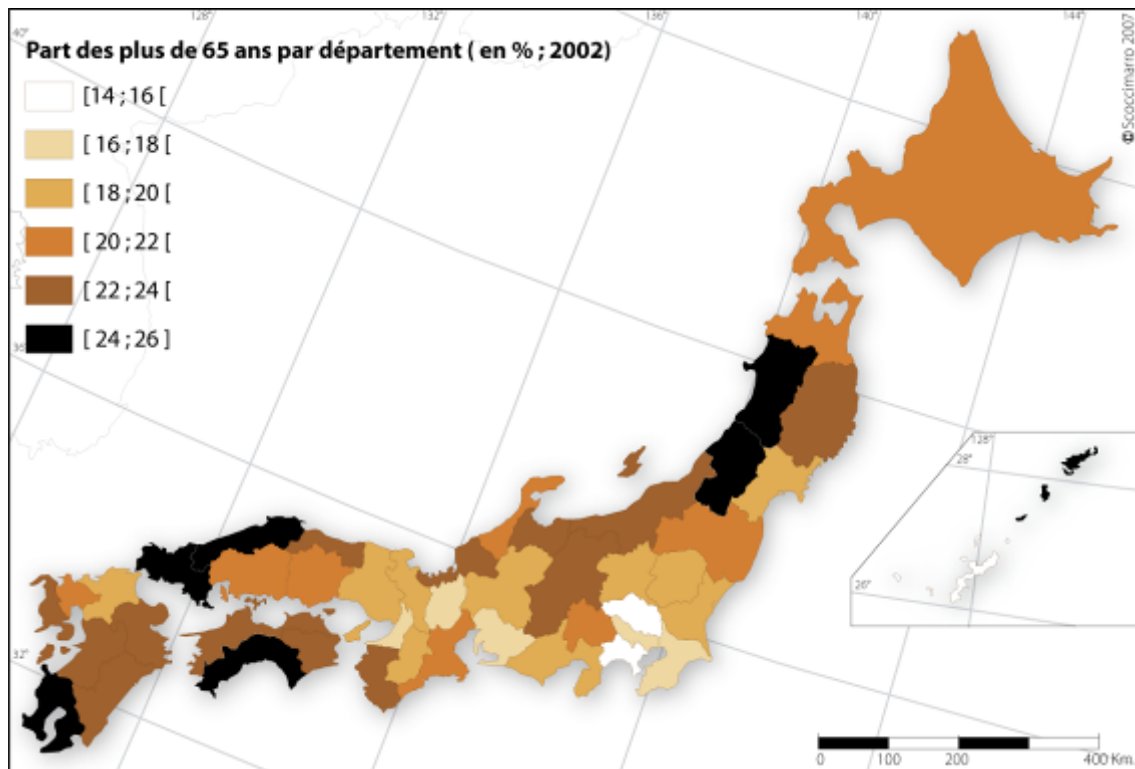


Figure 47 : Population âgée par département en 2002.

C'est alors un Japon à trois vitesses : des campagnes qui perdent leur habitants et qui vieillissent, des grandes banlieues qui concentrent le produit de l'exode rural et de l'exode des centre-ville, et enfin un centre ville en voie de dépeuplement.

Ce profil reste encore vrai aujourd'hui en l'état, mais les dynamiques apparues à partir de 1997 sont en passe de transformer ce schéma. Depuis cette date en effet le solde migratoire national vers la capitale s'est inversé et depuis le département gagne de nouveau des habitants.

Tôkyô n'est que la tête de pont de la croissance démographique de la mégapole de Tôkyô. On constate un phénomène de contagion qui touche l'ensemble des départements de l'aire métropolitaine (Tôkyô-ken, voir définition fig.9 p.35) qui voit leur solde positif augmenter depuis en ampleur.

Les départements ruraux continuent de fournir la mégapole en habitants, mais cette fois ce sont les personnes originaires de la région d'Ôsaka qui forment le gros des migrants. Avec le tassement de la croissance de la mégapole d'Ôsaka, la suprématie de Tôkyô se renforce encore plus au sein de l'archipel. Le Tôkyô-ken gagne ainsi entre les recensements de 2000 et 2005. 114 688 habitants dont 22 607 proviennent de la sphère d'Ôsaka (Kyôto, Ôsaka, Hyôgo, Nara), un peu moins de 5 000 de la sphère de Nagoya (Aichi 愛知, Gifu 岐阜, Mie 三重) et 87 233 du reste du Japon (PELLETIER, 2007).

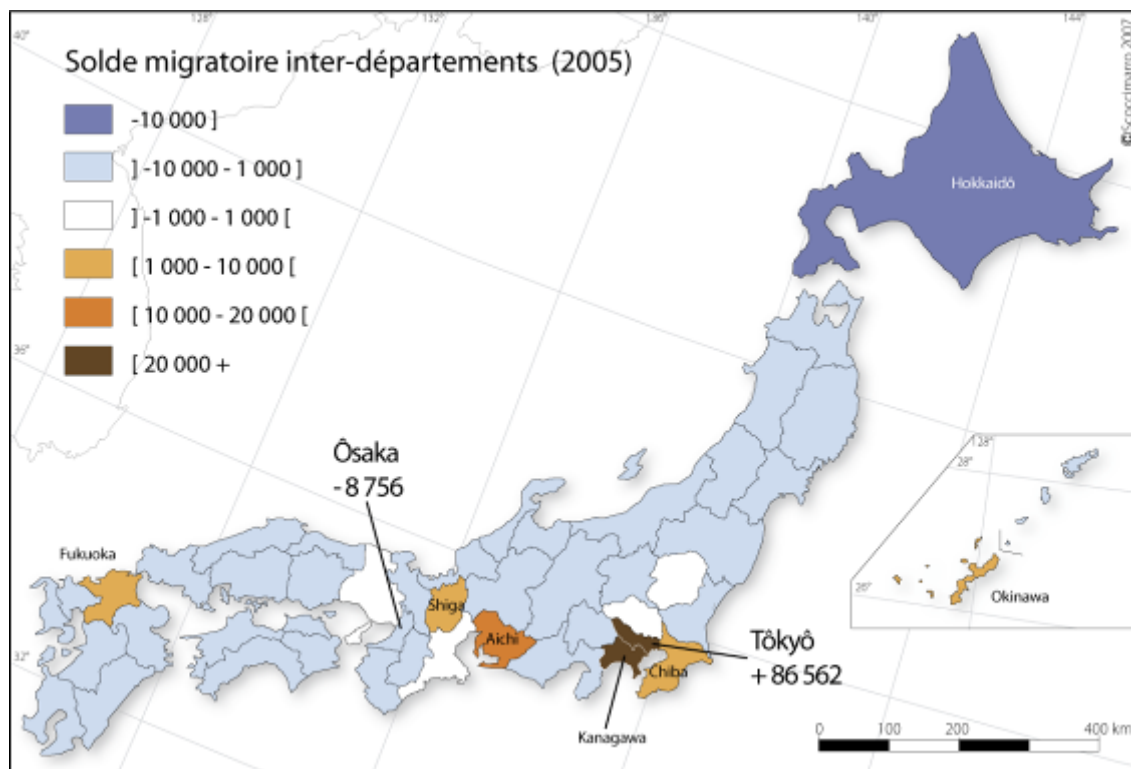


Figure 48 : Solde migratoire inter-départements pour l'année 2005.

Dans l'aire métropolitaine, c'est désormais le département de Tôkyô qui gagne le plus d'habitants, surpassant les départements périphériques (fig. 48). À l'intérieur du Tôkyô-to, le phénomène se double d'un repeuplement des arrondissements centraux qui eux gagnent désormais le plus d'habitants.

## B. Toshinkaiki, le retour au centre ville

### 1. Du centre vide au centre plein

Ce retour vers Tôkyô se traduit à l'échelle du département par un retour vers les arrondissements centraux. À l'intérieur de ceux-ci, ce sont les trois arrondissements du Toshin Chûdô, Chiyoda et Minato qui connaissent le taux de croissance le plus fort. Ce retour au centre ville, mot à mot, le *toshinkaiki* 都心回帰, terme employé par les géographes japonais (MINORU, 2006) est donc un retournement de tendance à tous les échelons.

Seules les zones urbaines des 23 ku gagnent significativement des habitants, alors que les communes rurales de l'ouest du département ont des soldes négatifs, il s'agit bien d'un retour en ville, et plus encore en centre ville. On constate pour l'ensemble du Tôkyô-to un transfert de population : les nouveaux venus s'installent prioritairement dans les banlieues de l'ouest de la mégapole. Celles-ci perdent leurs habitants au profit des arrondissements centraux.



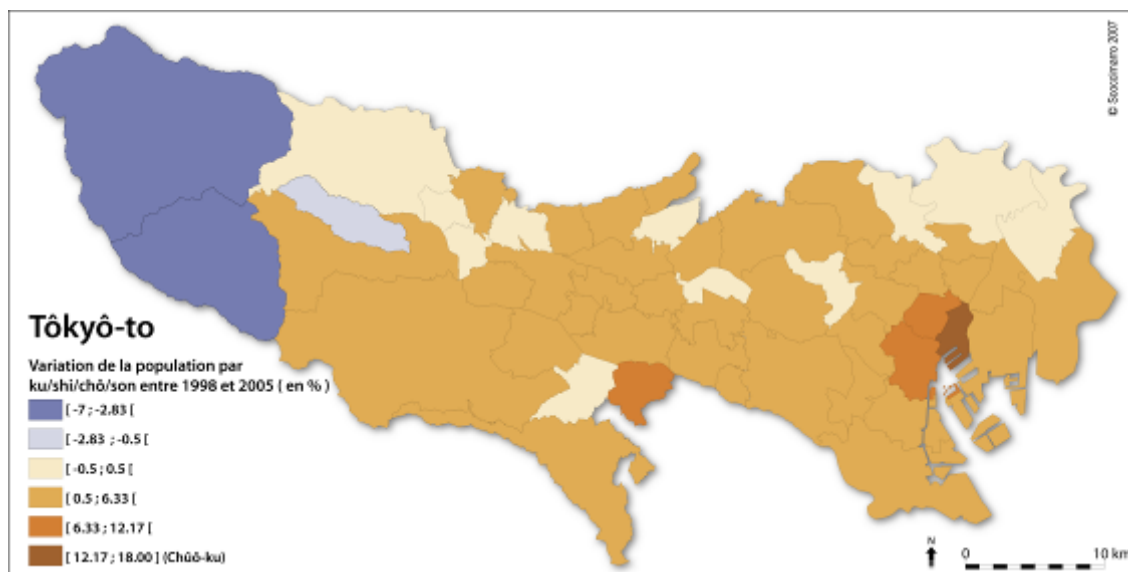


Figure 49 : Taux de croissance démographique dans le département de Tôkyô entre 1998 et 2005<sup>82</sup>.

Le solde migratoire du département de Tôkyô redevenu positif correspond au retour des populations dans les trois arrondissements du Toshin, ceux qui ont gagné le plus grand nombre d'habitants au sein des vingt-trois arrondissements centraux de Tôkyô (fig. 49). Parmi ces trois, l'arrondissement de Chûô est celui qui bénéficie le plus du phénomène avec une croissance de plus de 40% entre les recensements de 1995 et 2005. Le Chûô-ku retrouve ainsi son statut d'après-guerre, lorsque l'arrondissement connut la plus forte croissance démographique de l'archipel.

<sup>82</sup> Voir annexe I p. 216 pour la localisation des ku-shi-chô-son sur les cartes du Tôkyô-to

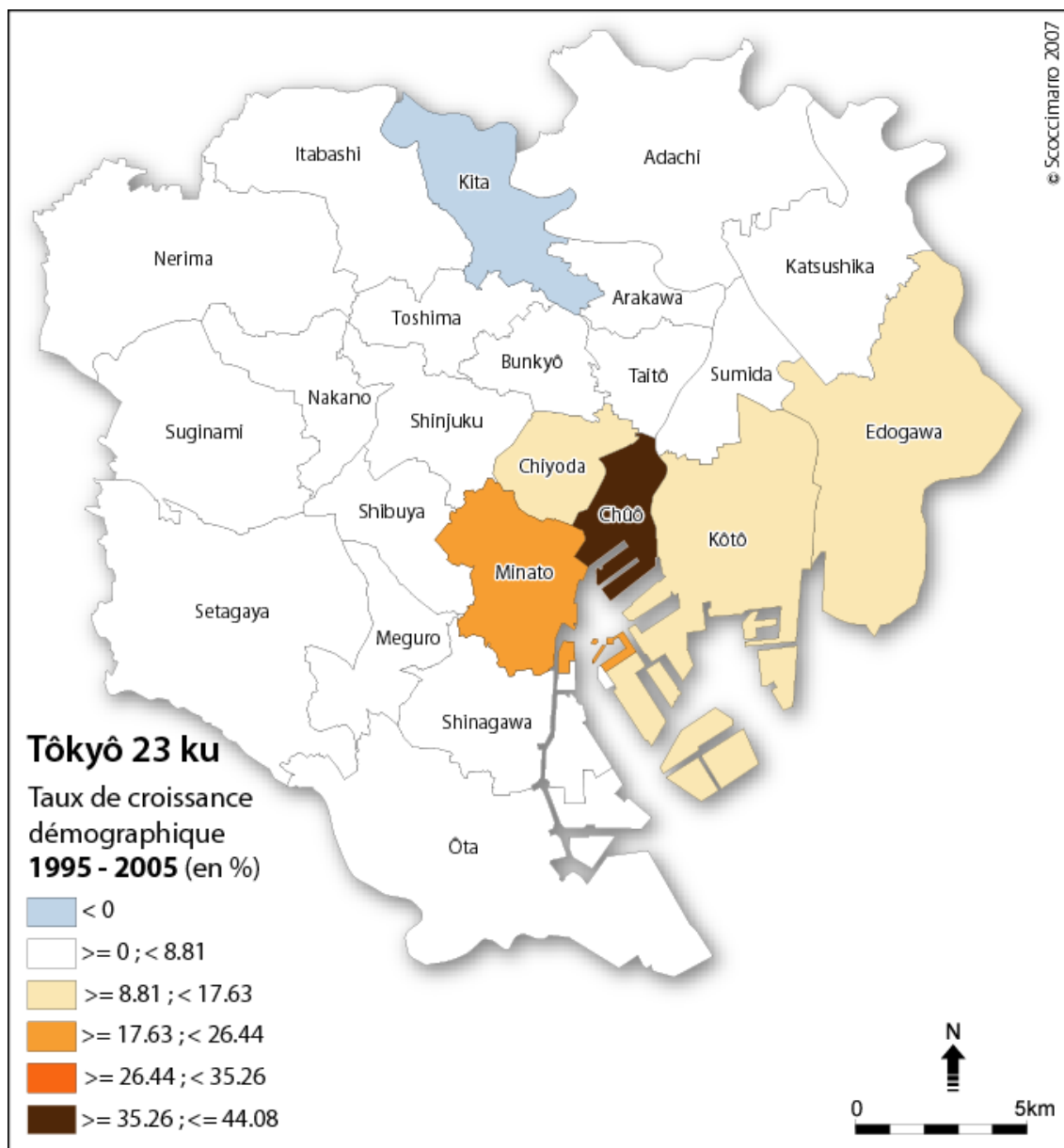


Figure 50 : Le repeuplement du centre de Tōkyō entre les recensements de 1995 et 2005.

On retrouve une situation comparable à celle de l'immédiate après-guerre : à partir de l'année 1947, la population croît jusqu'au milieu des années 1950. La population de l'arrondissement atteint alors plus de 170 000 habitants, le pic se situant en 1953 avec 172 183 habitants. Elle décroît par la suite pendant la HCE et est au plus bas en 1997 : 71 806, soit une perte de 100 000 habitants en quarante ans.

En 2004 l'arrondissement dépasse la barre des 90 000 habitants. La plus forte croissance s'est déroulée entre mars et avril 1999. La barre des 80 000 est dépassée en janvier 2001 et celle des 90 000 en mars 2004. Au recensement de 2005 la population dépasse les 93 000 habitants (fig. 50). Cette croissance représente une hausse de 30% de la population, soit environ 20 000 habitants. Le phénomène constitue la plus forte augmentation démographique de tout le Japon pour une commune (parmi les ku shi chô son) (fig. 51).

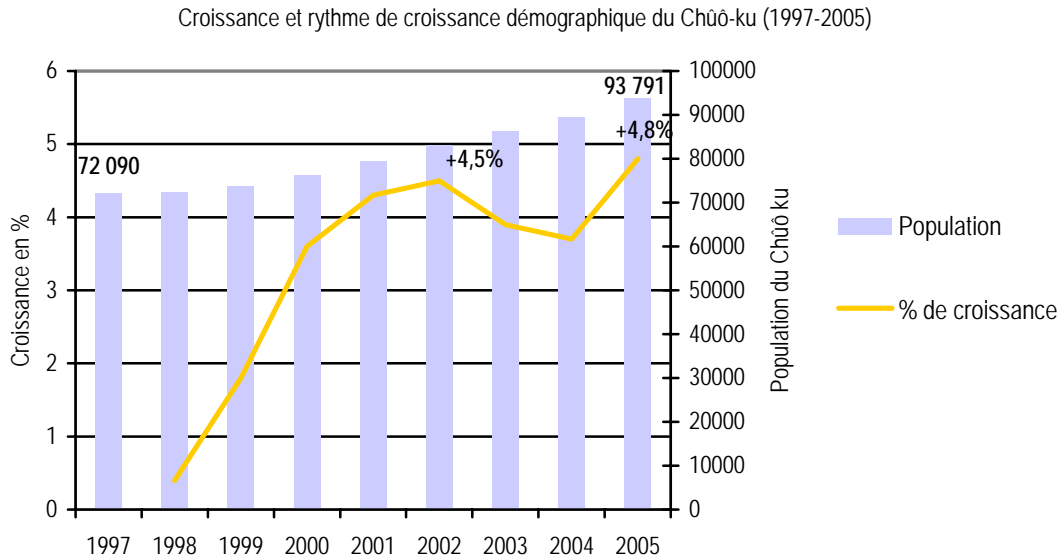


Figure 51 : Croissance démographique (en % de l'année précédente) et population du Chûô-ku de 1997 à 2005<sup>83</sup>.

La moitié des nouveaux immigrants dans l'arrondissement de Chûô de la période actuelle proviennent des autres arrondissements du Tôkyô-to, l'autre moitié provenant essentiellement du reste de la région capitale, une minorité étant originaire d'autres régions du Japon (SAITO, entretiens 2005). Les nouvelles populations proviennent également des départements périphériques comme les villes dortoirs du département de Chiba qui peine à maintenir à l'intérieur de ses communes les personnes issues de l'exode rural (ISHII, entretiens 2005).

Autrement dit, il s'agit bien d'un mouvement interne au grand Tôkyô, exactement inverse au phénomène de beignet.

## 2. Mouvements internes au département de Tôkyô

Le département de Tôkyô est très composite. Sa forme oblongue, avec un étalement ouest-est sur plus de cinquante kilomètres de long, permet d'observer en coupe l'espace mégapolitain de Tôkyô du Tôkyô daitoshiken. L'extrémité ouest du Tôkyô-to n'entre pas dans le rayon des 50 km à partir du centre. Du centre vers la périphérie, le département est constitué des arrondissements centraux de Tôkyô, les 23 *ku*, puis ce sont les communes urbaines de plus de 50 000 habitants, les *shi* 市 alors qu'à l'extrême ouest du département, ce sont des communes rurales, les *chô* (町) et *son* (村) bourg et villages.

Le détail des migrations internes récentes dans le département fait apparaître deux éléments :

- Tout d'abord, cela montre que la croissance démographique des arrondissements centraux est surtout le fait des migrations internes au Tôkyô-to.

<sup>83</sup> Source : *Chûôku ni okeru jinkô no ugoki* 中央区における人口の動き (évolution de la population de l'arrondissement de Chûô), arrondissement de Chûô, 2005, 3 p.

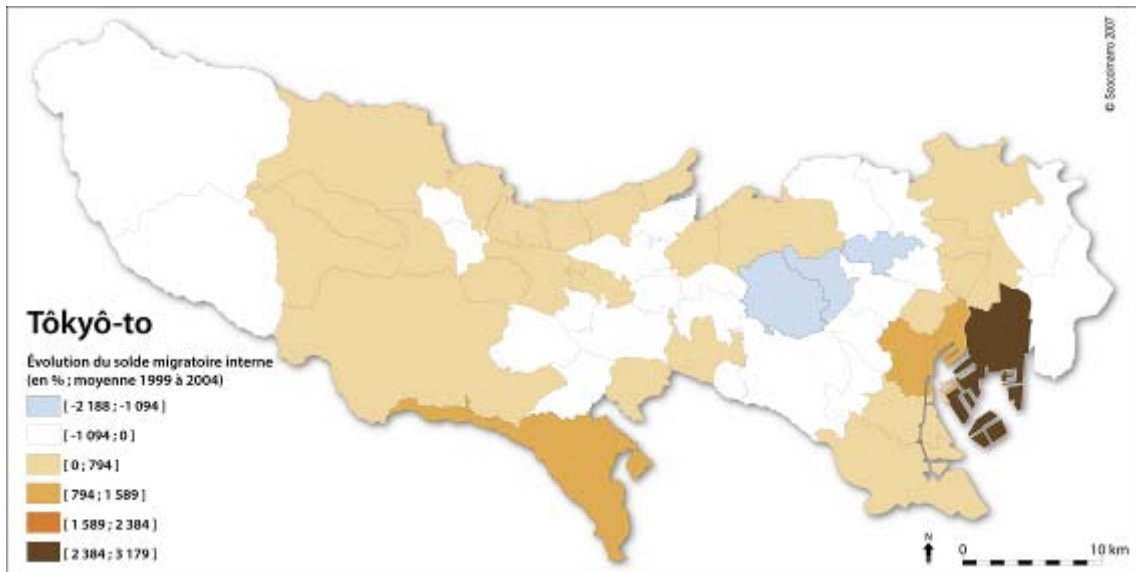


Figure 52 : Migrations internes au département de Tōkyō, gain moyen annuel, 1999-2004

La zone centrale, Chūhō, Minato et Kōtō, gagne des habitants ainsi que les communes de la banlieue proche Hachioji 八王子, Machida 町田. Au contraire, dans les arrondissements périphériques des 23 ku, en particulier les arrondissements très résidentiels de Setagaya 世田谷, Sugiyama 杉並, Nerima 練馬 le solde est négatif (fig. 52). Cette zone, entre le toshin et les villes satellites de la banlieue perd plus d'habitants dans les migrations internes que les communes les plus rurales de l'ouest du département.

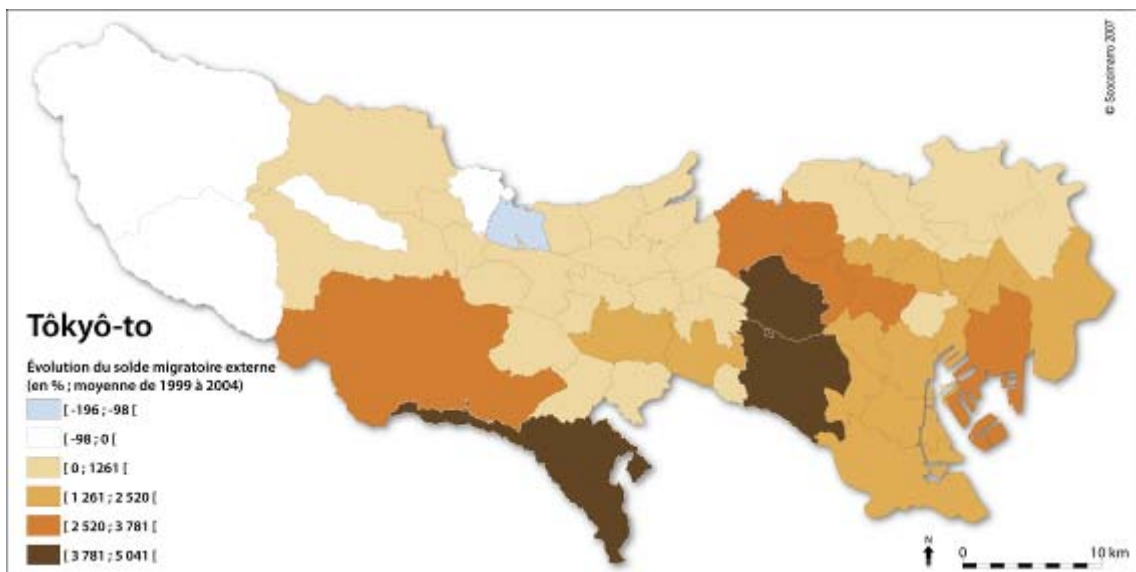


Figure 53 : Migrations externes avec le département de Tōkyō, gain moyen annuel 1999-2004

- Au niveau des migrations externes, les populations qui partent vers les autres départements du Japon, ou qui en viennent pour s'installer à Tōkyō, font apparaître une situation (fig. 53) presque en négatif des migrations internes vues précédemment (fig. 52).

Toutes les communes urbaines ont un solde positif, mais parmi celles qui gagnent le plus d'habitants, on retrouve celles qui en perdaient dans le solde interne : Setagaya, Nerima, Sugiyama. Les trois ku centraux, en forte croissance démographique, ne sont pas les lieux d'accueils privilégiés des nouveaux migrants.

Ce repeuplement du centre est le fait de populations urbaines en provenance des périphéries des 23 ku, ces dernières gagnant des habitants en provenance des autres départements.

On retrouve un même phénomène de retour au centre dans la deuxième ville du Japon, Yokohama, intégrée à la sphère mégapolitaine de Tôkyô mais dont les arrondissements centraux gagnent aussi des habitants (fig. 54).

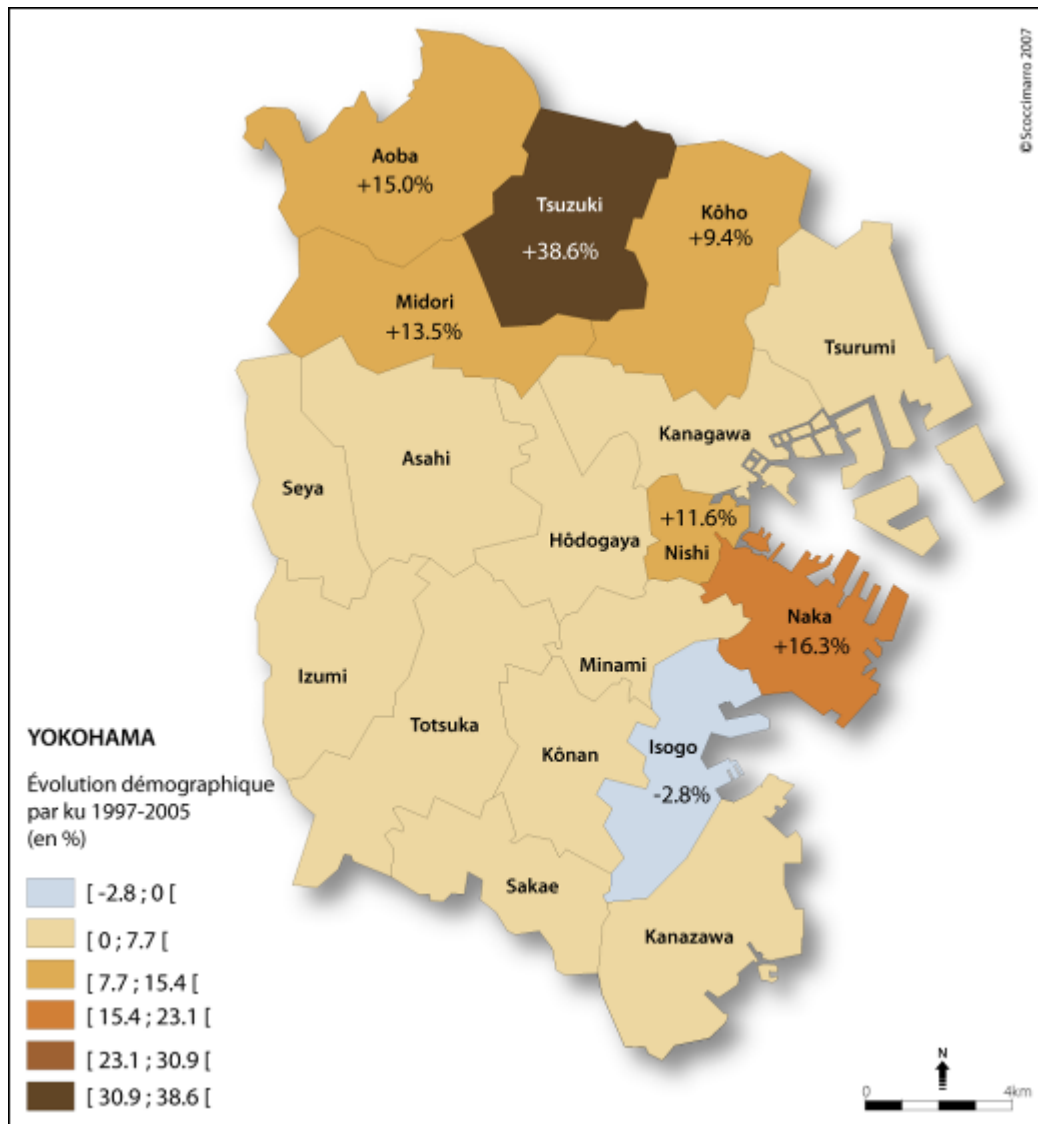


Figure 54 : Taux de croissance moyenne de la population dans les arrondissements de la ville de Yokohama (1999-2004).

Le phénomène observé à l'échelle nationale de retour des populations vers Tôkyô fait apparaître l'importance de ce phénomène dans les arrondissements centraux et en premier lieu dans le Chûô ku. Le détail de l'évolution démographique à l'intérieur de l'arrondissement nous apporte des éléments complémentaires qui permettent de mieux comprendre le phénomène.

### 3. Les aspects qualitatifs du retour au centre

En plus de l'aspect quantitatif, le repeuplement du centre de la capitale dans le Chûô-ku s'accompagne d'une mutation qualitative spécifique de l'arrondissement. Celle-ci

prend la forme d'un rajeunissement qui produit une situation démographique de plus en plus divergente par rapport au reste des 23 arrondissements de Tôkyô.

Le tableau de l'augmentation de la population par classe d'âge dans l'arrondissement montre ainsi des gains de population des classes d'âge situées entre 25 et 44 ans. Il s'accompagne dans le même temps d'une hausse des populations des moins de 10 ans. 2002, l'année du plus fort gain de populations pour le Chûô-ku, correspond à la venue de personnes âgées de 30-34 ans accompagnées d'enfants de moins de 5 ans (fig. 55).

Évolution démographique par classe d'âge (2000, 2002 et 2004 ; en nombre d'individus)

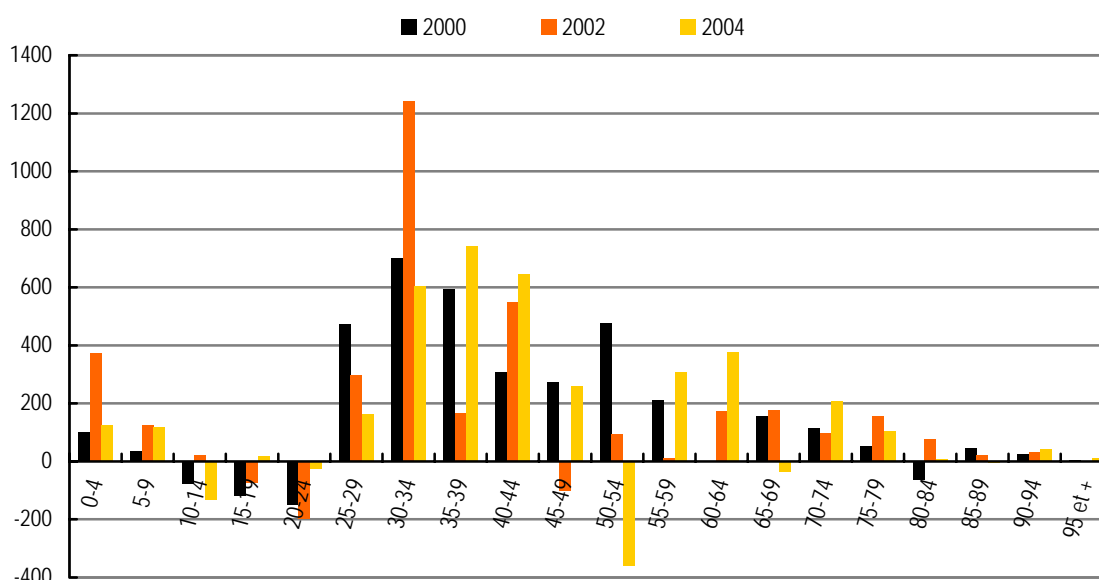


Figure 55 : Évolution démographique par classe d'âge dans le Chûô-ku 2000-2004<sup>84</sup>.

La reprise démographique de 1997 à pour conséquence d'accroître de façon significative la population des jeunes couples avec enfants dans le Chûô-ku. Une situation confirmée par les autorités municipales, selon lesquelles, en plus de la multiplication par neuf du nombre d'enfants de moins de 15 ans entre 1997 et 2005, Les femmes en âge de procréer (15-45 ans) représentaient par ailleurs 43% de la population féminine du Chûô-ku en 2005.

Cette évolution démographique est par ailleurs à l'inverse de la situation de l'arrondissement avant la Bulle. En 1981, le taux de vieillissement démographique (*kôreikaritsu* 高齢化率, taux de la population âgée de plus de 65 ans par rapport à la population totale) s'élevait à 12%, faisant à l'époque du Chûô-ku la commune la plus âgée des 23 arrondissements (avec Chiyoda), mais aussi la plus âgée du Japon.

<sup>84</sup> Source : *Chûôku jinkô suikei hôkokusho* (Rapport sur les projections démographiques de l'arrondissement de Chûô, 中央区人口推計報告書), Arrondissement de Chûô, doc. 26 p. daté de juillet 2004, fourni par l'arrondissement de Chûô le 08/02/2005.

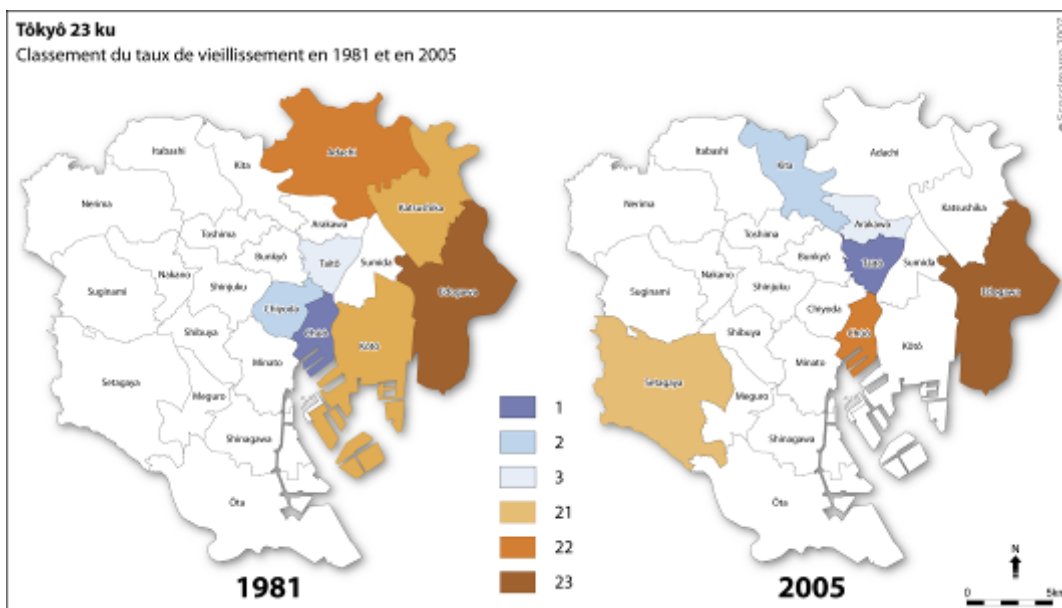


Figure 56: Evolution des trois premiers et des trois derniers arrondissements de Tôkyô en termes de vieillissement de la population<sup>85</sup>.

En 2005, le Chûô-ku est passé en avant-dernière position dans les 23 ku pour le taux de vieillissement, Edogawa-ku étant le dernier (fig. 56). Dans le Chûô-ku, le taux de vieillissement est passé sous la barre des 17% en 2005 (fig. 57). C'est un chiffre qui reste élevé mais il est en passe de diminuer, autant par l'apport des nouvelles populations, que par leur dynamisme démographique propre, facteur potentiel d'une croissance démographique interne.

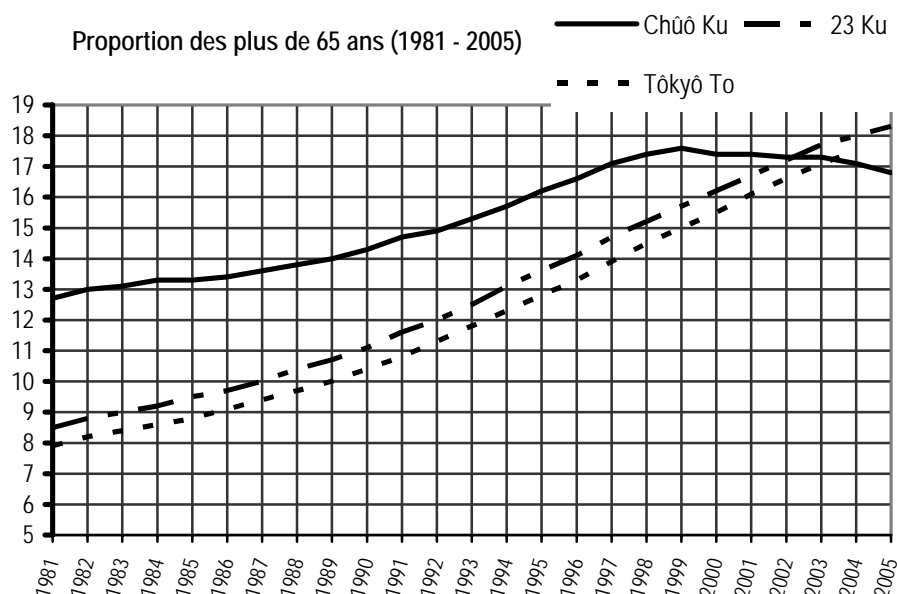


Figure 57 : Evolution des taux de vieillissement dans le Chûô-ku, les 23 ku, et l'ensemble du département de Tôkyô 1981-2005<sup>86</sup>.

<sup>85</sup> Source : *Kôreikaritsu suihiyô* 高齢化率推移表 (Tableaux sur les transitions du taux de vieillissement de la population), Arrondissement de Chûô, doc. 3 p. datées du 27 janvier 2005, fournies par l'arrondissement de Chûô le 08/02/2005.

L'arrondissement n'est donc pas exempt du phénomène de vieillissement de la population qui est passé de 12% à presque 17%. L'apport de populations nouvelles, moins âgées, limite le phénomène. En octobre 2007 la part des populations âgées de plus de 65 ans est toujours inférieure à 17%, représentant 16,7% de la population de l'arrondissement (fig. 58). Au 1<sup>er</sup> janvier 2007, elle était de 18,9% pour le Tôkyô-to et 19,1% pour la moyenne des 23 ku.

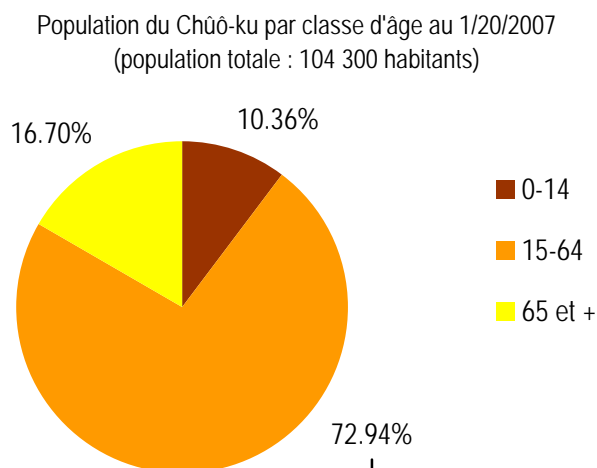


Figure 58 : Population du Chûô-ku par classe d'âge au 1<sup>er</sup> octobre 2007.

Cela a des conséquences sur le croît démographique naturel du Chûô-ku. Alors que la population japonaise a diminué pour la première fois en 2006, le croît naturel (bilan mortalité - naissances) est positif dans le Chûô-ku depuis les années 2000-2001.

Dans la zone de River City 21 (Tsukishima, voir *infra*), la mairie constate une augmentation du nombre de femmes âgées de vingt-cinq à trente-neuf ans avec un maximum pour la tranche des trente à trente-quatre ans, ce qui présage une croissance démographique par le croît naturel pour les quinze prochaines années. Dans certains quartiers, la fécondité dépasse le seuil de renouvellement des générations de 2,1 enfants par femme<sup>87</sup>, alors que le taux national est inférieur à 1,3 enfants par femme en 2007.

La démographie du Chûô-ku suit en cela une tendance de plus en plus divergente de l'ensemble du Japon, mais aussi du département de Tôkyô et des vingt-trois arrondissements (fig. 59).

<sup>86</sup> Source : *Kôreikaritsu suihyô* 高齢化率推移表 (Tableaux sur les transitions du taux de vieillissement de la population), Arrondissement de Chûô, doc. 3 p. datées du 27 janvier 2005, fournies par l'arrondissement de Chûô le 08/02/2005.

<sup>87</sup> SAITO et TAINO, entretiens mairie de Chûô, 2005



Croissance de la population par année dans le Chûô-ku  
(1994-2003 ; en nombre d'individus)

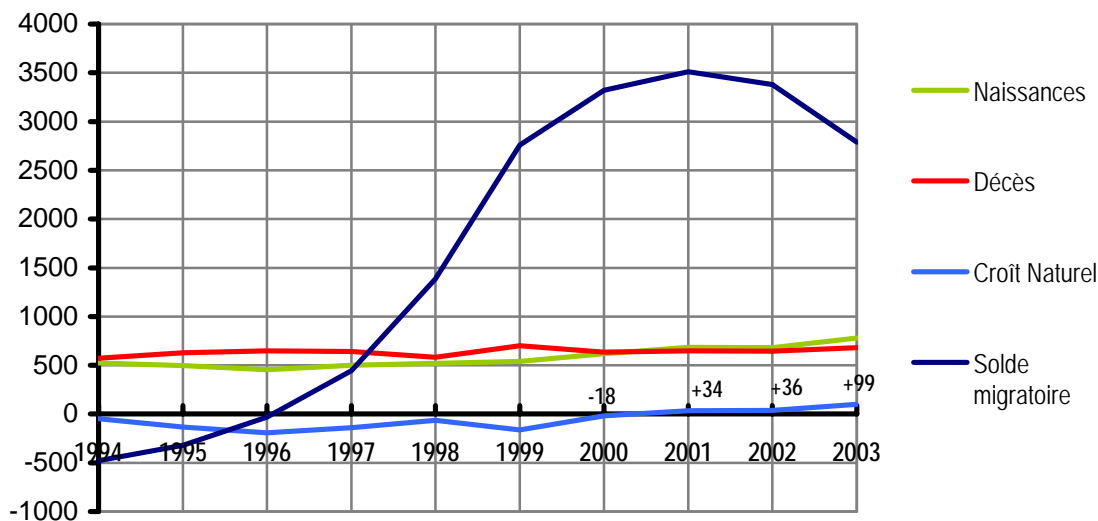


Figure 59 : Croît naturel et solde migratoire dans le Chûô-ku 1994-2003<sup>88</sup>.

La situation n'est cependant pas homogène au sein de l'arrondissement. Le détail de la croissance démographique par secteur (chôme) révèle ainsi que les zones à plus haute croissance démographique depuis 1998 se situent majoritairement dans la zone des terre-pleins de l'arrondissement.

## C. Le rôle du peuplement des terre-pleins dans la croissance démographique du Chûô-ku

### 1. Localisation de la croissance démographique de l'arrondissement

Le détail du peuplement à l'intérieur de l'arrondissement de Chûô permet de nuancer la notion de retour au centre ville. Elle montre par ailleurs le rôle de la rénovation des terre-pleins du port de Tôkyô : ce sont eux qui supportent l'essentiel de cette croissance démographique. Celle-ci a un caractère quantitatif, mais aussi qualitatif : il s'agit de nouveaux foyers. Ce sont des familles qui s'installent dans le Chûô-ku, dans la zone des terre-pleins du port.

Au recensement de 2000, le Chûô-ku comptait 72 526 habitants, lors de celui de 2005, le nombre s'élevait à 98 135, soit l'équivalent de la situation en 1978<sup>89</sup>. En janvier 2007, la population de l'arrondissement a franchi la barre des 100 000 habitants avec 102 431 résidents (fig. 60).

<sup>88</sup> Source : *Chûôku jinkô suikei hôkokusho* 中央区人口推計報告書 (Rapport sur les projections démographiques de l'arrondissement de Chûô), Arrondissement de Chûô, document 26 p. daté de juillet 2004, fourni par l'arrondissement de Chûô le 08/02/2005.

<sup>89</sup> Source : annuaires statistiques de l'arrondissement de Chûô.

### Croissance démographique dans le Chûô-ku (2002-2007)

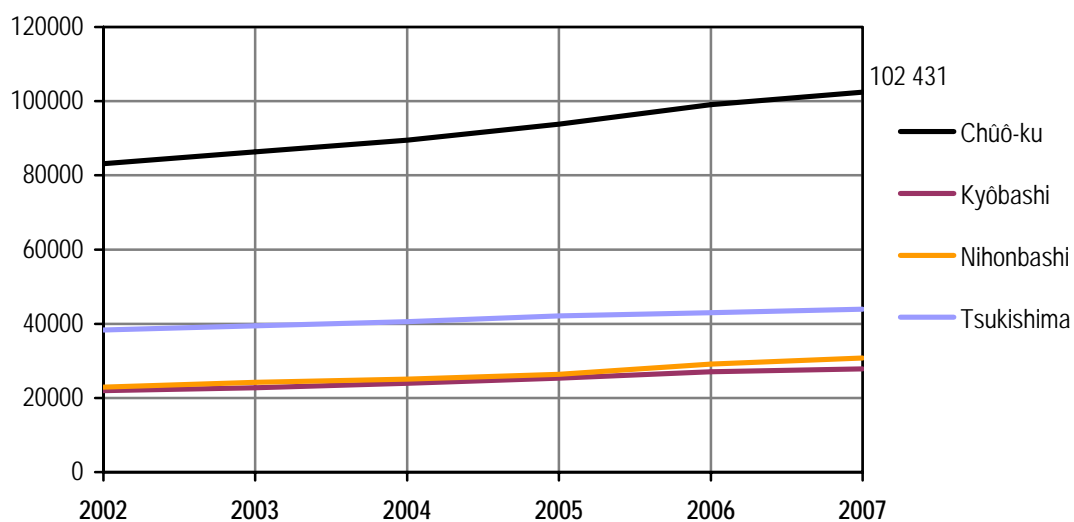


Figure 60 : Croissance démographique à l'intérieur de l'arrondissement de Chûô (2002-2007). Source : population au premier janvier de l'année, recueil statistique de l'arrondissement de Chûô années 2007 et 2006.

Entre 1995 et 2005, c'est la zone Tsukishima<sup>90</sup> qui connaît le plus fort gain démographique. Elle gagne plus de 9500 habitants (32 525 hab. à 42 096 hab.) alors que pour la même période, Kyôbashi gagne 5 501 habitants (19 795 hab. à 25 296 hab.) et Nihonbashi 5 925 (20 474 hab. à 26 399 hab.).

---

<sup>90</sup> Voir annexe I, la carte de localisation des *chôme* et la délimitation des périmètres Nihonbashi, Kyôbashi et Tsukishima du chûô-ku.

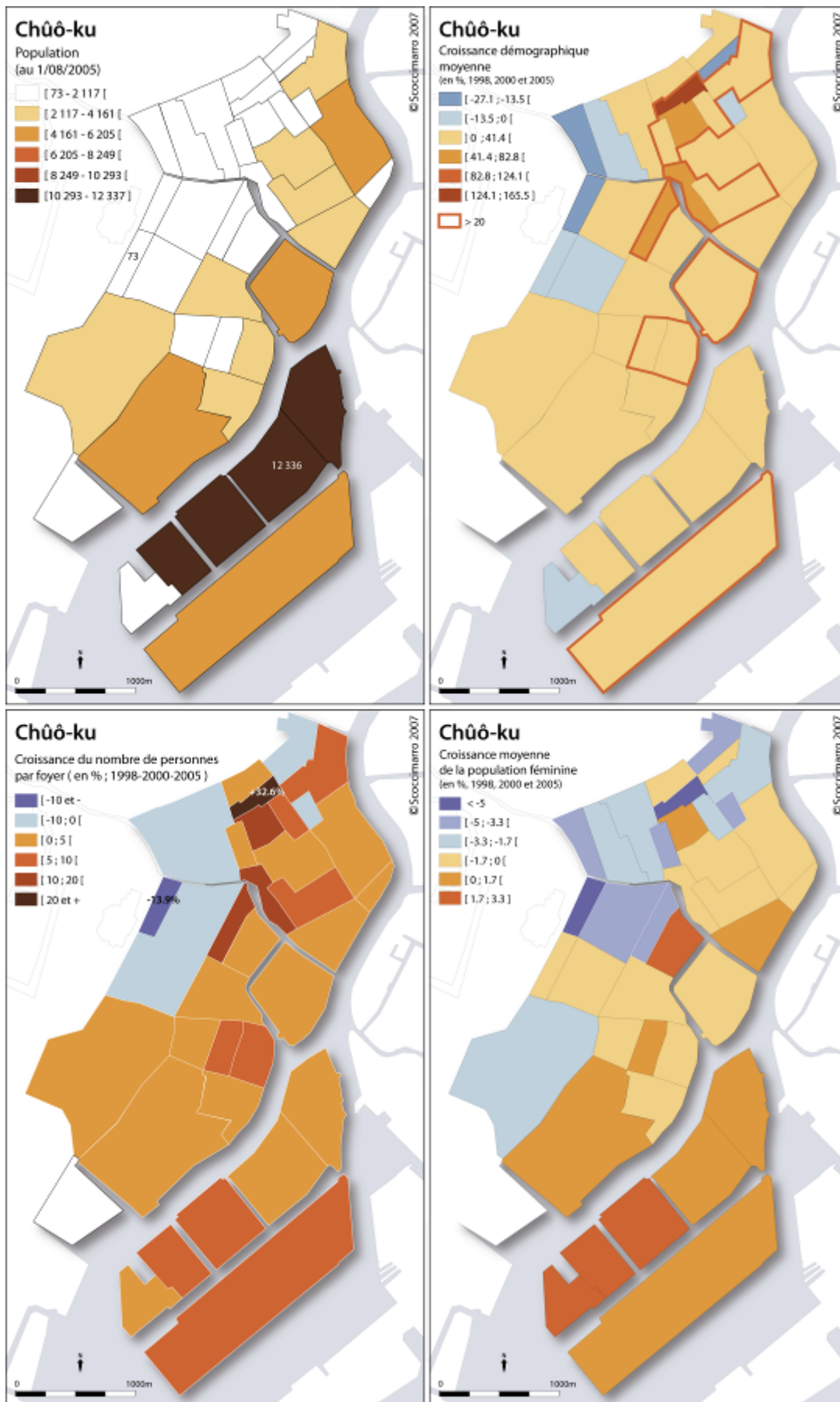


Figure 61 : Croissance démographique moyenne et répartition de la population au sein de l'arrondissement de Chûô.

En revanche, dans la partie interne de l'arrondissement, à la périphérie de la gare de Tôkyô, la croissance reste faible, et elle est même négative à la proximité immédiate de Marunouchi et de la gare (fig. 61).

Nous avons vu que ces nouveaux migrants viennent en majorité du Tôkyô-to. Pour 2004, la croissance a été la plus forte en nombre de foyers, dans la zone Nihonbashi (plus 1 410 foyers), puis Kyôbashi (plus 1 231 foyers) et enfin Tsukishima qui a gagné 1 019 foyers supplémentaires.

Ainsi, Tsukishima est la zone de l'arrondissement qui a le croît naturel le plus élevé entre 1995 et 2004. Seule l'année 1996 a été négative. Par la suite le croît naturel est continuellement positif. A l'inverse, les autres secteurs de l'arrondissement, Kyôbashi et Nihonbashi, connaissent une croissance négative (fig. 62), exceptée en 2003 pour Nihonbashi.

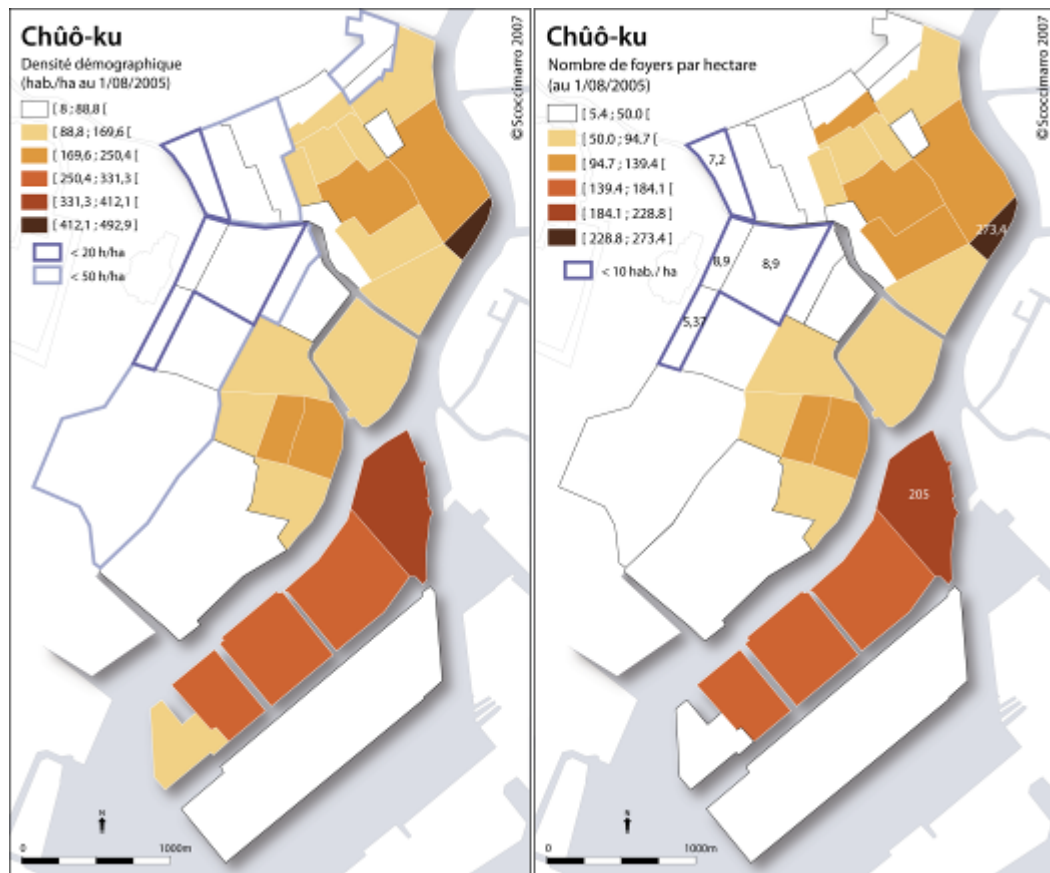


Figure 62 : Croissance démographique, densité de population et répartition de la population dans l'arrondissement de Chûô.

Ce repeuplement s'établit sur la base de la construction et de l'emménagement dans des immeubles collectifs en hauteur, les *manshon*<sup>91</sup>. Celles-ci sont situées en majorité dans la zone des terre-pleins et au nord de Nihonbashi. Les entreprises vendent leurs parcelles où sont mises en place par la suite les opérations de *manshon*. Ces ventes résultent du déménagement ou des fermetures des PMI-PME installées sur la zone depuis longtemps, et qui n'avaient pas été touchées par les remembrements fonciers des années 1980.

<sup>91</sup> *Kôsô manshon* 高層マンション lorsqu'elles prennent la forme de tours de logements en hauteur.

Mais fait significatif du retournement de la tendance dans le quartier, le mouvement de reconversion du bâti en immeubles résidentiels ne touche pas seulement des anciennes parcelles industrielles ou de PME mais aussi des parcelles tertiaires, où même des immeubles d'établissements bancaires sont détruits pour construire du logement !<sup>92</sup>.

Les opérateurs immobiliers ont en effet changé de cible. Progressivement des immeubles de bureaux sont détruits, remplacés par des immeubles résidentiels vendus à de nouveaux habitants, massivement.

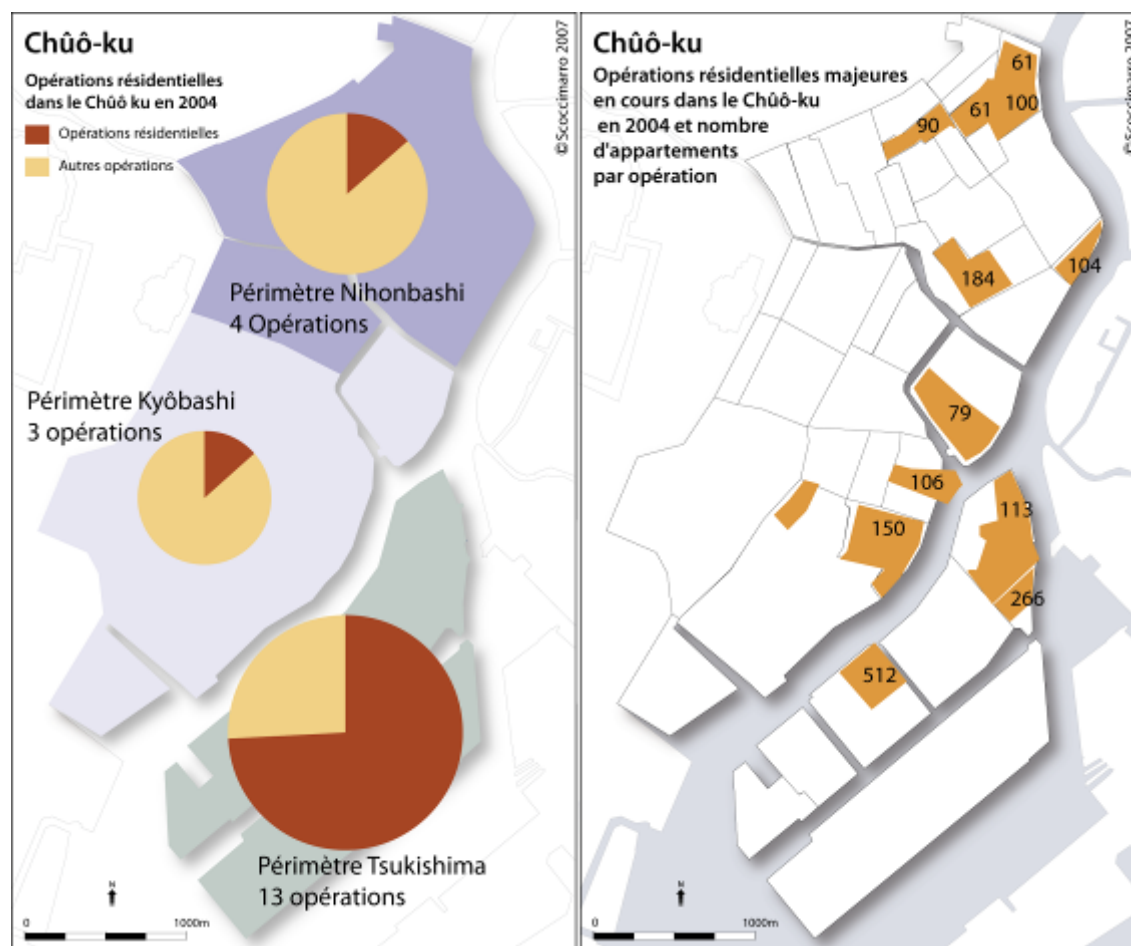


Figure 63 : Opérations résidentielles en 2004 dans les secteurs de l'arrondissement de Chûô .

L'essentiel de l'apport en nouvelles habitations se situe dans la zone Tsukishima (terre-pleins Tsukishima et Harumi) du Chûô-ku (fig. 63), et Harumi. Ces terre-pleins sont en passe de devenir les quartiers les plus peuplés de l'arrondissement. Cette évolution quantitative se double d'une mutation qualitative des populations du Chûô-ku, issue en grande partie de la reconversion urbaine des terre-pleins du port. L'élément déclenchant a cependant des facteurs externes à l'arrondissement : le dégonflement de la Bulle et les mesures de relance des projets urbains.

<sup>92</sup> SAITO et TAINO, entretiens, mairie de Chûô, 2005.

## 2. Deux facteurs externes : fin de Bulle et déréglementation urbaine

### a. La contraction du centre : les prix fonciers

Pendant la période de la Bulle, la pression sur les terrains est très forte dans le Chûô-ku où les *jiageya* 地上げ屋<sup>93</sup> sont particulièrement<sup>94</sup> actifs pour remembrer les parcelles afin de les convertir en terrain commercial pour l'immobilier d'affaires.

Il en résulte une baisse de la population de l'arrondissement qui se prolonge après le dégonflement de la Bulle. Les autorités locales, l'arrondissement de Chûô, tentent pourtant de maintenir des populations en son sein, avec des subventions au logement. Mais les prix fonciers sont alors encore très élevés, et les marges de manœuvre de la régie semi-publique de logement (Toshisaisei), comme celles des régies municipales de logements, sont faibles. Elles n'ont pas la possibilité de préempter les terrains, les achats sont trop onéreux, et elles font face à la pression des promoteurs immobiliers qui ne jurent à l'époque que par la construction de bureaux. Ce n'est qu'après, la Bulle s'étant dégonflée, que les populations commencent à revenir dans l'arrondissement : celles-ci sont de retour en 1997, année qui marque le minimum des prix fonciers résidentiels (fig. 64).

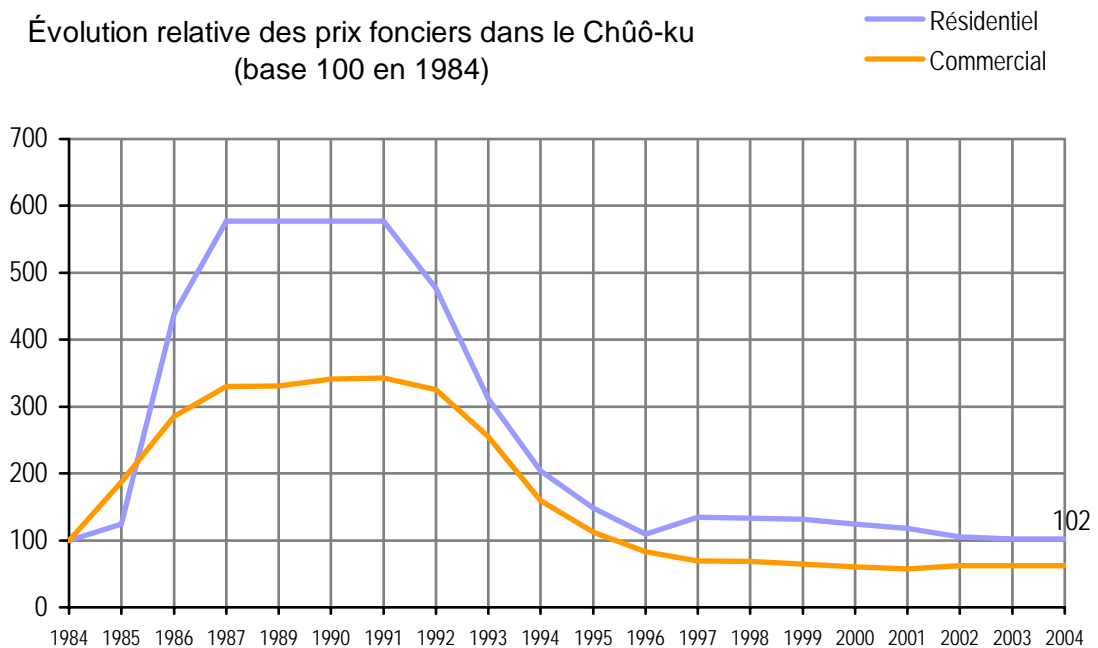


Figure 64 : Évolution relative des prix fonciers dans le Chûô-ku 1984-2004<sup>95</sup>.

<sup>93</sup> Mot à mot « fournisseur de terrain », personnes liées aux milieux mafieux chargés de faciliter le remembrement urbain et de « convaincre » les propriétaires récalcitrants.

<sup>94</sup> SAITO et TAINO, entretiens, 2005.

<sup>95</sup> Source : *Kokumin no koteishisanzei sôzokuzei no futan ni kansuru torikumi ni tsuite* 区民の固定資産税・相続税の負担軽減に関する取り組みについて (sur les abattements de charge des droits d'héritages et les impôts sur les biens fixes pour les citoyens de l'arrondissement), Arrondissement de Chûô, document 6 p., fabriqué et fourni par l'arrondissement de Chûô le 08/02/2005.

Évolution des prix fonciers dans le Chûô-ku (en milliers de yens/m<sup>2</sup>)

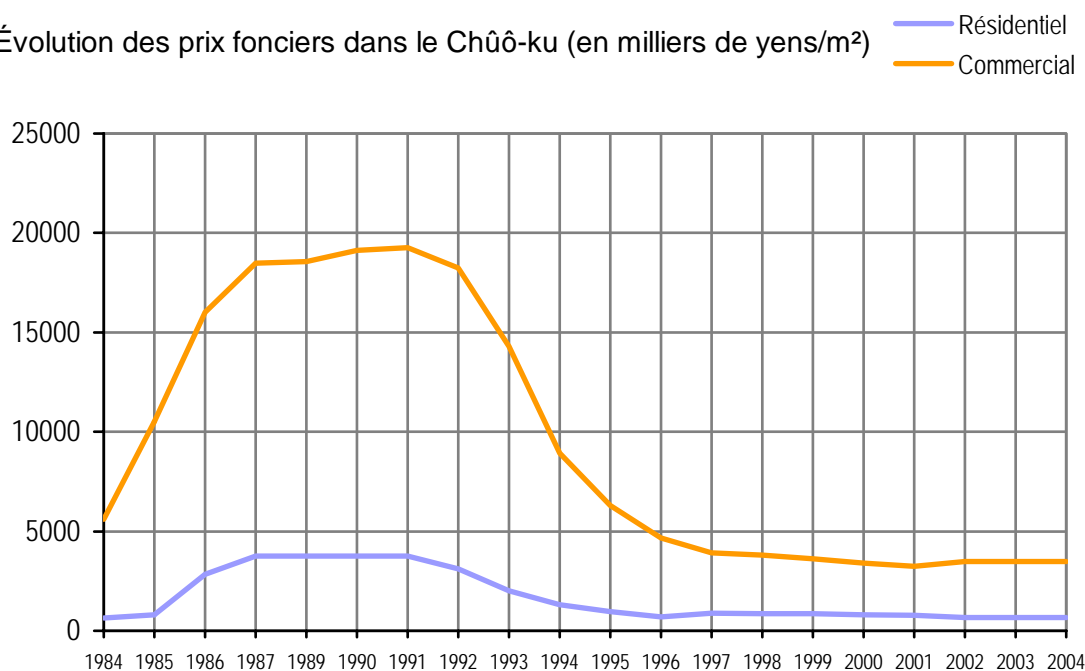


Figure 65 : Évolution en valeur absolue des prix fonciers dans le Chûô-ku 1984-2004<sup>96</sup>.

Pour les terrains commerciaux, l'amplitude s'avère moins large que pour les terrains résidentiels, mais la chute est continue jusqu'à 2004 où une légère augmentation se fait sentir (de 64 à 64,2 de l'indice 100 de 1984) (fig. 65). Des signes de reprises sont observés dans certains points du Chûô-ku, le quartier de Ginza et à proximité de la gare de Tôkyô, mais ils sont très ponctuels.

En corollaire de la baisse en valeur des prix du terrain, les hautes valeurs foncières se contractent à l'intérieur de la capitale. Physiquement, il y a bien contraction du centre, comme un ressac de la vague foncière. Ce mouvement touche toute l'échelle des valeurs foncières, mais plus particulièrement les valeurs médianes des prix fonciers résidentiels.

Les cartes des isoprix montrent bien le phénomène de contraction des plus hautes valeurs foncières. Après avoir débordé hors du Yamanote, englobant pratiquement tous les 23 arrondissements et se projetant jusqu'à la gare Yokohama, elles sont aujourd'hui réduites au périmètre de la ligne Yamanote.

<sup>96</sup> Source : *Kokumin no koteishisanzei sôzokuzei no futan ni kansuru torikumi ni tsuite* 区民の固定資産税・相続税の負担軽減に関する取り組みにつて (sur les abattements de charge des droits d'héritages et les impôts sur les biens fixes pour les citoyens de l'arrondissement), Arrondissement de Chûô, document 6 p., fabriqué et fourni par l'arrondissement de Chûô le 08/02/2005.

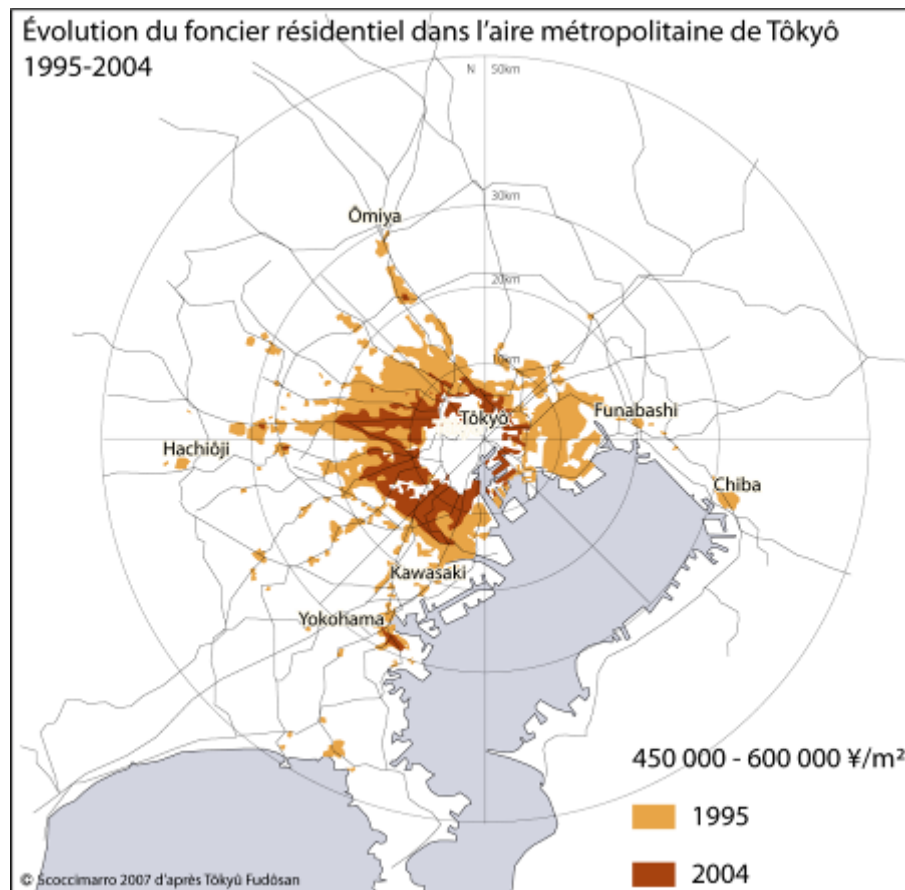


Figure 66 : La contraction spatiale des prix fonciers de 450 et 600 mille yen/m<sup>2</sup> à Tôkyô entre 1995 et 2004<sup>97</sup>.

Suivant le mouvement, les valeurs médianes se limitent désormais à la périphérie du centre (fig.66, voir également fig.27 p.50). Incontestablement, à l'inverse de la situation pendant la Bulle, lorsque les hausses des prix fonciers avaient chassé les habitants du centre ville, la décrue permet mécaniquement le retour des populations vers le centre. D'autant plus que dans le centre les *jiageya* ont disparu (BOURDIER et PELLETIER, 2000) et que les mesures pour relancer le marché foncier et la construction en centre ville favorisent la construction de logements.

### ***b. Politique de relance de la construction***

Nous avons vu précédemment comment le dégonflement de la Bulle avait mis en échec l'aménagement du Rinkaifukutoshin. De tels déboires se sont multipliés au long des années 1990. La déflation foncière persiste depuis 1991 de façon globale sur l'ensemble de l'archipel, laissant en plan de nombreuses friches tertiaires. L'impact frigorifiant a été d'autant plus fort que la taille des opérations étaient basée sur un marché spéculatif et une forte demande en espaces de bureaux.

Pour relancer le secteur une série de mesures de relance de la construction sont prises à partir de 1997, elles aboutissent en 2002 à la promulgation de la loi de renaissance urbaine sous le gouvernement de KOIZUMI Junichirô 小泉純一郎 (2001-2006). Ces

<sup>97</sup> Voir cartes détaillées en annexe IV p. 230.



mesures pour relancer le développement urbain dans la capitale sont de deux ordres : libéralisation des COS et promotion de la construction de logements en *manshon*.

La loi du 21 janvier 1997, libéralise les règles de COS. Elle favorise la construction de logements de moyenne et grande hauteur pour une occupation plus intensive des sols. Cela se fait en particulier par une modification du calcul des COS qui vise à masquer l'augmentation réelle de la hauteur du bâti. Ainsi certaines parties ne sont plus comptabilisées dans le COS permettant ainsi son augmentation. Par ailleurs il est désormais possible pour un même propriétaire de transférer des points de COS d'une parcelle dont les limites n'ont pas été atteintes vers un autre terrain qui voit ainsi son COS augmenter d'autant et déroger aux limites en vigueur (ISHIDA, 1998).

La loi *Urban Renaissance (toshisaiseihô 都市再生法)* du 21 avril 2002 élargit encore la déréglementation. Elle permet la création de périmètres spéciaux de relance urbaine dont la définition est attribuée aux autorités locales. Sept domaines sont privilégiés pour l'usage des sols au sein de ses périmètres : TIC, biotechnologie, échange internationaux, port, et industrie du recyclage. À l'intérieur, les COS sont libéralisés et les investisseurs bénéficient de subventions et d'exemptions de taxes foncières.

Dans le même temps, la révision de la loi sur les normes de construction fait passer les limites de COS de 1000% à 1300%, avec simplification des procédures.

Ces déréglementations s'accompagnent également de la modification du statut de la régie immobilière. La *Toshiseibikôdan 都市整備公団* se transforme ainsi en *Toshisaiseikiko 都市再生機構*<sup>98</sup> en 2004 et elle devient une entité administrative indépendante<sup>99</sup>. C'est une quasi privatisation, avec, entre autres, une réduction de près de 50% de son personnel (EBIZUKA, entretien 2005).

La Toshisaisei est calibrée pour établir plus facilement des coopérations avec le secteur privé. Il en résulte une transformation de l'offre. L'objectif n'est plus de construire un parc de logements abordables aux classes moyennes, mais de faire de l'habitat financièrement rentable. Cela se traduit par la construction préférentielle d'appartements en location pour les classes moyennes supérieures.

Cette voie vers la privatisation des opérations urbaines est prolongée par le gouvernement central qui investit par l'intermédiaire du ministère de l'Aménagement du Territoire, des Infrastructures et des Transports, dans la construction de logements en centre ville, à la manière d'un opérateur privé, avec retour sur investissements. Le MLIT a ainsi créé un fond de « revitalisation urbaine » destiné spécialement à la construction d'immeubles d'habitations dans les centres-villes<sup>100</sup>.

---

<sup>98</sup> De *Régie publique de consolidation urbaine* à *Entité administrative indépendante pour le mécanisme de renaissance urbaine*.

<sup>99</sup> Nous emploierons ci-après l'abréviation *Toshisaisei*, plus usitée par les professionnels du secteur.

<sup>100</sup> The Asahi Shimbun, 05/17/2005.

Cette politique de libéralisation des organismes publics, autonomisation et impératifs d'autofinancement, accroît le rôle du marché foncier, et de ses variations cycliques, dans la conduite et le devenir des projets d'urbanisme à Tôkyô.

Par ailleurs, la transformation de la Toshisasei a largement contribué à réorienter certaines opérations basées au départ sur de l'immobilier de bureaux. La participation de la Toshisasei au projet mis en œuvre par les opérateurs privés permet ainsi de construire sur ces parcelles des parcs de logements de haut standing.

La rénovation et le repeuplement du Chûô-ku sont certains. Cependant nous avons vu que ce phénomène touche plus la zone des terre-pleins de l'arrondissement que des terrains du centre à Ginza. En cela les données fondamentales de ce « centre vide » restent valables et il ne s'agit pas d'une mutation fondamentale de la structure du CBD.

L'augmentation de la population dans le centre de Tôkyô n'est donc pas en mesure de modifier fondamentalement la distribution démographique dans le Tôkyô-to. Le schéma « centre vide et tertiaire » face à une périphérie plus peuplée est toujours d'actualité, même si cette dernière tend à se contracter du fait des migrations internes et du vieillissement de la population qu'elle connaît. Il s'agit d'avantage d'une rénovation qualitative que d'une transformation quantitative du Toshin.

En revanche, les terre-pleins de l'arrondissement jouent un rôle de réserve foncière qui permet le repeuplement par la rénovation du tissu industriel et portuaire vieillissant.

## **Chapitre 5 : La reconversion urbaine du port de Tôkyô**

Entre Daiba sur le Rinkaifukutoshin et les rives des quartiers de Tsukiji 築地<sup>101</sup> dans le Chûô-Ku, la reconversion urbaine des anciens terre-pleins du port est en cours. Elle est en grande partie à l'origine du repeuplement du centre de Tôkyô dont nous venons de montrer les caractéristiques.

Jusqu'au milieu des années 1990, ces ASM construites avant guerre sont une partie de la Ville basse, dans le prolongement des quartiers populaires du Kôtô-ku, à l'embouchure de la Sumida. Cette zone est composée de trois terre-pleins, Tsukishima 月島, Harumi 晴海 et Toyosu 豊洲 construits entre la fin du XIXe siècle et la fin des années 1930 (fig.1 p. 18) avec les boues de curage du port et les déblais de la destruction de Tôkyô lors du grand séisme du Kantô de 1923. D'autres parties comme Toyosu futô 豊洲埠頭 sont construites avec les déblais issus de la destruction de Tôkyô lors des bombardements américains de la deuxième guerre mondiale.

Le réaménagement de cet espace du port était inscrit depuis le début des années 1980 dans les plans du TMG. Il devait former une zone d'affaires entre Ginza et le Rinkaifukutoshin avec un parc de logements et des infrastructures commerciales. Le

---

<sup>101</sup> Zone Kyôbashi 京橋 dans la nomenclature de l'arrondissement de Chûô.

retournement de la conjoncture foncière, la chute de la demande en nouvelles surfaces de bureaux ont rendu caducs ces premiers plans de rénovation qui visaient à prolonger le Toshin pour faire la liaison avec le RFT.



Figure 67 : La zone centrale des terre-pleins du port de Tôkyô

Actuellement, la reconversion en cours se fait à l'aide d'opérations de tailles plus modestes, sous forme de complexes résidentiels. *River City 21* sur Tsukishima (fig. 67), puis *Harumi Triton Square* sur le terre-plein Harumi, ont été ainsi les premières étapes d'une rénovation qui aboutit aujourd'hui au mitage de ces quartiers par des tours de logements en hauteur (*kôsô manshon* 高層マンション). Le mouvement se poursuit aujourd'hui avec le réaménagement d'une grande partie du terre-plein Toyosu.

Cette large reconversion des terre-pleins du port de Tôkyô joue aujourd'hui un rôle majeur dans le repeuplement du Chû-tô-ku, là où le phénomène de repeuplement du centre de la capitale est le plus massif. C'est ainsi toute la zone qui subit une transformation démographique, sociologique et fonctionnelle.

## **A. Trois opérations emblématiques de la transformation des terre-pleins du port**

### **1. *Ôkawabata River City 21* : des condominiums de luxe, mais pas uniquement**

L'opération *Ôkawabata River City 21* (大川端リバーシティ 21) (fig. 68) s'étend sur les 28,7 hectares des anciens chantiers de constructions navales Ishikawajima-Harima Heavy Industries (IHI), un groupe lié à Mitsui (MIYASHITA et RUSSEL, 1996). Le site est constitué d'un terre-plein prolongeant l'îlot de Toshikôdan sur lequel les Tokugawa avaient installé en 1644 un petit village de pêcheurs originaires du Kansai. Édifiés en 1853, les chantiers navals avaient remplacé alors un établissement pénitencier. Les premiers projets de réaménagement datent de 1972. En 1979, Mitsui et la Toshisaisei établissent les premiers projets urbains. La gestion du terrain est transférée en 1981 (GALLIAN, 1994) de IHI aux deux opérateurs qui forment une société mixte de développement.

Le projet définitif est annoncé en 1984. Il s'agit de construire une zone résidentielle constituée de tours d'habitations de haut standing et des barres de logements moins cossus, en tout 3 934 logements.

L'opération initie alors le relèvement effectif des COS sur la zone littorale. Ils passent de 200% en moyenne pour les usines IHI à 400% pour les barres de logements et à 600% pour les tours d'habitations : la Ville basse peut devenir haute.

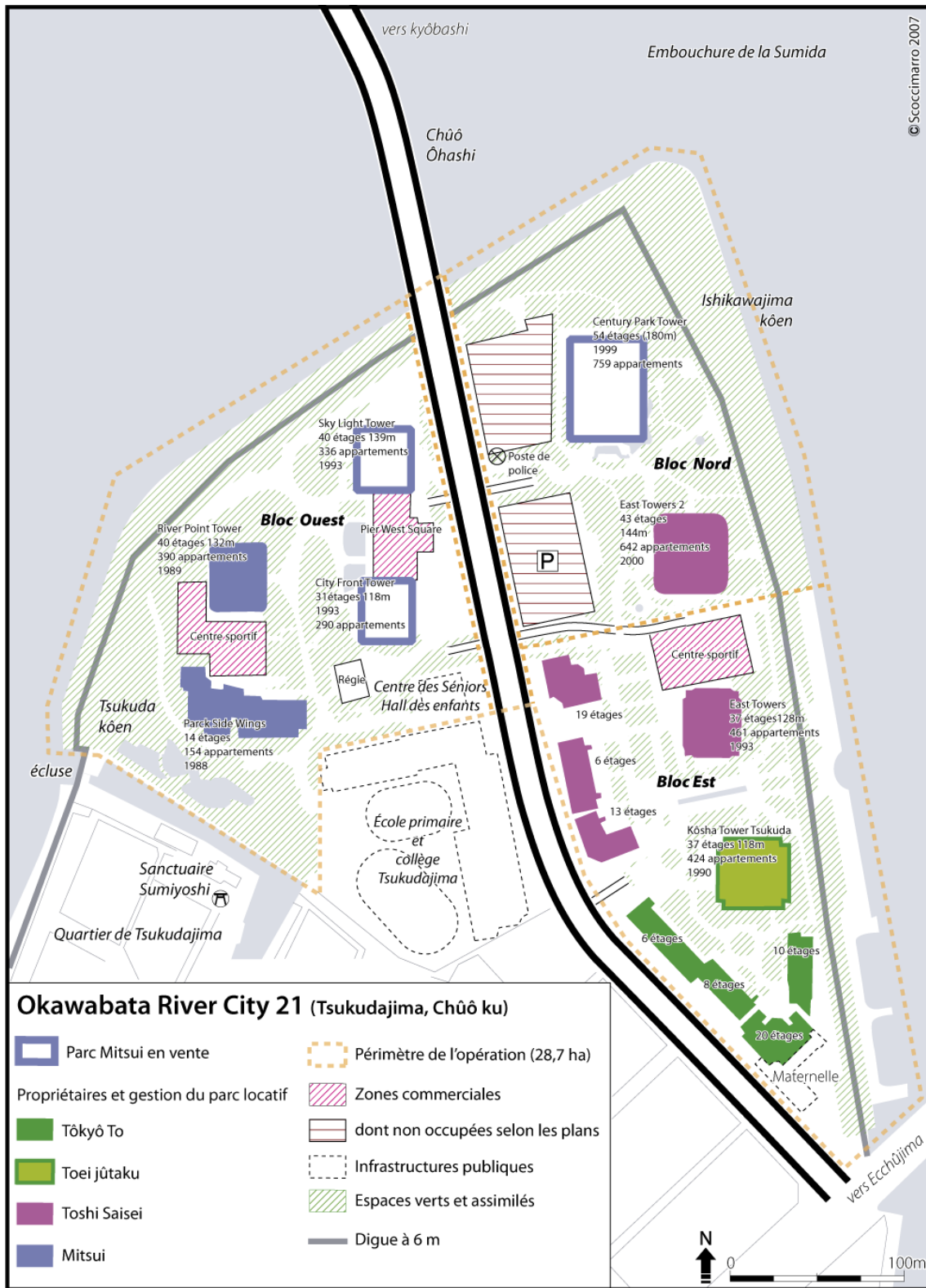


Figure 68 : L'opération River City 21, plan du périmètre d'aménagement et détail des constructions.

### *a. Des tours d'habitation à l'embouchure de la Sumida*

La compagnie *River City 21 Corp.* (21 pour XXIe s.) est fondée en avril 1985 et réunit les constructeurs et surtout deux grands acteurs de l'opération : Mitsui Fudôsan et la Toshikôdan. Le Tochô hérite d'une parcelle avec les Tôei jûtaku et Kôei jûtaku et participe également à l'opération par la construction de ses propres barres de logements.

Les travaux de construction des tours de logements commencent en 1986 et les premiers appartements sont livrés en 1989. Sans surprise, c'est la filiale construction du groupe Mitsui, *Mitsui Kensetsu* 三井建設, qui est en charge de la construction du parc d'immeubles, ceux de la Toshisaisei et des Tōei jūtaku inclus. La construction de l'opération se poursuit jusqu'en 2000 où les dernières tours M et N (*Century Park Tower* et *East Towers 2*) sont terminées et accueillent leurs premiers habitants. L'aménagement comporte une part de bâti commercial destiné aux commerces de proximité. Une surface importante est occupée par des espaces verts (fig.69). Certains bâtiments en brique rouge des chantiers navals, rares vestiges dans cette partie de la ville de l'urbanisme de la fin du XIXe siècle, sont conservés pour orner les allées vertes du bloc ouest et donner un cachet occidental au quartier. Les berges qui font face à l'embouchure de la Sumida sont aménagées en promenade.

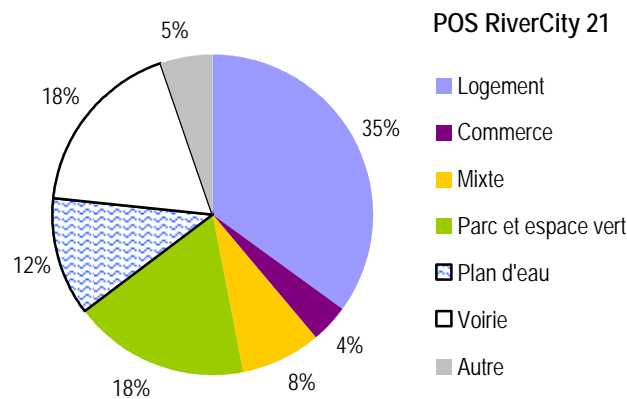


Figure 69 : POS de l'opération Ôkawabata River City 21.

Ces tours sont parmi les premières très hautes tours d'habitations du centre de la capitale, dans cette partie de l'arrondissement de Chûô qui ne compte pas de logements de haut standing. Les premières construites en 1989 et 1993 atteignent 132 m (*River Point Tower*, 1989) et 139 m de haut (*Sky light Tower*) dans un environnement urbain composé majoritairement de maisons en bois à deux étages et d'entrepôts portuaires qui forment le paysage classique de la Ville basse (photo 10). La plus haute des tours, *Century Park Tower*, achevée en 2000, atteint 180 m.



Photo 10 : Les tours City Front Tower (118m, Mitsui) et East Tower (128m, Toshisaisei). Au milieu la tour Century Park Tower (Mitsui) en construction. © Scoccimarro 2005.

La construction d'immeubles d'habitations de ce type dans cette partie de la ville n'allait pas de soi : l'embouchure de la Sumida est une zone risquée pour les inondations. Le terre-plein n'est de surcroît pas protégé par la ceinture des écluses du port de Tôkyô qui verrouillent la Ville basse et le quartier Marunouchi-Ginza. La parcelle n'est protégée que par les digues des six mètres réglementaires. Dans le périmètre de River City 21 elles ont été réhabilitées par un adoucissement des angles et aménagées en promenades (photo 11).



Photo 11 : Dignes aménagées en promenade sur River City 21, à l'embouchure de la Sumida. © Scoccimarro 2005

L'opération a marqué le début de la conquête du port de Tôkyô et de sa Ville basse par des opérations foncières résidentielles destinées aux classes supérieures et moyennes supérieures. Elle a aussi initié la construction de tours d'habitations de grande hauteur, les *kôsô manshon* 高層マンション.

Mais cette reconversion des terrains industriels inclut une offre de logements qui ne se limite pas uniquement aux seuls condominiums de luxe construits par le groupe Mitsui.

### ***b. Une certaine mixité sociale***

La présence de deux acteurs aux logiques d'investissement différentes, Mitsui et la Toshisaisei, a produit une offre de logements plus diversifiée qu'il n'y paraît. Ainsi en dépit de la rupture paysagère et sociale qu'a constitué River City 21 dans cette partie de la ville, l'opération ne se limite pas uniquement à une offre de logements de luxe pour les classes les plus hautes de la capitale japonaise.

Les logements les plus onéreux sont gérés par Mitsui Fudôsan sur le Bloc Nord et le Bloc Ouest. Ils offrent une vue imprenable sur les hauts quartiers du Chûô-ku : Kyôbashi et Ginza. Un peu plus de la moitié des appartements est mise en vente, le reste en locatif.

Les appartements les plus cossus de l'opération sont ceux de la *Century Park Tower*. Au-delà du décor luxueux des halls d'entrée (marbres et musique d'ambiance), les charges pour les résidents incluent des services à la personne 24h/24 et la mise à disposition de salons privés. Le poste de police du quartier (*kôban* 交番) est bien placé : juste au pied de la tour.



Dans cette dernière, les appartements les plus côtés peuvent atteindre les quatre millions de yens le mètre carré, mais la moyenne se situerait plutôt autour du million de yens le mètre carré (6 000 €/m<sup>2</sup>) (SAITO et TANO, entretiens 2005). Pour certains observateurs<sup>102</sup>, les loyers ont subi une baisse de deux à trois fois le prix envisagé au départ par Mitsui fudôsan.

Si l'on se réfère à certains prix du marché de l'occasion des appartements, un 2-LDK de 70 m<sup>2</sup>, au sixième étage de Century Pack Tower, est proposé en septembre 2007, à 79,8 millions de yens (un peu plus de 500 000 €), soit 1,14 millions de yens/m<sup>2</sup> (un peu moins de 7 150 €/m<sup>2</sup>). Les charges sont de 24 000 yens par mois (140 €) pour l'ensemble de l'immeuble<sup>103</sup>.

À la même époque, sur *City Front Tower*, un appartement 1-LDK de 60m<sup>2</sup> au trente sixième étage est proposé à 49 millions de yens, soit environ 316 000 € (5 260 €/m<sup>2</sup>).

Dans *Parc Side Wings* et *Riverpoint Tower*, (Bloc Ouest) les loyers pratiqués par Mitsui sont moins élevés. Le parc est uniquement locatif et vise des familles des classes moyennes supérieures, avec des 2-LDK et des 3-LDK loués entre 200 000 et 300 000 yens par mois avec des maxima de 400 000 yens par mois.

En 2003, Tsukishima était estimé à 570 000 yens/m<sup>2</sup> en terrain résidentiel, ce qui est dans la moyenne de l'arrondissement de Setagaya 世田谷 à la même époque, légèrement moins cher que la moyenne du Chûô-ku estimée à 683 900 yens/m<sup>2</sup>. On est loin des prix de Chiyoda et Minato qui dépassent le million de yens au mètre carré<sup>104</sup>.

Les prix des appartements Mitsui ne sont pas bon marché<sup>105</sup>, mais ils sont à la portée des classes moyennes et moyennes supérieures à double revenu. De fait l'occupation des immeubles varie, des familles de cols blancs, dans les appartements les moins chers, aux stars de la télévision et du sport dans les lofts des derniers étages des tours<sup>106</sup>.

La Toshisaisei suit un modèle similaire avec des logements en locatif de prestige intermédiaire. Les loyers les plus élevés sont les deux tours East Towers et East Towers II où la régie se comporte comme un acteur du secteur privé, pratiquant des loyers élevés. L'offre reste cependant relativement large, autant dans le type d'appartements qu'au niveau des loyers (fig. 72 et 73). Sur East Towers cette offre varie du 1-DK de 37m<sup>2</sup> à 115 000 yens/mois (734 €) au 3LDK de 96 m<sup>2</sup> à 290 300 yens/mois<sup>107</sup>, le loyer médian pondéré est de 283 926 yens/mois. Sur East Towers II, plus récente, le loyer médian pondéré est de 237 569 yens/mois avec une offre variant du 1-K de 44 m<sup>2</sup> à 122 200 yens/mois au 3-LDK de 85 m<sup>2</sup> à 318 600

---

<sup>102</sup> EBIZUKA, entretiens 2005.

<sup>103</sup> Source : le site <http://www.womans-mansion.com> (site pour la vente d'appartements d'occasion).

<sup>104</sup> Source : annuaire statistique du Tôkyô to.

<sup>105</sup> Selon *Les échos* du 9 octobre 2007, le prix moyen à Paris des logements anciens au deuxième semestre 2007 s'élève à 5 970 €/m<sup>2</sup>. Le quotidien classe les prix parisiens en quatre catégories : le « très cher » de 7 500 à 8 800 €/m<sup>2</sup> (7e, 6e, 5e, 4e et 1er arr.), le « cher » autour de 7 000 €/m<sup>2</sup> (16e, 8e, 2e et 3e arr.), le « plus accessible » de 5 500 à 6 000 €/m<sup>2</sup> (9e, 15e, 14e, 13e, 12e, 11e et 17e arr.) et « l'abordable » autour 5.000 €/m<sup>2</sup> (20e, 19e, 18e et 10e arr.). Les tours Mitsui de River City 21 se situent donc entre le « cher » et le « plus accessible » si on les compare au marché parisien actuel.

<sup>106</sup> SAITO et TANO, entretiens 2005.

<sup>107</sup> Source : *Toshi Saisei Kikô*, <http://www.ur.net.gp.jp>

yen/mois. Le 2-LDK de 55,5 m<sup>2</sup> est disponible à partir de 172 300 yens/mois (environ 1 100 €).

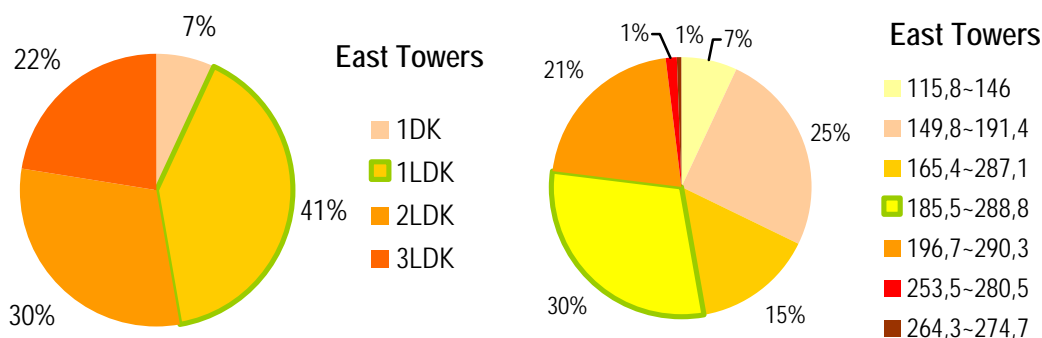


Figure 70 : Loyer et offre sur la tour East Towers (prix en milliers de yens)

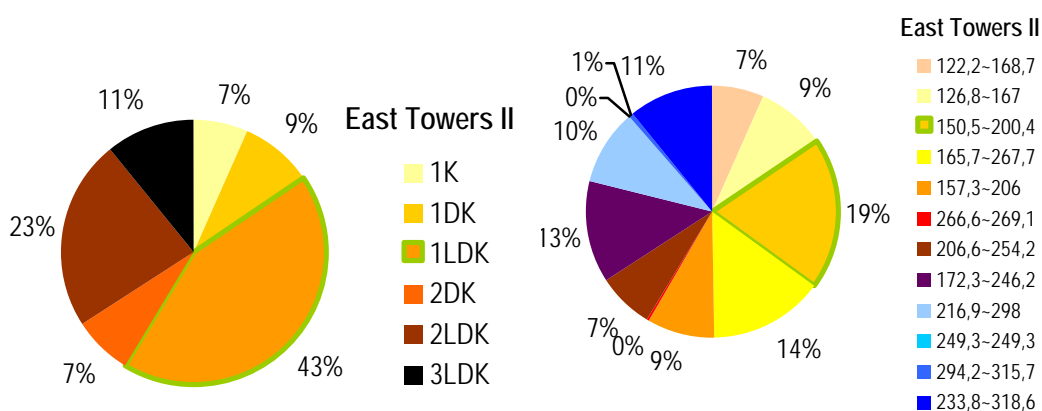


Figure 71 : Loyer et offre sur la tour East Towers II (prix en milliers de yens).

L'offre principale des appartements de la Toshisaisei est constituée de 1-ldk et 2-ldk avec des loyers d'appartements entre 185 mille et 288 000 yens pour la première tour, entre 150 500 et 200 400 yens/mois pour East Towers II, mieux située et plus récente, mais dont l'offre est plus hétérogène, tant en loyers qu'en types d'appartements offerts.

Ces loyers de la Toshisaisei sont loin d'être à la portée de tous les habitants de Tôkyô. Cependant, dans une zone située à deux kilomètres de Ginza 4<sup>e</sup> chôme, et pour des appartements neufs, ils ne représentent pas un niveau inaccessible pour peu que le foyer bénéficie de deux revenus.

Au différentiel de loyer et de qualité des logements entre les parcelles, les aménageurs ont tenté de promouvoir une mixité à l'intérieur même du bâti avec des offres locatives qui varient au sein d'un même immeuble ou d'une même tour : lofts de luxe sur deux étages au sommet des tours, des appartements pour couples avec enfants, et des entresols avec studios pour étudiants, travailleurs célibataires ou SOHO<sup>108</sup>.

La différence sociale entre les zones sous contrôle de Mitsui, dont l'offre à la vente et l'offre locative est de plus haut standing, se vérifie par contre au niveau des charges

<sup>108</sup> Small Office, Home Office

de l'ordre des 20 000 yens à 30 000 yens par mois pour les tours, alors qu'elle ne dépassent jamais les 10 000 yens pour les immeubles de la Toshisaisei.

L'opération est considérée comme terminée par Mitsui et le Chûô-ku. Ce n'est pas tout à fait exact : les deux parcelles qui devaient être utilisées pour de l'immobilier de bureaux n'ont pas été construites et, comme sur le Rinkaifukutoshin, elles sont reconverties en parking en attendant des jours meilleurs. Pour son parc de bureaux Mitsui a préféré la friche de Shiodome : au contact direct de l'hypercentre, desservie par la gare Shinbashi du Yamanote, le groupe peut rivaliser plus sûrement avec les immeubles de Marunouchi aux mains de son rival Mitsubishi.

## 2. Harumi Triton Square : une requalification vers la gentrification ou vers le « thème pâku<sup>109</sup> » ?

Situé au sud de Tsukishima, Harumi est un peu son terre-plein jumeau. Sa construction s'achève en 1929, avec les boues de dragage et des déblais de la destruction de Tôkyô lors des séismes de 1923. L'île artificielle est utilisée pour des quais, Harumi Futô, le centre d'exposition de Tôkyô<sup>110</sup>, l'embarcadère pour les lignes internationales des ferries, un tissu de PMI-PME et d'usines.

En 1958, la Kôdanjûtaku (ancêtre de la Toshisaisei) construit le « complexe d'habitation Harumi » formant le premier grand ensemble d'appartements collectifs d'habitations sur les terre-pleins du port, avec les premiers immeubles d'habitations de Tôkyô équipés d'ascenseurs<sup>111</sup>. Le COS était alors de 148%, et 29 560 personnes résidaient sur la zone (fig. 73).

Cette parcelle de 10 hectares est choisie pour l'opération *Harumi Triton Square* 晴海トリトンスクエア en 1988, date à laquelle le toponyme est choisi et le projet annoncé. Les constructions débutent en 1994 avec la démolition progressive des barres d'immeubles de la partie Ouest. L'opération est achevée en 2001.

---

<sup>109</sup> テーマパーク, parc à thème.

<sup>110</sup> Relocalisé aujourd'hui sur la zone 13 et transformé en Big Sight.

<sup>111</sup> *Machi to sumai zukuri no gijûtsu, gijûtsu senta no gijûtsu kaihatsu / kenkyûshû, setsuritsu 40 shûnen* まちとすまいづくりの技術～技術センターの技術開発・研究集～、設立 40 周年 (Compilation sur les recherches et les développements du centre technique sur les techniques d'urbanisme et d'amélioration de l'habitat pour le 40<sup>e</sup> anniversaire de la fondation), Tôkyô, Toshikôdan, 2003, 78 p.

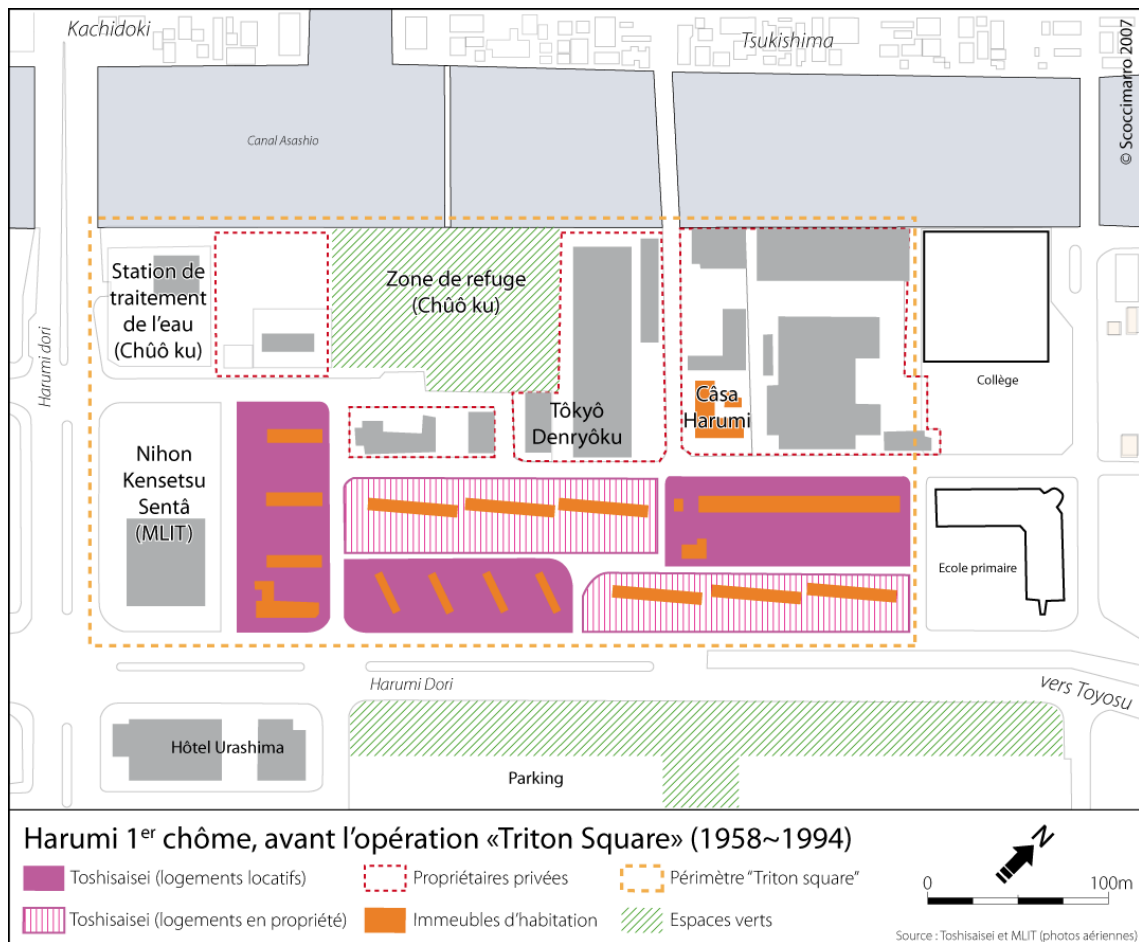


Figure 72 : La parcelle Harumi Chôme 1 (Chûô-ku) avant l'opération Triton Square.

À la différence de River City et d'autres opérations foncières résidentielles, où elle joue le rôle d'accompagnatrice, la Toshihaisei est l'acteur principal de l'opération Harumi Triton Square. Elle diversifie son activité dans une opération de rénovation de son parc de logements, mais aussi d'investissements dans le tertiaire marchand et d'affaires.

La régie se comporte alors comme un opérateur foncier privé, par l'intermédiaire d'une compagnie mixte, Harumi Triton Square Corp., fondée en 1996. Celle-ci intègre les autres propriétaires de la parcelle concernés par le périmètre de l'opération, ainsi que la mairie d'arrondissement, dans le cadre d'un remembrement urbain.

Les fonds publics ne représentent que 16% du budget de l'opération. Le financement de l'opération est assuré *in fine* par la location et la vente des espaces de bureaux des tours XYZ et du centre commercial. Les objectifs sont de 31 000 résidents et 39 000 actifs<sup>112</sup>.

<sup>112</sup> Harumi airando toritonsukuea 晴海アイランド・トリトンスクエア (Harumi Island, Triton Square), Tôkyô, Toshikibanseibikôdan (Urban Development Corp.) et Harumi Ichôme chiku shigaichi saikaihatsu kumiai (Corporation de redéveloppement urbain de la zone de Harumi 1<sup>er</sup> chome), 2001, 10 p.

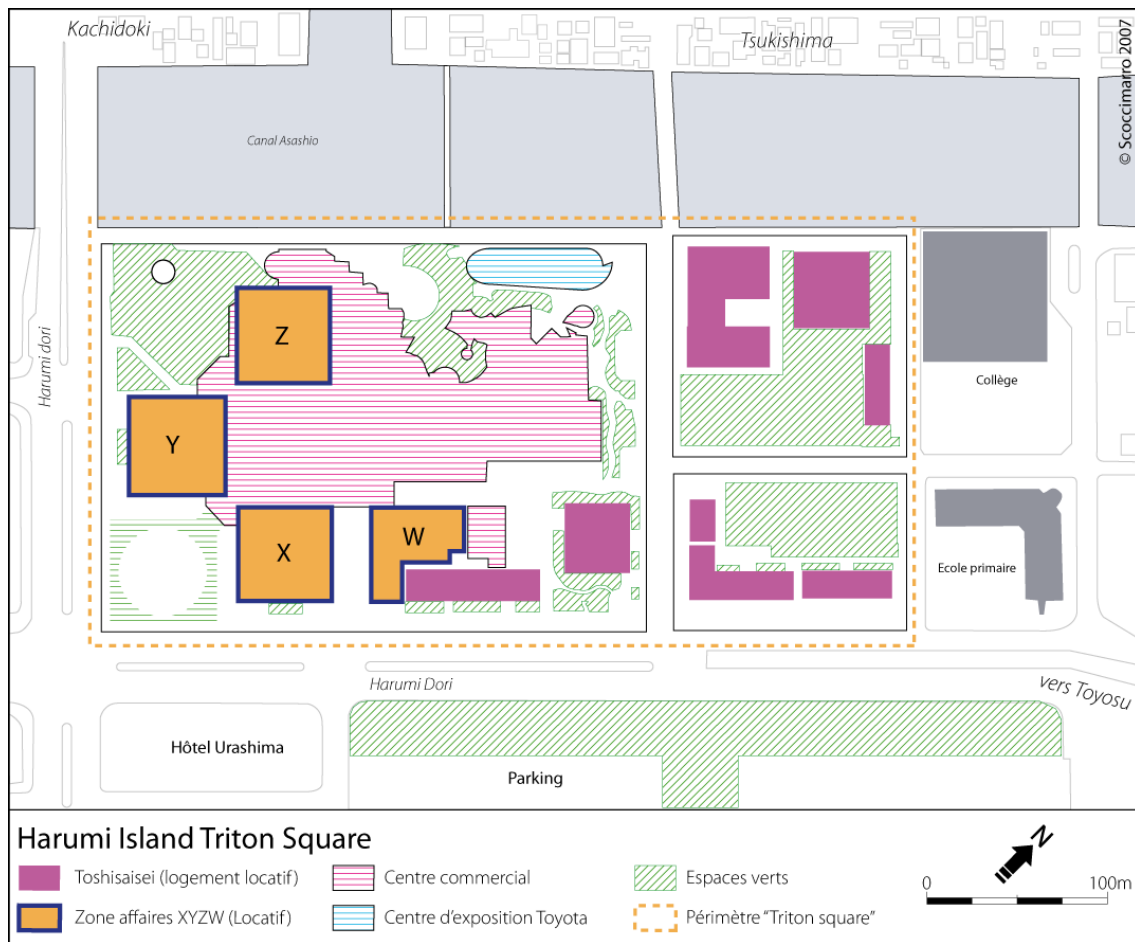


Figure 73 : POS Harumi Island Triton Square.

Comme sur River City 21, l'opération occasionne d'un relèvement des COS qui passent d'une moyenne de 413% à 700%, avec des maxima de 770% pour les tours de bureau XYZ (fig. 74). Le coefficient d'emprise au sol<sup>113</sup> passe lui de 33% à 80%. Le nombre de logements passe de 789 à 1 165 (photo 12, ci-après).

L'originalité du projet réside cependant dans la volonté de maintien sur la zone des anciens locataires de la Toshisaisai : l'opération se déroule ainsi par étape et les populations relogées dans les nouvelles tours et les nouvelles barres de logements (fig. 75).

<sup>113</sup> Le *kenpeiritsu* 建ぺい率 (CES) régleme le rapport entre la surface au sol des bâtiments et la surface totale de la parcelle. Sa limitation (en général à 80%) dans les zones urbaines permet de dégager un espace (privé) d'accès public pour la construction de trottoirs ou d'espace verts. Dans les quartiers traditionnels non rénovés, Ville basse comme Ville haute, il est pratiquement toujours à 100%, d'où l'absence de trottoirs.

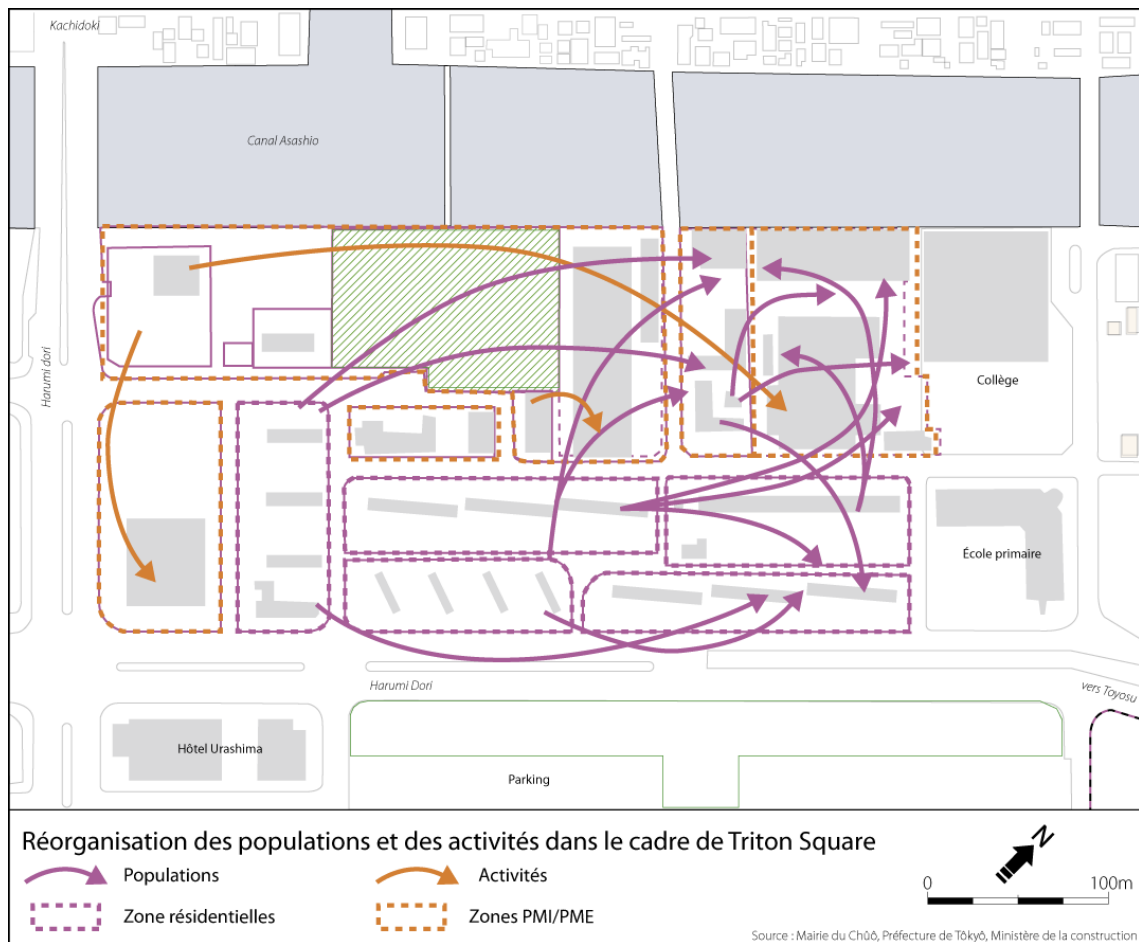


Figure 74 : Plan de relèvement en vertical sur les nouvelles parcelles de Triton Square<sup>114</sup>.

Il s'agit bien d'une requalification d'espace urbain. Cette requalification est double : fonctionnelle et sociale, d'un bloc d'habitat plutôt populaire vers des immeubles de grands standing, d'une zone de petites industries vers une zone d'affaires et de chalandise, shopping malls et immeubles de bureaux.

<sup>114</sup> Source : document interne de la Toshisaisei fourni par EBIZUKA Ryôkichi (EBIZUKA, entretiens 2005).



Photo 12 : Harumi Canal, à droite (Sud) les tours de logements et d'affaires de Triton Square. Au fond à gauche les tours de logements de l'opération Kachidoki 6e chôme. © Scoccimarro 2007.

Triton Square représente l'opération idéale pour la municipalité de Chûô : une rénovation urbaine, une opération financée en grande partie par le secteur privé, et la garantie du maintien des populations déjà sur place.

L'arrivée de nouveaux habitants permet une hétérogénéité sociale et générationnelle. Pour la mairie d'arrondissement, cette mixité peut garantir un développement démographiquement durable de la zone. Mélanger les populations est considéré comme un moyen de les stabiliser et d'atténuer les variations démographiques extrêmes que l'arrondissement connaît depuis l'après-guerre.

Sur la partie est du terre-plein Harumi, d'autres opérations de complexes résidentiels en hauteur sont prévues, en particulier sur Harumi 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> chôme. Mais dans cette zone, la reconversion urbaine bute sur l'environnement immédiat. La présence de l'usine de recyclage des déchets et le maintien d'industries polluantes, comme les cimenteries Onoda (photo 13), ne favorisent guère le développement d'opérations de logements de haut standing. C'est incontestablement un frein à un processus généralisé de gentrification des terre-pleins du port.

Par ailleurs le terre-plein Harumi est encore mal relié au reste de la ville : la seule liaison prévue par transport en commun sera l'extension du Yurikamome prévu pour 2015 (cf. fig.33 p.73), autrement dit un équipement de transport collectif qui n'est pas au calibre de la mégapole.

La zone Harumi est ainsi aux marges du cœur urbain de Tôkyô. Les infrastructures polluantes ou peu valorisantes n'ont pas encore été déplacées vers les terre-pleins plus au sud du port. Le déplacement du marché de Tsukiji sur Toyosu Futô sera aussi

certainement un point de rupture pour une continuité urbaine entre le Rinkaifukutoshin et le centre ville de Ginza.



Photo 13 : Cimenteries Onoda 小野田 (liées au groupe Mitsui) sur la partie sud-est du terre-plein Harumi. © Scoccimarro 2007.

### 3. Le réaménagement de Toyosu (Kôtô-ku)

Le terre-plein de Toyosu est constitué de deux parties construites à des dates différentes. La zone Toyosu d'origine (1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup>, et 5<sup>e</sup> chôme) a été construite entre 1910 et 1930 dans le cadre des travaux d'aménagement de l'embouchure de la Sumida pour traiter les boues de dragage et construire des quais. Elle est cédée au secteur privé dès la fin des travaux.

La partie Toyosu Futô, (6<sup>e</sup> chôme) date de l'après guerre, construite en plusieurs étapes de 1948 à 1958, elle est restée en grande partie sous le contrôle du TMG. Ces 110 hectares sont aménagés pour la réception et le stockage des hydrocarbures : quais à charbon en 1958, et à gaz en 1959. Une centrale électrique thermique est construite en 1960.



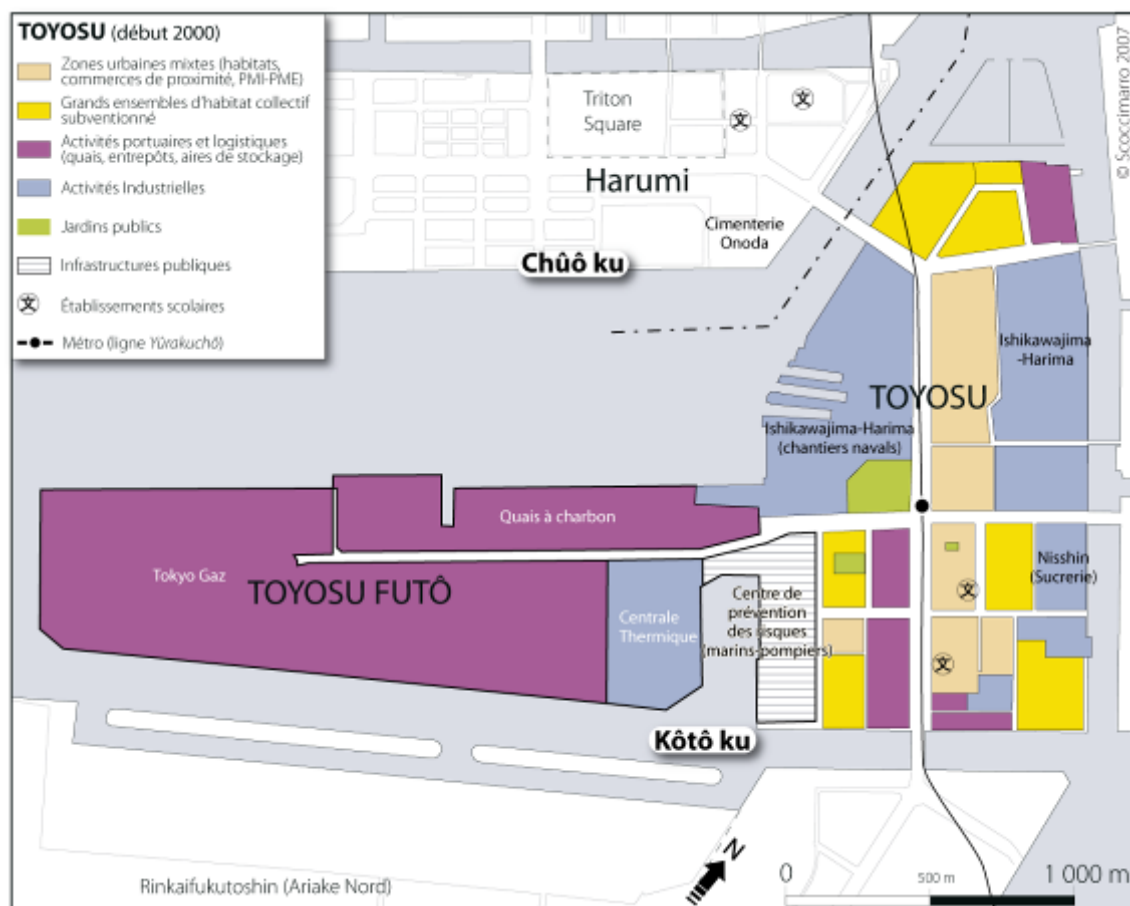


Figure 75 : le terre-plein Toyosu avant sa reconversion.

La partie nord-est de Toyosu est plus industrielle, dans le prolongement de la Ville basse (photo 14 ci-après). Les deux parcelles sont vendues en 1937 par la mairie de Tôkyô au groupe Ishikawajima-Harima, pour des chantiers de constructions navales. Autour, ce sont des quartiers typiques de la Ville basse : tissu de PMI-PME, entrepôts, et kiba dans les bassins attenants. Largement privatisée, cette partie est plus hétérogène et n'est pas incluse dans les projets de réaménagement du TMG.

Jusqu'au début des années 2000 (fig. 76), la zone est une mosaïque d'habitations populaires (zones pavillonnaires privées ou grands ensembles gérés par le TMG), d'établissements industriels, et de superettes comme commerces de proximité.

Les premiers plans de rénovation du TMG touchent en priorité le réaménagement de Toyosu Futô. La zone comporte un faible nombre d'acteurs: deux propriétaires privés (Tôkyô Denka, et Tôkyô Gaz) et le TMG lui-même propriétaire des quais à coke et de la zone de prévention des risques.



Photo 14 : Axe central de Toyosu Ouest. À gauche les entrepôts des quais à coke. © Scoccimarro 1999.

Les parcelles de Toyosu Futô sont progressivement libérées entre 1995 et 2000. Elles sont incluses dans le plan de SUZUKI Shun.ichi pour établir un vaste quartier d'affaires sur le front de mer annoncé dans la foulée de l'opération RFT. La rénovation de Toyosu doit permettre la connexion du Rinkaifukutoshin avec l'hypercentre en supportant deux axes routiers, dans le prolongement de Harumi et Tsukishima. Ces axes sont terminés en 2006 et relient en ligne directe la zone Ariake Nord du Rinkaifukutoshin à Ginza.

Pour le réaménagement de Toyosu Futô, les ambitions du TMG ont été revues à la baisse. Le terre-plein accueillera en 2012 le nouveau marché de gros de la capitale, déménagé du quartier de Ginza pour la troisième fois et occupera quarante et un des 110 hectares de Toyosu Futô<sup>115</sup>. Le reste de la zone mêlera habitats en immeubles collectifs, espace commercial de proximité et au centre, une zone d'affaires et commerciale autour de la gare du Yurikamome.

Le plan actuel, avec l'installation du marché de gros sur une grande partie du terre-plein, marque une limite de la conversion de cette partie du port en zone urbaine. Il met aussi un terme au projet de restructuration globale de l'intérieur de port de Tôkyô, en coupant la dynamique entreprise par le Rinkaifukutoshin. C'est peut-être l'abandon des vues du gouverneur SUZUKI pour cette partie de Tôkyô.

---

<sup>115</sup> L'affaire n'est cependant pas tout à fait conclue : l'ancien propriétaire, Tôkyô Gaz peine à décontaminer la zone des taux de benzène qu'elle contient, ce qui pourrait compromettre l'installation du marché d'alimentation (*Tsukiji fish market relocation plan draws toxin gripes*, The Japan Times, 7 mars 2007).

En revanche, la partie est de Toyosu a entamé une reconversion profonde, sur un mode autonome et plus pragmatique, impulsée par le déménagement des chantiers navals IHI. Comme pour River Side 21, les usines et les entrepôts sont délocalisés progressivement et les terrains libérés sont reconvertis en zones mixtes : logements, centres commerciaux zone d'affaires. C'est toujours le groupe Mitsui qui mène l'opération, renforçant sa présence dans cette partie de la baie.

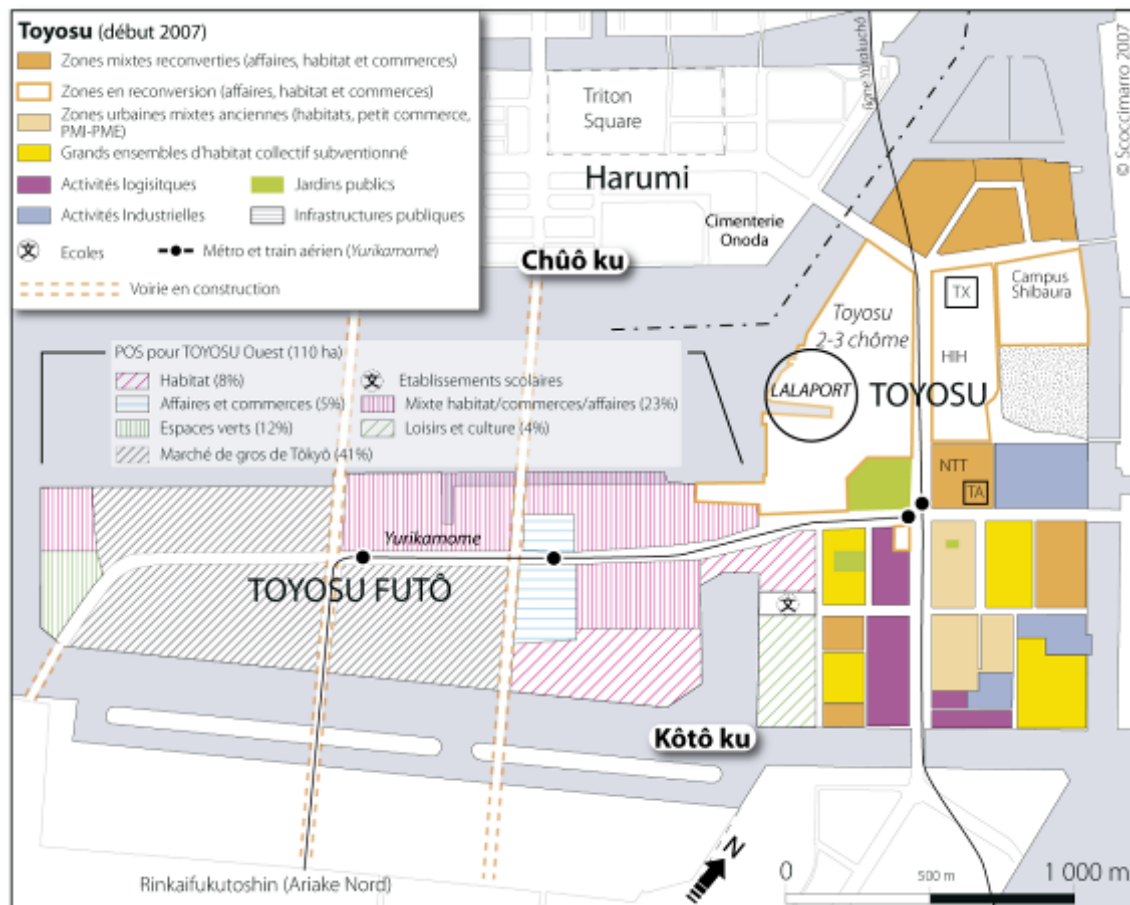


Figure 76 : Le terre-plein Toyosu début 2007.

Le succès des zones du front de mer du Rinkaifukutoshin ou de Minato Mirai 21 a inspiré les aménageurs du groupe privé pour la construction du shopping mall « Lalaport » (photo 15 ci-après). En effet, celui-ci utilise un des bassins de radoub et une grue, conservés des chantiers IHI pour son décor extérieur. Ce bassin de radoub sert d'embarcadère à la navette fluviale Himiko qui relie Asakusa, Toyosu et Rinkaifukutoshin.

Autour, c'est une zone mixte de 50 hectares qui comprend un parc de logements sur 8 hectares, géré par Mitsui Fudôsan<sup>116</sup> et la Toshisaisei, trois tours de bureaux (TX, TA et NTT<sup>117</sup>), le siège rénové de IHI (8,4 hectares) ainsi qu'un campus universitaire (Shibaura Kogyô Daigaku) (fig. 77).

<sup>116</sup> Opération *Park City Urban Dock*.

<sup>117</sup> *Nippon Telegraph & Telephone*.



Photo 15 : « Toyosu Lalaport », un opération pilotée par Mitsui Fudōsan sur les anciens chantiers de constructions navales Ishikawajima-Harima © Scoccimarro 2007.

L'aménagement de Toyosu Futō (6<sup>e</sup> chôme) correspond plus à l'utilisation traditionnelle des terre-pleins du port : une réserve foncière pour implanter les infrastructures peu valorisantes et libérer la place qu'elles occupent sur des terrains de haute valeur dans le centre ville. Les nouveaux emplacements choisis marquent ainsi la frontière entre les quartiers urbanisés et ceux qui restent des espaces de report d'infrastructures peu valorisantes.

Le fait que ce déménagement soit effectué sur Toyosu et non sur un terre-plein du sud du Rinkaifukutoshin indique que ce dernier reste encore hors de la centralité urbaine de Tôkyô. Ainsi la mise en chantier du RTF a eu pour conséquence de renforcer les liaisons des terre-pleins du port avec le centre ville et de proposer un modèle pour aménager le front de mer de Tôkyô, sur la base d'infrastructures commerciales destinées au public. La reconversion effective des terre-pleins du port s'est cependant faite à partir des quartiers proches du Toshin, en direction du sud, sur la base d'opérations mixtes de logements. Ces dernières ont percé le bâti de la ville basse en modifiant quantitativement le nombre d'habitants. River City 21 et Harumi Triton Square comptaient en 2005 un peu plus de 13 000 habitants (SAITO et TANO, entretiens 2005). Cela représente près de la moitié de la croissance démographique de l'arrondissement de Chûô entre 1998 et 2004. Ces populations ont également modifié le profil social des quartiers, entraînant des phénomènes certains de gentrification.

## **B. Une gentrification multiformes des terre-pleins du port ?**

Cette reconversion des terre-pleins du port correspond-elle à un processus de gentrification, c'est à dire une réhabilitation, ou une rénovation, des quartiers « taudifiés » et une occupation par des classes riches et/ou à revenu moyen (DORIER-APPRILL, 2001) ? La mairie d'arrondissement s'en défend. Pourtant il faut bien constater que les nouvelles populations installées sur les terre-pleins de Tsukishima se distinguent des anciennes.

Cependant le phénomène doit être nuancé à l'étude de plusieurs éléments. Ceux-ci tiennent de l'ampleur de la transformation sociale des quartiers, des rapports entre les anciennes populations et les nouvelles et enfin de l'évolution démographique comme de la nature locale des transformations et de la politique particulière de l'arrondissement de Chûô encore marqué par l'évidement démographique des années de Bulle.

## 1. Un parc de logements pour classes moyennes supérieures

La construction de tours d'habitations de haut standing dans cette partie du centre de Tôkyô a incontestablement produit un phénomène de gentrification. Celle-ci est d'autant plus marquante que cette zone basse d'embouchure de rivière est géo-historiquement le lieu d'installation des classes urbaines populaires. Cela double la mutation socio-spatiale de ces quartiers d'une mutation « socio-topographique ».

La première opération, River City 21, fut conçue pendant la Bulle et ainsi les tours Mitsui sont bien des logements de luxe visant les classes les plus aisées de la capitale. On pouvait alors prévoir la gentrification progressive de tout le quartier de Tsukishima, si proche du Toshin, dont les populations auraient fini par être chassées. Le dégonflement de la Bulle a là aussi modifié la donne. Les prix des appartements du parc Mitsui de River City 21 sont toujours très élevés, qui les font entrer dans la catégorie des *okushon* 億ション<sup>118</sup>, mais ils ont cependant été divisés par deux ou trois depuis leur mise sur la marché.

Par ailleurs, nous avons vu que ces opérations (River City 21, Harumi Triton Square, Shinonome) ont été conçues en incluant une certaine mixité sociale. Celle-ci élève le niveau social du quartier mais ne fait pas du coup de ces opérations des *gated communities* ou des ghettos de riches. La participation de la Toshisaisei induit un parc de logements en location plus large, moins spéculatif et adapté aux classes moyennes supérieures, celles qui reviennent au centre ville.

La période de Bulle a eu un autre effet, sur les politiques internes à l'arrondissement de Chûô. À la fin des années 1980 la mairie avait tenté, en vain, de maintenir ses habitants sur place et misait sur la promotion de ces opérations mixtes de logements pour y parvenir. À la suite de la désurbanisation (déclin démographique, disparition des infrastructures de vie), il ressort des entretiens que nous avons menés que l'arrondissement de Chûô est aujourd'hui déterminé à promouvoir la création d'un tissu urbain stable qui puisse résister aux conjonctures, en particulier aux cycles fonciers, qui nous l'avons vu avec la Bulle, sont plus forts dans cet arrondissement du fait de la présence du Toshin.

Pendant la Bulle, le Chûô-ku avait mis en place un fond destiné à subventionner le logement. Toujours en place, il permet que le *toshinkaiki* ne se traduise pas par l'exclusion des populations installées précédemment. C'est ce qui s'est passé avec l'opération Harumi Triton Square où le fond finance une partie des logements et maintient sur place la population des anciens immeubles de Harumi.

Ce type d'opération, qui est une exception dans les arrondissements du Toshin (EBIZUKA, entretiens 2005), fait la fierté des fonctionnaires de Chûô-ku qui ne se privent pas de critiquer la politique des arrondissements de Minato et Chiyoda laissant se construire des immeubles de très haut standing de type *Ark Hills* de Mori Biru ou *Mid-town Tower* par Mitsui Fudôsan.

---

<sup>118</sup> Appartements en *manshon* valant un *oku* 億 de yen (soit 100 000 000 yen), c'est un jeu de mots sur le passage de *man* (万, unité de compte correspondant à 10 000) à *oku* (100 000 000). De *man-shon* 万ション à *oku-shon* 億ション (dans ce cas le *shon* ション n'est lui que phonétique, et correspond à la dernière partie du terme *manshon* マンション l'anglicisme de *mansion*)

La mixité sociale voulue par le Chûô-ku est aussi un moyen de pallier le vieillissement de sa population en permettant la constitution de communautés de quartiers et de réseaux d'entraides locales. Le *ku* favorise pour cela l'implantation de jeunes familles avec enfants, le type même de populations qui émigraient vers les banlieues avec l'inflation des prix fonciers dans le centre et sa périphérie immédiate.

Le Chûô-ku développe pour cela le concept de *barriâ furi* (バリアフリー) (de l'anglais *barrier free*) : l'accessibilité facilitée des infrastructures et des trajets urbains aux plus âgés qu'aux plus jeunes enfants. Cela vise aussi à favoriser la constitution de réseaux d'entraide et de convivialité dans les quartiers. Le *barriâ furi* est complétée par la promotion de formes architecturales homogènes dans l'ensemble de la zone.

Cela semble fonctionner, du moins pour le type de populations qui viennent habiter dans cette partie du Chûô-ku : des familles nucléaires et de jeunes ménages, logeant dans des appartements de taille 2 ou 3-LDK qui sont abordables pour les classes moyennes supérieures à deux salaires<sup>119</sup>.

Ce choix du Chûô-ku ne tient pas de raisons politiques, c'est le même PLD qui gouverne les trois arrondissements du Toshin. En revanche, les aménageurs tiennent à rendre plus prévisibles et moins contradictoires les évolutions socio-spatiales de l'arrondissement. Afin de pouvoir planifier plus efficacement les équipements publics sur le moyen et le long terme, ils jouent sur la diversification des fonctions, des générations et des classes sociales.

## 2. Une certaine mixité sociale

Avant d'être un processus socio-démographique, la mutation est d'ordre fonctionnel. Ce sont en effet des parcelles industrielles qui sont transformées, les une après les autres, en parcelles de logements. Les deux terre-pleins du Chûô-ku (Tsukishima et Harumi) et ceux du Kôtô-ku (Shinonome et Toyosu) sont ainsi passés d'espaces à dominante portuaro-industrielle à des espaces à dominante résidentielle. L'installation des nouveaux migrants sur ces parcelles industrielles n'a donc pas eu pour effet de chasser les anciens habitants. Cela se produira peut-être, mais il est plus difficile de remembrer les quartiers d'habitations. Dans les logements collectifs de Harumi, en locatif, les anciens occupants ont été maintenus sur place et réinstallés dans le bâti rénové grâce à la politique de subventions de l'arrondissement de Chûô.

Par ailleurs la pression du foncier d'affaires reste faible dans cette partie du Chûô-ku. Les trois tours X Y Z de Harumi Triton Square ou la tour NTT à proximité de la gare de Toyosu (ligne Yûrakuchô) sont des exceptions construites sur les plans conçus pendant la Bulle.

Les opérations de logements intègrent en leur sein une certaine mixité sociale. Celle-ci est autant horizontale que verticale. À l'intérieur des tours, entre les différents étages où se répartissent des appartements de tailles très variables, du studio au trois pièces, de l'appartement familial au loft. On le constate autant dans les tours Mitsui de River City 21 que dans les immeubles de la Toshisaisei. On retrouve cette même diversité de l'offre dans d'autres immeubles plus cossus comme les Towers Daiba sur RFT (Daiba-

---

<sup>119</sup> Selon SAITO Hirofumi, le responsable du département « projets » (企画部) de l'arrondissement de Chûô.

H). Le parc privé comporte à la fois des appartements en location et d'autres en copropriété au sein d'une même tour.

À l'intérieur des périmètres d'aménagement, la collaboration systématique entre la Toshisaisei et l'opérateur privé induit de fait une mixité sociale, verticale cette fois. Les prix pratiqués mais aussi les charges varient considérablement : de quelques milliers de yens pour les appartements de la Toshisaisei à plus de 20 000 yens (un peu plus de 120€) dans les tours Mitsui. Ce sont au final des populations socialement différentes qui sont visées dans l'offre globale de ces opérations et qui cohabitent néanmoins sur une même parcelle.

Cette mixité sociale des populations est particulièrement visible sur la parcelle Shinonome avec l'opération *Shinonome Canal Court Codan*<sup>120</sup> (東雲チャンネルコートコージン, voir fig.67 p.111). L'aménagement est dirigé par le propriétaire des lieux, Mitsubishi, dont la branche industrie lourde (*Mitsubishi Jūkō* 三菱重工) possédait le terrain sur lequel était implantée une aciérie. La gestion passe à la branche immobilière qui s'est alliée avec la Toshisaisei dans une entreprise mixte.



Photo 16 : Appartements de la Toshisaisei à Shinonome (Kōtō ku) © Scoccimarro 2005.

Mitsubishi Jisho y construit deux tours de logements de luxe de 45 et 50 étages. La Toshisaisei prend en charge un parc de barres de logements situées dans un bloc compact au centre de la parcelle (photo 16). En tout, 6 000 appartements doivent être

---

<sup>120</sup> Il s'agit bien de *Codan*, un anglicisme et non de Kōdan

construits. Dans ceux de la Toshisaisei, les loyers varient de 100 400 à 271 000 yen/mois<sup>121</sup> pour des appartements dont la taille varie du 1-K au 4-LDK.

Cinq autres tours de logements sont en construction à l'est et à l'ouest de la parcelle. Le ravitaillement des habitants est assuré par un supermarché Aeon et par quelques petits commerces de proximité au pied des barres de logements.



Photo 17 : Tours Mitsubishi jisho sur Shinonome (droite), en arrière plan les barres de logements de la Toshisaisei. Au premier plan, des immeubles d'habitat collectif dans la partie non rénovée du terre-plein de Shinonome. © Scoccimarro 2007.

L'opération Shinonome (photo 17) consacre aussi une évolution chronologique dans l'adaptation aux conditions du marché. Alors que sur River City 21 et Harumi Triton Square un parc de bureaux était inclus dans les plans, à Shinonome les constructions se limitent à un triptyque logements - centre commercial - rénovation du front d'eau.

Ces opérations permettent l'installation de populations plus variées qu'il n'y paraît. Il ne s'agit pas des plus hautes classes sociales de la capitale mais de familles aisées qui peuvent s'offrir aujourd'hui la proximité du centre ville jusque là inaccessible. Elles tranchent cependant fortement avec le bâti environnant, au plan architectural, social et générationnel.

### **3. Les rapports au quartier et aux populations environnantes**

L'arrivée de populations plus aisées dans cette partie de Tôkyô et la mutation démographique qui en découle ont transformé les quartiers préexistants dans un

---

<sup>121</sup> De 600 € à 1 600 €.



processus qui relève de la gentrification. Une dimension nous semble cependant importante à préciser concernant la nature du bâti rénové. Il permet une cohabitation sociale et générationnelle plus complémentaire que concurrentielle.



Photo 18 : Tour d'habitation de River Side 21 depuis les vieux quartiers environnants de Tsukishima © Scoccimarro 2005.

Il y a en effet peu de points communs entre le tissu préexistant des maisons en bois à deux étages et les tours nouvellement construites (photo 18). Les premières amalgament tous les caractères des quartiers populaires de Tôkyô : micropropriété, maisons basses à structure en bois, bâti vétuste et très ancien, populations vieillissantes. Les CES s'élèvent pratiquement tous à 100% au sein de ruelles étroites. Socialement, il s'agit d'anciennes familles de pêcheurs<sup>122</sup>, d'artisans et de petits commerçants qui ont leur ateliers ou leurs boutiques au rez-de-chaussée de leur maison. Bref, un quartier typique de la shitamachi.

À l'inverse, à la périphérie immédiate et parfois sur la parcelle attenante ce sont des tours de plus de cent mètres de hauteur à structure antisismique en acier, occupées par de jeunes couples avec enfants dans des appartements en copropriété ou en location. Les CES atteignent 80% au maximum tandis que des espaces verts soignés occupent les interstices et la voirie. Le tissu commercial se résume en des supermarchés équipés de galeries marchandes. Les résidents sont des *sararîman* サラリーマン (employés de

---

<sup>122</sup> Également des gérants de bateaux restaurants (yakatabune 屋形船, voir *infra* Partie III Chapitre 1) dont les embarcations mouillent dans les canaux du terre-plein de Tsukishima.

bureaux, cadres moyens et supérieurs) qui n'ont cependant pas chassé les autres. Leur présence n'est pas forcément négative.

Tout d'abord, ils animent les quartiers. Nous l'avons clairement constaté au long de nos fréquentes visites du terrain. Certes, il s'agit de trajets entre les appartements et la gare de personnes ne travaillant pas sur place, mais cela modifie l'ambiance. Les familles, dont les enfants jouent au pied des *manshon*, débordent des périmètres de leurs parcelles. Ce ne sont pas des communautés fermées. Il se crée une vie de quartier qui n'existait pas auparavant. Cela se fait d'autant mieux que les nouveaux arrivants, bien que faisant partie de la classe moyenne, supérieure ne relèvent pas de l'élite économique de la capitale. Celle-ci, plus sujette à l'entre soi, reste dans les quartiers de la Villa haute de l'arrondissement de Minato.

Le trafic autoroutier sur les grands axes comporte plus de voitures personnelles et moins de camions qu'auparavant. La visite des quartiers est aussi plus anonyme : le promeneur y passe inaperçu, dans des rues plus ouvertes à la circulation où l'espace privé et public est plus clairement défini par les seuils des halls d'entrées.

De nouveaux commerces ouvrent en conséquence. Installés à proximité des stations de métro, celles-ci s'agrandissent et tendent polariser l'activité commerciale, ce qui n'était pas le cas auparavant.

À l'intérieur du vieux bâti, comme dans le quartier de Tsukudajima au sud-est de River City 21, on constate l'apparition de petits commerces d'artisanat local (photo 19). Ils semblent authentiques et sont tenus par des personnes âgées, dans un bâti en bois réhabilité. Le vieux port de Tsukudajima, l'un des plus vieux de la baie de Tôkyô, a été rénové. C'est sans doute un processus de muséification qui est en cours. Tsukudajima est devenu un lieu plus populaire qu'auparavant pour les balades dans Tôkyô. Le quartier est plus accessible, plus agréable aussi car moins industriel. La construction de logements s'est accompagnée d'une rénovation plus générale des espaces publics et d'un aménagement plus soigné des digues de la Sumida qui profitent à tous les habitants, anciens comme nouveaux venus.

Dans d'autres cas en revanche, ce sont des bâtiments désaffectés d'entreprises qui sont transformés en restaurants « branchés » (photo 18) et proposent une offre, jusqu'à présent inédite, née de la recomposition sociodémographique du quartier. Parallèlement de vieux *ramen.ya* de quartier ont fermé.



Photo 19 : Une échoppe d'artisan à l'intérieur du quartier (gauche) qui profite de l'arrivée des nouvelles populations pour développer une activité commerciale qui n'existait pas auparavant. © Scoccimarro 2005.



Photo 20 : Un entrepôt reconverti en café-bar à thème à proximité de la station Tsukishima. © Scoccimarro 2005.

Dans tous les cas, ces quartiers de terre-pleins ont été revitalisés et l'un des objectifs de la mairie d'arrondissement est atteint : le maintien de populations en place et la renaissance de quartiers qui connaissent de très forts taux de vieillissement dans le bâti ancien. La muséification du quartier pourrait cependant avoir des limites : les autorités locales ont la volonté de faire disparaître les *mokuzo apâto*, considérés comme trop dangereux face au risque de séisme, quitte à reloger leurs habitants dans des opérations de type Triton Square jusqu'à ce que tout le bâti ancien soit renouvelé (SAITO et TANO, entretiens 2005).

La venue de ces populations plus jeunes ne recréera certainement pas le tissu des solidarités traditionnelles de quartier comme le souhaiteraient les autorités municipales<sup>123</sup>. La repopulation permet en revanche de maintenir des commerces et des services de proximité qui auraient sinon disparu. La mairie évite ainsi les problèmes que connaissent les banlieues en désurbanisation de la périphérie de Tôkyô où les autorités sont confrontées au dépérissement de pans de villes, en particulier dans les quartiers les plus populaires (ISHII, 2005).

Cette gentrification des terre-pleins du Chûô-ku est réelle, mais elle est multiforme et doit être analysée sous l'angle de plusieurs éléments.

Premier point, rappelons qu'elle concerne des populations originaires des banlieues ou des arrondissements périphériques des 23 ku. Leur retour en ville est permis par une offre de logements qui n'est possible que parce que les prix fonciers ont baissé. Ainsi le processus ne correspond pas à des schémas plus classiques de gentrification issus d'un renchérissement des prix centraux qui reporte les hautes classes et les classes moyennes supérieures vers les quartiers populaires, rejetant par effet de dominos les classes moins aisées vers la banlieue. Cela explique en grande partie que cette gentrification ne produise pas, ou produise moins, cela doit être à vérifier dans les années qui viennent, un phénomène d'exclusion de populations antérieures. La nature de ces dernières y est aussi pour beaucoup : ce sont les familles qui ont fui pendant la Bulle alors que les personnes âgées sont restées sur place car elles possédaient leur terrain. Enfin la présence de nombreuses parcelles industrielles dans cette partie du port a facilité, sinon permis cette reconversion vers le logement.

Deuxième point, les plus grandes parcelles du port sont aux mains de grands groupes qui ont transféré la propriété des terrains de leur branche industrielle vers leur branche immobilière. Pour développer leurs parcelles sur la base de l'immobilier de logement, ces groupes intègrent la Toshisaisei. Celle-ci, avec son statut autonome, opère sur des terrains privés, en construisant un parc de logements en partie subventionné et moins élitiste que les immobilières privées qui, elles, construisent des tours plus luxueuses. Cela forme en tout cas, à l'échelle de la parcelle, une certaine mixité sociale. Cette dernière est surtout à visée pragmatique : la diversité sociale et générationnelle est aussi un moyen de se prémunir des variations du marché.

---

<sup>123</sup> *Chûô-ku fukushi no machidukuri jisshi houshin* 中央区福祉のまちづくり実施方針 (Plan pour la mise en place d'un urbanisme d'assistance dans l'arrondissement de Chûô), Arrondissement de Chûô, doc. 10 p., non datées, fourni par l'arrondissement de Chûô le 08/02/2005.

Cette pratique cadre bien avec la volonté de la municipalité qui souhaite à la fois maintenir les populations historiques du *ku* sur place mais aussi traiter le problème du vieillissement de ces dernières. L'arrivée de ces nouvelles populations permet de revitaliser le réseau commercial, de réimplanter des cliniques. L'un des objectifs de l'arrondissement est aussi de sécuriser la zone contre les risques de séismes et d'incendies. Cela supposerait la destruction des vieux quartiers de maisons en bois. Leur remplacement par des *manshon* conduira à une gentrification totale avec, cette fois, la disparition des reliquats pittoresques de ces vieux terre-pleins du port de Tôkyô.

## **C. La rénovation du front de mer dans la baie de Tôkyô : Yokohama Minato Mirai 21 et Makuhari Shintoshin**

La rénovation des terre-pleins littoraux ne touche pas uniquement le port de Tôkyô. Les deux autres départements de la baie, Kanagawa et Chiba, ont entrepris de grandes opérations de villes nouvelles sur leurs terre-pleins côtiers. Celles-ci ont été conçues dans le même contexte que le RFT, celui de la Bulle. Leurs objectifs tiennent de la même logique : profiter de la demande foncière pour mettre en place des CBD capables d'attirer une part de l'activité d'affaire du Toshin.

Il s'agit des opérations *Minato Mirai 21* みなとみらい21 (« Port du Futur 21 ») à Yokohama et de *Makuhari Shintoshin* 幕張新都心 (Makuhari Nouveau Centre ville) à Chiba. La situation de départ n'est toutefois pas la même dans les trois villes de la baie. L'opération Makuhari de Chiba a eu finalement un faible impact sur la rénovation du front de mer de la côte du Keiyô. En revanche, on retrouve avec Minato Mirai 21, à Yokohama, un aménagement qui a, comme le RTF, initié une reconversion du front de mer.

### **1. Minato Mirai 21 (Yokohama)**

#### **a. L'opération**

L'opération Minato Mirai 21 s'étend sur un périmètre de 186 hectares qui ont été gagnés sur la mer en deux temps. À la fin du XIXe lorsque Mitsubishi installe ses chantiers navals, et au début des années 1980 dans le cadre même de l'opération. Elle réunit deux acteurs principaux : la ville de Yokohama et le groupe Mitsubishi.

Pour la municipalité de Yokohama, les objectifs sont doubles. Localement, il s'agit de réunir dans un même continuum urbain les quartiers centraux de la ville (fig.77). Ceux-ci, la gare centrale de Yokohama et le vieux centre historique du quartier de Kannai 関内, sont divisés par un relief. Cela permettait, au XIXe siècle, d'isoler le quartier réservé des occidentaux.

Régionalement, il s'agit d'implanter un quartier d'affaires qui puisse rivaliser en équipements et en image de marque avec le CBD de Tôkyô. Avec plus de 3,5 millions d'habitants, Yokohama est la deuxième ville du Japon. Elle n'en demeure pas moins dans un rapport de dépendance face à Tôkyô : c'est la seule ville millionnaire dont la population diurne diminue face à la population nocturne : 3,09 millions le jour contre 3,41 millions la nuit (en 2004). À titre de comparaison, Tôkyô connaît une hausse de plus de trois millions de personnes qui viennent y travailler la journée et Ôsaka un million.

Pour l'autre grand acteur, le groupe Mitsubishi, il s'agit de reconverter le site des chantiers navals de Mitsubishi Heavy Industry (*Mitsubishi Jūkō* 三菱重工) qui sont délocalisés plus au sud de la baie de Tôkyô.

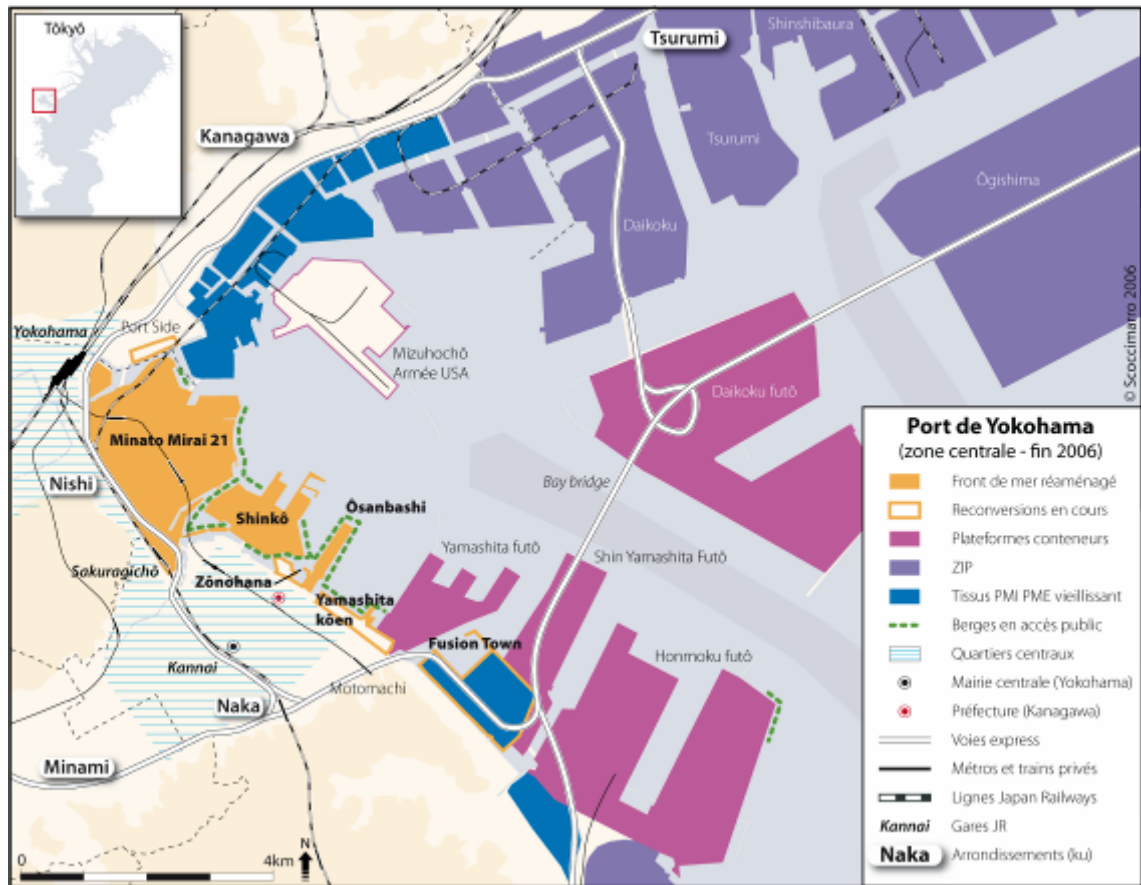


Figure 77 : La zone centrale du port de Yokohama.

### ***b. Échanges de bons procédés***

La conduite de l'aménagement se fait par l'intermédiaire d'une société mixte, Minato Mirai 21 Corporation, fondée en 1984. Le secteur public est composé de la ville de Yokohama, du département de Kanagawa et de la Tōshisaisei. Le principal acteur privé est l'immobilière Mitsubishi, propriétaire des terrains. Participent également la Banque de Yokohama et la Japan Railway. Cette dernière est propriétaire de friches intégrées au périmètre de l'aménagement, le vieux terre-plein de Takashima.

La ville de Yokohama prend en charge les travaux de remblais du front de mer, les équipements portuaires et la voirie. Elle implante certains équipements aussi divers qu'un centre de retraitement des ordures ou le musée municipal d'art moderne et prévoit de vendre le reste des parcelles pour financer l'opération.

Le gouvernement central<sup>124</sup> et le département de Kanagawa prennent en charge les digues de protection et un quai d'urgence en cas de catastrophe naturelle. Le MLIT dispose d'une parcelle sur le front de mer pour la construction d'un centre international

<sup>124</sup> Ministère des Transports et de l'Aménagement du territoire (*Kokudo kōtsūshō* 国土交通省), abrégé ci-après en MLIT.

de congrès, le Pacifico Yokohama (*Pashifiko Yokohama kokuritsu kokusai gikai jô* パシフィコ横浜国際会議会場).

Le secteur privé prend en charge la construction des bureaux, de l'hôtellerie de luxe et des centres commerciaux intégrés à ces immeubles.

Les travaux et la gestion de l'opération se fait au sein de la société mixte Yokohama Minato Mirai 21 Corporation. Elle coordonne le projet, mène les études de développement, la promotion et la publicité. D'autres entités mixtes sont établies pour la construction et la gestion de certains équipements comme la *Yokohama MM21 railway* qui construit et gère la Minato Mirai 21 line, un métro connecté au réseau Tôkyû en provenance de Shibuya.

La ville a financé la construction des 76 hectares de terre-pleins pour le remodelage de la zone dans le prolongement des terrains de Mitsubishi (fig.78). Le remembrement urbain qui s'en suit aboutit à un échange des terrains remblayés par la ville contre ceux des chantiers Mitsubishi<sup>125</sup> : c'est une privatisation indirecte de l'espace marin. Sur les terrains du front de mer, Mitsubishi implante ses hôtels de luxe et une partie du complexe de la « Landmark Tower », la tour la plus haute du Japon (296 m), ainsi que des immeubles de bureaux. Le groupe privé peut ainsi disposer de nouveaux terre-pleins sur le front de mer, une zone où le secteur privé s'est désengagé depuis les obligations d'accès public au littoral.

À la différence du RFT, le secteur public est ainsi dans son rôle plus traditionnel de facilitateur de l'opération. La municipalité de Yokohama ne s'est pas engagée financièrement dans de grands travaux d'infrastructures, d'équipements ou de développement foncier comme le département de Tôkyô sur le Rinkaifukutoshin. Le soin des grands ouvrages est laissé à la division immobilière du groupe Mitsubishi. Ce dernier ne vend d'ailleurs pas ses terrains mais gère son parc de façon autonome selon les mêmes procédures que sur son terrain de Marunouchi en ne pratiquant que de la location de parcelles, sans ventes fermes (KOYAMA, entretiens 2005).

---

<sup>125</sup> *Minato mirai 21 chûochiku tochi kukakuseirijigyô / jigyôkeikaku henkô keii* みなとみらい21中央地区土地区画整理事業・事業計画変更経緯 (Les opérations de remembrement urbain dans la zone centrale de Minato mirai - détail de l'évolution des opérations d'aménagement), document interne, 1 p., fourni par le bureau de l'aménagement urbain de la ville de Yokohama le 04/02/05.

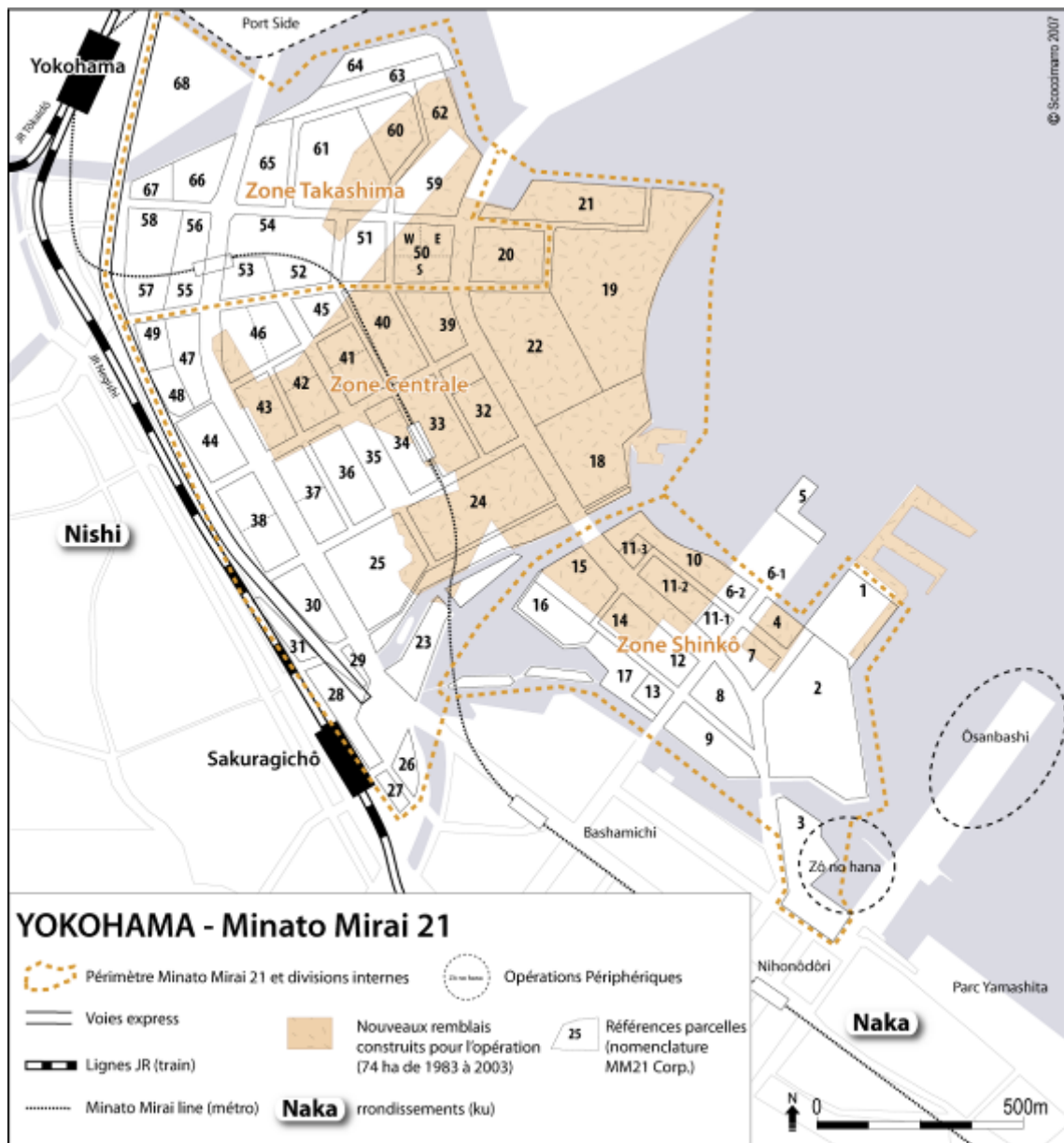


Figure 78 : Minato Mirai 21, périmètre et divisions internes<sup>126</sup>.

### *c. Du CBD au condominium de luxe*

Le plan final est officialisé en 1988, la même année que le Rinkaifukutoshin. Ces deux projets partagent d'ailleurs de nombreuses caractéristiques communes, comme le téléport, l'ambition de « ville pour le 21<sup>e</sup> siècle », des immeubles intelligents, l'accent mis sur un espace public de qualité, ou la construction de zones d'affaires pour déconcentrer l'hypercentre de Tôkyô. Le projet entre aussi dans une politique d'amélioration qualitative du port avec la mise en valeur du front de mer. Il est aussi

<sup>126</sup> Source : *Minato Mirai 21 infomêshon* みなとみらい 21 インフォメーション (Information Minato Mirai 21), Yokohama, Minato mirai 21 Corp., Bureau de l'urbanisme et bureau des affaires portuaires de Yokohama, Vol.72, édition spéciale, 32 p., (version papier), avril 2004 et Vol.78, 23 p. (version PDF), avril 2007.



présenté dans les brochures de l'époque comme un lieu d'avant-garde devant servir de canevas aux autres projets urbains (fig.79).

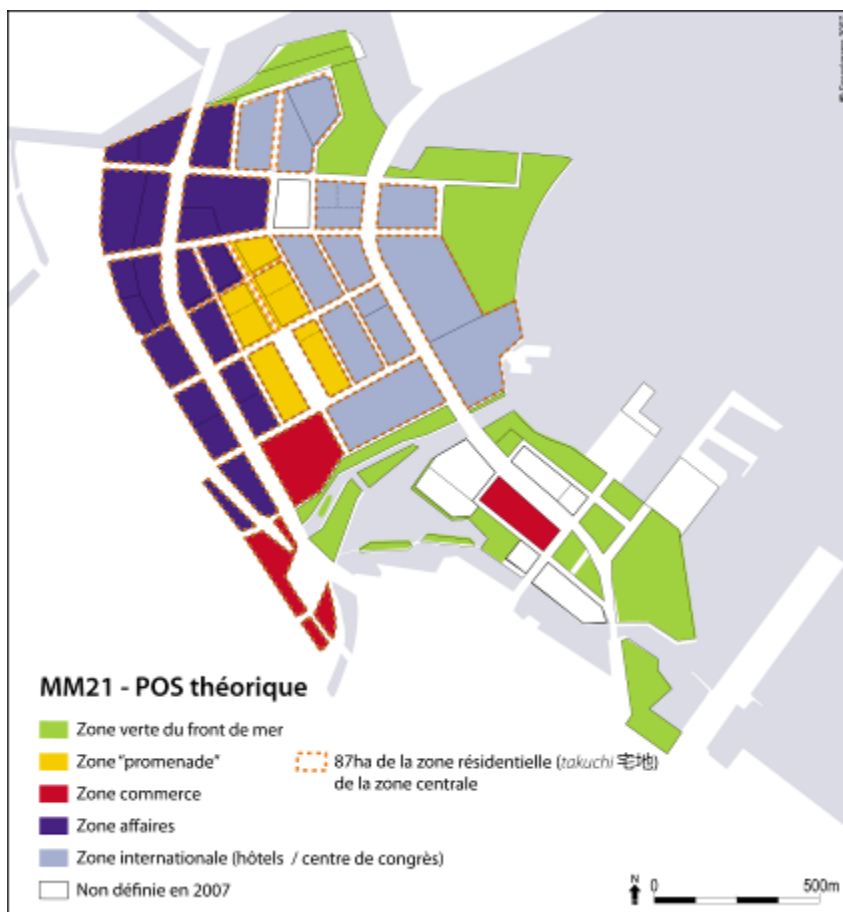


Figure 79 : POS des 186 ha de Minato Mirai 21.

La fonction « affaires » prédomine clairement sur toutes les autres au départ (fig.80). Les plans prévoient une population au travail de 190 000 personnes et 10 000 habitants.

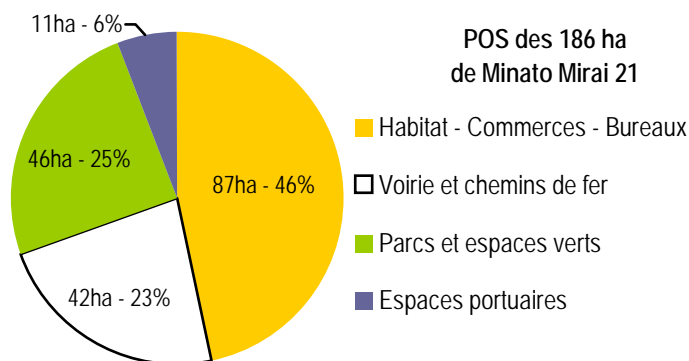


Figure 80 : Répartition de l'usage des sols sur Minato Mirai 21.<sup>127</sup>

<sup>127</sup> « Minatomirai21 no keikaku gaiyô to kôbetsu jigyô » (Minato Mirai 21, aperçu des aménagements et cas par cas des travaux みなとみらい 21 の計画概要と個別事業). *Minato Mirai 21 infomêshon*, Vol.72, édition spéciale, Avril 2004.

En 1983, quand le projet est lancé on pense en effet qu'il sera terminé pour 2000. Dans l'euphorie de la Bulle le périmètre ne cesse de s'agrandir pour atteindre 186 hectares.

De mars à octobre 1989, la zone centrale de Minato Mirai 21 dont le terre-plein est fraîchement terminé (1987), accueille l'exposition internationale YES 89 (Yokohama Exotic Showcase) dans le cadre des festivités marquant le 150<sup>e</sup> anniversaire de la ville. Cette manifestation connaît un certain succès en termes d'image de ville et vis-à-vis de la population qui se rend sur le terre-plein pour les attractions proposées, en particulier la grande roue. Cette manifestation a aussi pour conséquence de retarder d'une année le lancement de l'opération Minato Mirai 21. Ainsi, ce n'est qu'en novembre 1990 que les premiers terrains sont mis sur le marché avec la parcelle 24 pour le *Queen's Square*, (bureaux et centre commercial géant), ouvert en 1997 après trois ans de travaux débutés en 1994, dans le prolongement de la *Landmark Tower* ouverte en 1993.

En 1995, le plan d'urbanisme est de nouveau modifié mais cette fois ce sont les délais qui sont étendus à 2003. Une nouvelle modification en 1999 reporte à 2005 l'achèvement du projet. Initialement prévu pour loger 10 000 résidents, la zone n'héberge aucun habitant avant 2004. Comme sur le RFT, les parcelles n'ayant pas trouvé preneur sont louées temporairement pour des aménagements de type shopping mall en préfabriqués.

Cette opération, où la distribution des rôles est plus traditionnelle, n'a pas engendré les controverses qu'a connues le Rinkai-fukutoshin. La présence du propriétaire originel des lieux, le puissant groupe Mitsubishi, induit en revanche d'autres rapports de force dans les processus décisionnels, d'autant plus aigus lorsque le déroulement des opérations est perturbé par l'éclatement de la Bulle.

Lors de la révision de plan de 1999, un périmètre « résidentiel » a été tracé sur la plus grande partie de la zone centrale afin d'y permettre la construction d'infrastructures urbaines et surtout de logements. Sous la direction de Mitsubishi Jisho, l'ensemble est réorienté vers la construction d'immeubles d'habitations de haut standing. La Toshisaisei prend une place plus importante avec la redéfinition du POS pour permettre la construction de logements sur pratiquement tout le périmètre.

En juillet 2002 l'opération Minato Mirai 21 est intégrée aux nouvelles *zones de rénovation urbaine de réajustement rapide* (*Toshisaisei kinkyûseibi chiiki* 都市再生緊急整備地域) dans le cadre de la loi de renaissance urbaine (voir *infra* chapitre 4). En 2004 de nouvelles mesures de promotion de Minato Mirai 21 sont mises en place pour accélérer la marche de l'opération, en particulier un système de subventions par exonération de 5 ans de taxes foncières.

À cette période 34% seulement des terrains sont occupés définitivement, 16% sont occupés par des constructions temporaires<sup>128</sup>. C'est particulièrement le cas des shopping malls (*Jack Mall*, *World Porters*), des show-rooms (*Leaf Yokohama* et les vastes halls d'exposition pour les meubles Ôtsuka) ou encore un complexe de services aux cérémonies de mariages. Sur d'autres parcelles ce sont des revendeurs automobiles :

---

<sup>128</sup> *Minato mirai 21 jigyo ni suite* みなとみらい21事業について (Sur les opérations de travaux de Minato Mirai 21), document interne, 2 p. daté de décembre 2004, fourni par le bureau de l'aménagement urbain de la ville de Yokohama le 04/02/05.

*Toyota Joy Park, Nissan Car Place* ou encore *Jac Carlet Yokohama*. Sur une parcelle prévue pour une deuxième tour de Mitsubishi Heavy Industrie, ce sont des lotissements modèles pour les pavillons construits et commercialisés par l'immobilière Mitsubishi (fig. 81).

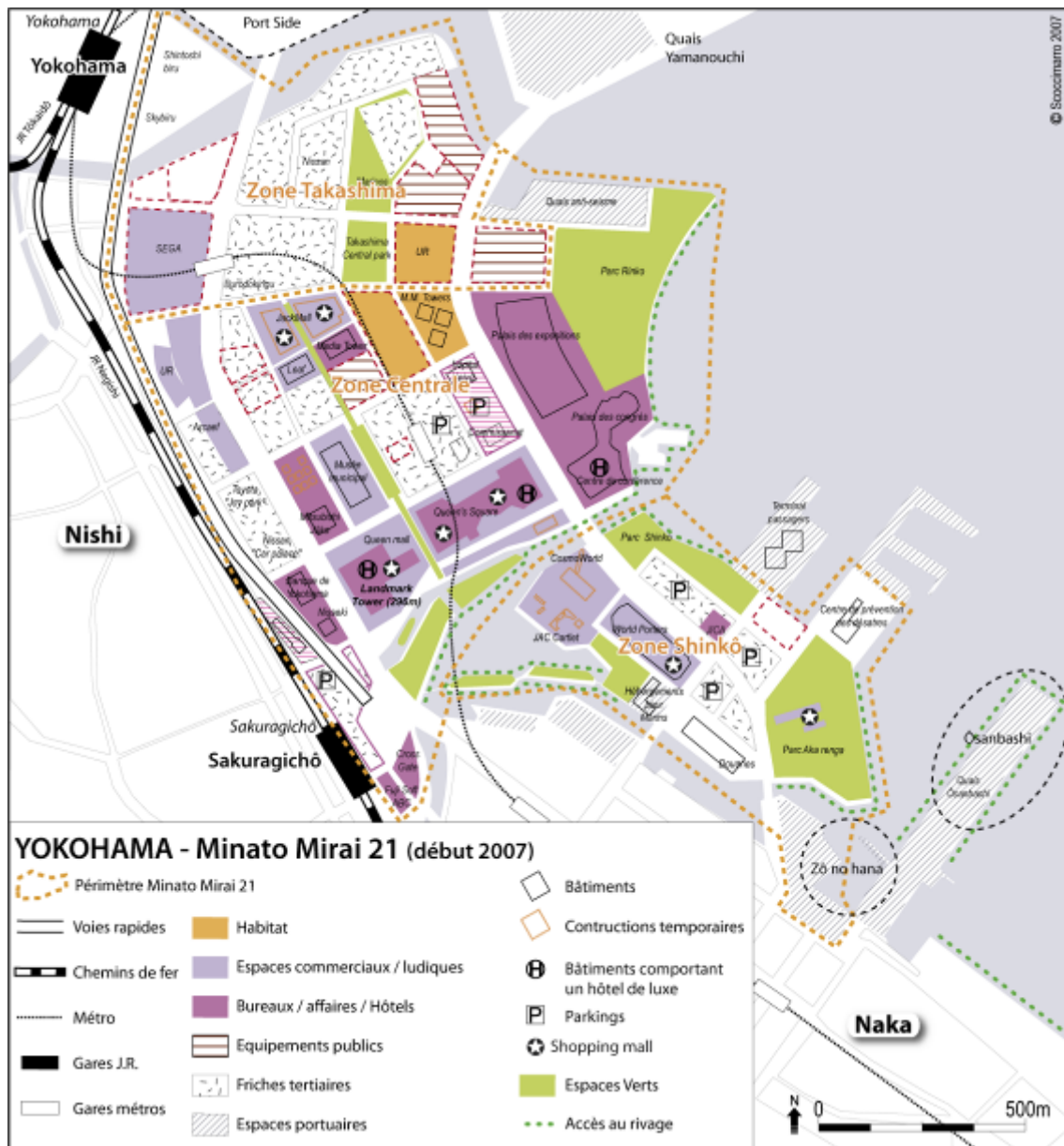


Figure 81 : Yokohama Minato Mirai 21 en 2007.

La population active atteint en 2004 50 000 personnes dans 903 entreprises installées sur le site. En 2005, ce sont 56 000 personnes qui travaillent sur la zone (derniers chiffres que nous possédons en 2007), réparties en 1 140 entreprises<sup>129</sup>. Le nombre d'employés correspond à pratiquement une fois et demi l'effectif du RTF (39 000 en 2006).

<sup>129</sup> *Minato Mirai 21 Information*, vol.18, mars 2007, Minato Mirai 21 Corp., 2007, 23 p.

Depuis 2004, sept nouvelles parcelles ont trouvé des acquéreurs et ont été mises en chantier. Certaines restent dans le cadre ludique, comme un complexe cinéma et des attractions multimédias du groupe Sega, ou un complexe hôtelier à visée touristique. Mais la fonction tertiaire supérieur commence à faire son apparition sur les parcelles à proximité de la gare centrale de Yokohama. Les négociations aboutissent en 2004 pour l'implantation du siège social de Nissan, et en février 2007, Mitsubishi Jisho acquiert une parcelle pour la construction d'un complexe d'affaires avec une tour de 123 m de haut. Dans le même temps, Mitsui Fudôsan<sup>130</sup> fait l'acquisition d'un terrain pour construire également un immeuble de bureaux, le Yokohama Mitsui Building, un ouvrage de 138 m de haut.

Ainsi, actuellement, en dépit du retard dans la vente des parcelles, le bilan n'est pas mauvais pour la municipalité. Les terrains vendus permettaient en 2003 de couvrir 73% des dépenses de la municipalité.

Le coût total de la construction de Minato Mirai 21 pour la municipalité était de 458,9 milliards de yen<sup>131</sup> (environ 2,9 milliards d'euros) en 2003, 82% du coût total des travaux qui s'élève à 557,6 milliards de yen (environ 3.5 milliards d'euros), soit quatre fois moins que le Rinkaifukutoshin et, même si la zone est deux fois moins étendue, Minato Mirai 21 est une opération moins onéreuse que l'aménagement de la Zone 13.

L'ensemble des taxes perçues auprès des entreprises installées sur MM21 rapporte par ailleurs plus de dix milliards de yen par an à la ville depuis 1997, ce qui est considéré aujourd'hui comme une opération rentable par les responsables actuels de l'opération à la mairie de Yokohama (SHIMADA, entretien 2005, confirmé par TANABE, entretien 2007).

Cela ne permet cependant pas à la ville d'atteindre son objectif de départ : fixer sur son territoire un plus grand nombre de fonctions tertiaires supérieures (fig.82).

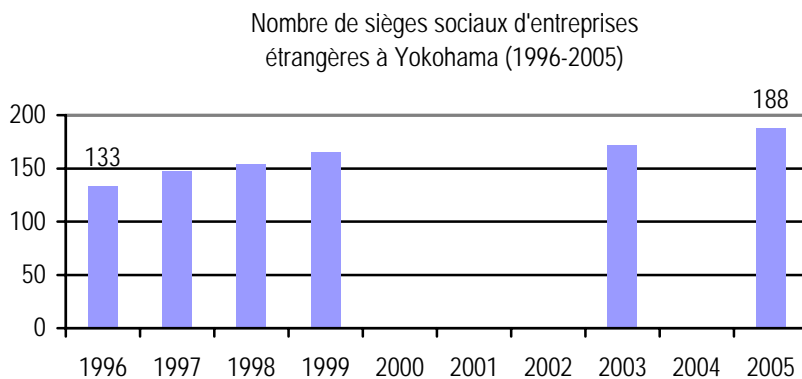


Figure 82 : Evolution du nombre de sièges sociaux d'entreprises étrangères à Yokohama 1996- 2005. (Source : Ville de Yokohama).

<sup>130</sup> Déjà présente avec les condominiums de luxe « Minato Mirai Midsquare » en association avec le groupe Tôkyû.

<sup>131</sup> *Minato mirai 21 jigyô ni tsuite* みなとみらい21事業について (Sur les opérations de travaux de Minato Mirai 21), document interne fourni par le bureau de l'aménagement urbain de la ville de Yokohama le 04/02/05, daté de décembre 2004, 2 p.

Quant à l'emploi, il reste cantonné à plus de 80% à des personnes résidant à Yokohama ou dans le département de Kanagawa (fig.83).

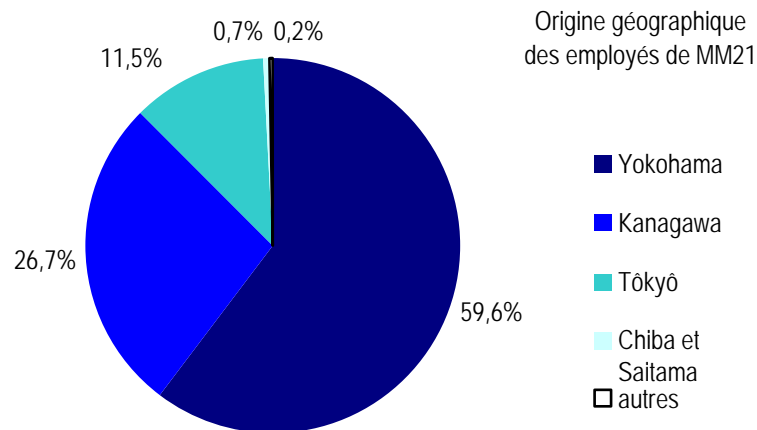


Figure 83 Origine géographique des personnes employées sur MM21 (2003).

Au contraire, la réorientation de l'aménagement vers la construction de tours de logements est à l'inverse des plans de départ. Ainsi, en 2008, ce n'est pas moins de 4 135 logements qui seront alors construits sur Minato Mirai 21, dans des tours de luxe, MMTowerMM, Towers Foresis et MM Midtown Square. Elles s'ajoutent aux tours de la Toshisaisei. L'habitat n'était pas la première des priorités pour la municipalité qui souhaitait ne surtout pas dépasser les 10 000 habitants sur la zone afin de ne pas avoir à construire de nouvelles infrastructures, des écoles en particulier, une obligation réglementaire à partir de ce nombre.

Ce n'est pas la préoccupation des autres acteurs de l'aménagement au sein de la Minato Mirai 21 Corporation, en particulier du plus puissant d'entre eux<sup>132</sup>, le groupe Mitsubishi qui poursuit le développement de résidences de luxe sur ses parcelles. Et peu importe si Minato Mirai 21 se transforme en cité-dortoir (photo.21).

<sup>132</sup> Il ressort des réunions de travail de la Minato Mirai 21 Corporation que c'est bien Mitsubishi qui a le dernier mot sur la conduite des opérations (TANABE, entretiens 2007).



Photo 21 : Forêt de *kôsho manshon* en cours de construction sur Minato Mirai 21 zone centrale. © R. Scoccimarro 2007.

Ces tours brisent les visées esthétiques des aménageurs (fig. 84) de la ville qui avaient souhaité une diminution progressive de la hauteur des bâtiments vers le front de mer (AKIMOTO, entretiens 2005).

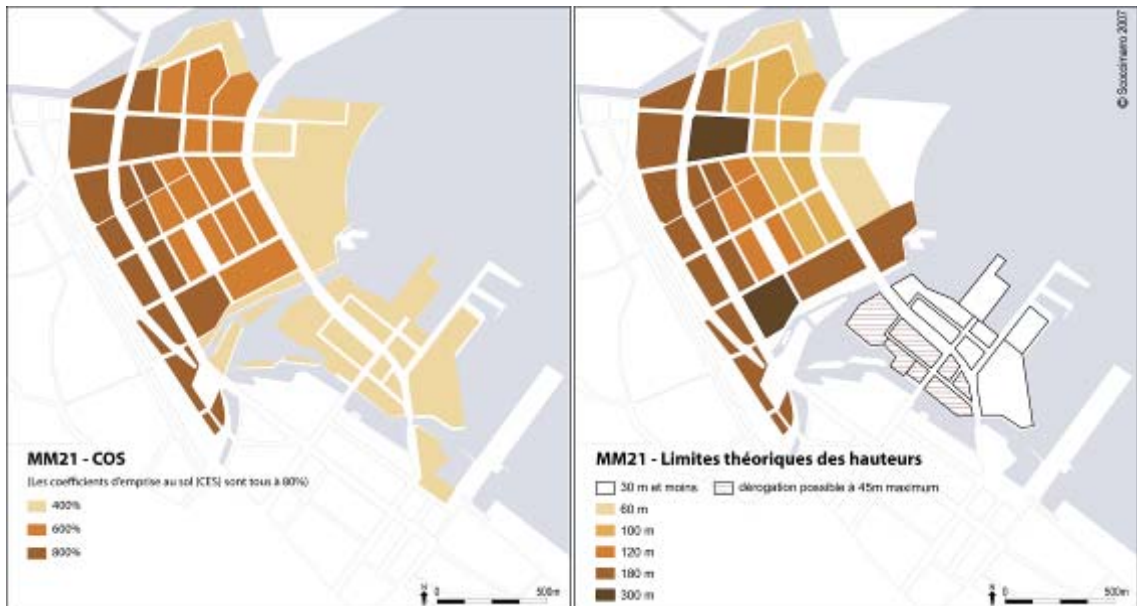


Figure 84 : COS et hauteurs maximales autorisées sur Minato Mirai 21

Le développement de Minato Mirai 21 s'oriente ainsi aujourd'hui vers deux directions : la construction de logements de haut standing et la poursuite du développement de zones commerciales ludiques. Du même type que celle du RFT, elles

connaissent avec le même succès : la fréquentation annuelle de Minato Mirai 21 dépasse également les quarante millions de visiteurs.

***d. Une enclave ludique qui initie une refonte paysagère du front de mer de la ville***

En 2005, le nombre de visiteurs sur Minato Mirai 21 a atteint 47 millions de personnes, une fréquentation qui dépasse celle du Rinkai-fukutoshin à la même date (41,6 millions de visiteurs en 2005).

Cette fréquentation en fait, avec le RFT, un des hauts lieux de loisirs et de tourisme dans la baie de Tôkyô : sur plus de 42 millions de personnes qui ont fréquenté Minato Mirai 21 en 2003, 21% seulement étaient des employés travaillant sur la zone, le reste, 79%, étaient des personnes en visite de loisirs<sup>133</sup>.

La « Landmark Tower » draine à elle seule plus de 35 millions de visiteurs par an. C'est un « haut lieu » de la ville, largement utilisé dans la politique d'image et de communication de la municipalité, mais aussi du groupe Mitsubishi à qui elle appartient.



Photo 22 : Bassin de radoub des chantiers de construction naval Mitsubishi, reconverti en lieu de concerts. © R. Scoccimarro 2005.

<sup>133</sup> Source chiffres suivants : *Minato Mirai 21 chiku he no heisei 15 nen no raigaisha ha yaku 40 000 000 nin, sono uchi ha 7 wari ga rejâ, 3 wari ga bijinesu* (Sur les 40 millions de personnes qui ont visité la zone Minato Mirai 21 en 2003, 70% sont venues pour les loisirs et 30% pour affaires) みなとみらい21地区への平成15年の来街者は約4000万人、そのうち7割がレジャー、3割がビジネス), Ville de Yokohama, Bureau de l'Aménagement Urbain, enquête menée en décembre 2003 sur 3 145 personnes, doc. 3 p. daté de mai 2004, fourni par le bureau de l'Aménagement Urbain de la ville de Yokohama le 04/02/05.

Les visiteurs se répandent dans les nombreux centres commerciaux ou attractions festives. Minato Mirai 21 est par ailleurs intégré dans le dispositif touristique de Yokohama. Il s'appuie sur une mise en valeur du patrimoine industriel et « *meijien*<sup>134</sup> » de la ville. Ainsi, un des bassins de radoub a été transformé en lieu de concerts en plein-air (photo 22).

Le site est relié au Yamanote par les lignes JR *Keihinkyûko* 京浜急行線 et Tôkaidô 東海道線 en direction de la gare de *Shinagawa*. La ligne de train-métro *Minato Mirai Line* connectée à la ligne *Tôkyû-Toyoko sen* 東急東横線, place depuis 2004, Minato Mirai 21 à 30 minutes de Shibuya. De Minato Mirai 21, on peut se rendre aisément dans les autres attractions urbaines qu'offre la ville : la *Chûkagai* 中華街 (quartier chinois), le vieux cimetière occidental, le quartier de la rue *bashamichi* 馬車道 avec ses bâtiments du XIXe siècle, ou encore la promenade *Yamashita kôen* 山下公園 (cf. fig.78 p.143).

En revanche les enquêtes sur la fréquentation de Minato Mirai 21 montrent qu'il s'agit en majorité de résidents de Yokohama, quelques visiteurs seulement étant issus du reste de la région capitale : plus de 61,6% viennent de la ville de Yokohama et 17,3% du département de Kanagawa (fig.85). Les visiteurs en provenance du département de Tôkyô ne dépassaient pas les 10% en 2003<sup>135</sup>.

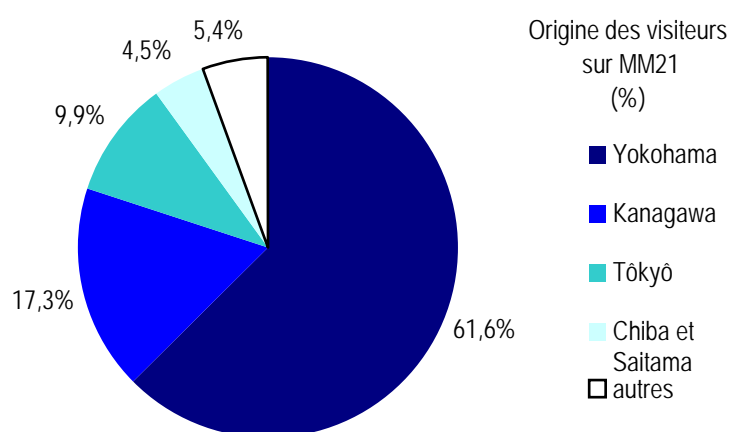


Figure 85 : Origine géographique des visiteurs de MM21 (2003)

En revanche, ces enquêtes consacrent le succès indéniable de Minato Mirai 21 comme « parc à thème de front de mer », de la même veine que le RFT à Tôkyô (photo 23).

<sup>134</sup> De l'ère Meiji (1878-1911).

<sup>135</sup> Les chiffres de 2005 sont du même ordre de grandeur (SHIMADA & AKIMOTO, entretiens, 2005).





Photo 23 : A gauche la « Landmark Tower », au centre « Queens Mall » et à droite le shopping mall « World Porters ». © R. Scoccimarro 2005.

Sur le pourtour de l'opération Minato Mirai 21, la zone historique du port est l'objet d'aménagements de reconversion du même type que ceux des terre-pleins du port de Tôkyô : des opérations mixtes de reconversion des friches industrielles et portuaires. Elles associent un grand groupe privé avec la Toshisaisei. Le produit : des shopping malls au pied de tours d'habitations et une rénovation généralisée du front d'eau sur le mode touristique-commercial.

## 2. Makuhari New City (Chiba)

Évoquons également l'opération Makuhari Shintoshin 幕張新都心 (Makuhari New City, ci-après sous l'acronyme MNC). Annoncée en 1983 l'opération MNC vise à doter le département de Chiba d'un CBD. Le Chiba-ken a été fortement marqué par le développement de l'industrie lourde, pétrochimie et sidérurgie ; pendant la HCE la fonction tertiaire s'y est très peu développée. La mutation de l'économie japonaise dans les années 1970 vers les secteurs de haute technologie incite les aménageurs à s'adapter au nouveau contexte. Aux débuts des années 1980 la financiarisation et l'internationalisation du Japon leur permet d'imaginer une réorientation vers le tertiaire d'affaires en profitant de l'expansion du CBD de Tôkyô et du déplacement dans le département de l'aéroport International de Tôkyô, à Narita, situé à 34 km du site choisie pour MNC.

### a. L'opération

Makuhari Shintoshin prend la forme donc d'un mégaprojet urbain s'étalant sur plus 522 ha de terre-pleins, construits entre 1973 et 1980 dans l'arrondissement Mihama (Mihama-ku 美浜区) de la ville de Chiba (Chiba-shi 千葉市). L'opération est dotée

d'un équipement phare, le centre de congrès géant, le « Makuhari Messe » 幕張幕張メッセ, 14 hectares au cœur d'une zone destinée au tertiaire d'affaires de 35 ha.

MNC est équipé d'un parc d'hôtels de haut standing et de zones de commerces, d'une zone de pour la recherche et le développement (R&D) de 60 ha et d'une zone résidentielle de 44 ha, Bay Town.

Les objectifs sont d'atteindre à terme 150 000 employés et 26 000 habitants pour 2010<sup>136</sup>. L'opération est prévue pour initier une mutation de l'urbanisme de Chiba. La ville nouvelle Bay Town doit trancher avec les nombreuses cités dortoirs que compte le département. Pour les aménageurs, les habitants de Bay Town, travailleront naturellement sur place, dans la zone affaire de MNC.

Le Chiba-ken reste l'acteur maître de l'opération, au sein d'une société mixte dans laquelle siègent la JR, l'OTM Seibu, Showa Gakuin (centre universitaire), la *zenekon* Kashima Kensetsu, NTT qui équipe un téléport, et l'immobilière Mitsui Fudôsan. Le groupe Mitsui est déjà présent dans l'aménagement d'une majorité des terre-pleins du littoral de Chiba. Néanmoins le projet n'est pas aussi intimement lié au groupe comme dans le cas de Minato Mirai 21 avec Mitsubishi. L'immobilière Mitsui Fudôsan occupe tout de même une place privilégiée dans les publications de promotion de l'aménagement destinées à convaincre des mérites de MNC comme zone d'affaires et d'habitat.

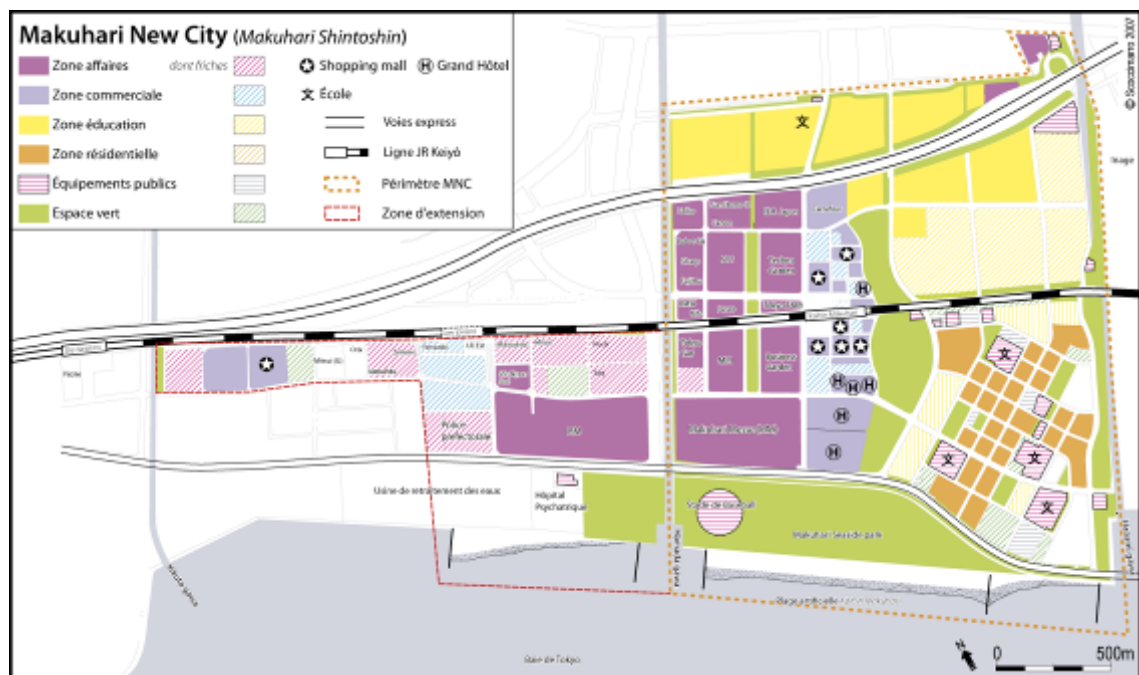


Figure 86 : POS de Makuhari Shintoshin<sup>137</sup>.

Le coût des travaux de MNC pour la zone affaire est de 225 milliards de yen<sup>138</sup>. La part des indemnités des coopératives de pêcheurs et des travaux de remblais ne

<sup>136</sup> *Makuhari shintoshin ni tsuite* 幕張新都心について (À propos de Makuhari NewCity), mémo de 6 p. daté de Janvier 2005, fourni par le Bureau des Affaires Générales du département de Chiba le 07/02/2005 et OGAWA, entretiens 2005.

<sup>137</sup> Source : *Makuhari Shintoshin* 幕張新都心 (Makuhari Nouveau centre urbain), Chiba-ken, Bureau des Travaux Publics, 2007, 12 p.

représentent que 15% du total des coûts de construction. Le coût total de l'opération est estimé à 3 000 milliards de yens<sup>139</sup> en incluant les constructions du secteur privé sur les parcelles de l'opération<sup>140</sup>.

Comme Rinkaifukutoshin et Minato Mirai 21, MNC se présente comme une « ville clés en main », équilibrée entre les fonctions affaires et habitat, destinée à être autonome du CBD de Tôkyô. L'opération vise également à la création de zone urbaine de qualité, rare sur les rivages de la baie de Tôkyô à Chiba (fig. 86).

### ***b. Un bilan en demi teinte***

Le plan d'aménagement final est présenté en 1985. La zone ouvre au public avec l'inauguration du Makuhari Messe en 1989. Les zones commerciales et les centres de recherche s'ouvrent avec le périmètre « *technogarden* » en 1990. Les premiers habitants s'installent à Bay Town en mars 1995.

Le Chiba-ken fonctionne par la vente ferme des terrains et ainsi, à la différence de RFT et Minato Mirai 21, les premières parcelles de MNC sont cédées pendant la Bulle. Dans la zone dédiée aux affaires, la quasi-totalité des immeubles ont été construits dès 1993.

Actuellement, malgré la révision à la baisse des ambitions de CBD pour l'aménagement ou le faible taux de remplissage des immeubles de bureaux (MATSUDA, entretiens, 2005), MNC ne compte que très peu de friches tertiaires. En avril 2007, seule une parcelle de la zone « affaires » restait sans acquéreurs.

Cependant, malgré la précocité de l'opération, qui permet au Chiba-ken d'éviter les déboires financiers du type RFT, MNC est loin de remplir les objectifs assignés au nouveau CBD dans cette partie de la mégapole de Tôkyô.

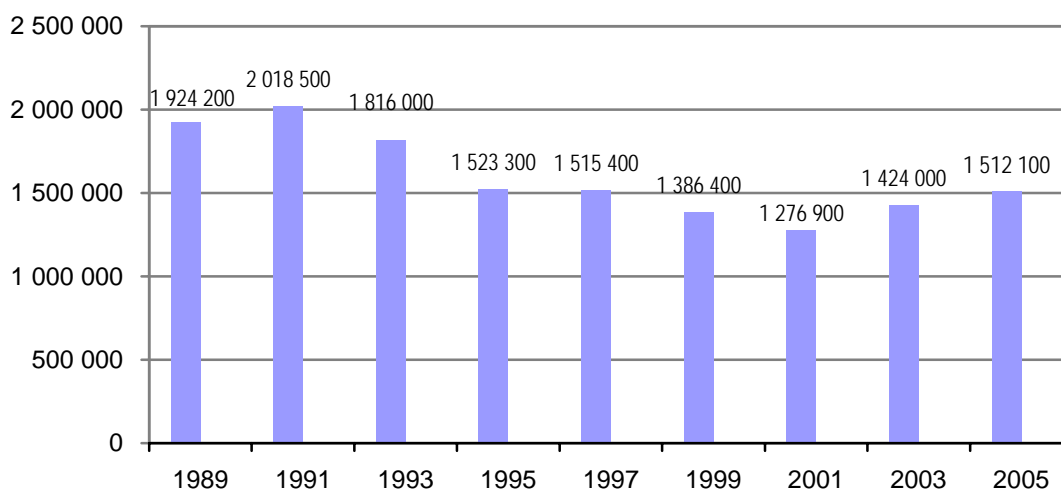


Figure 87 : Fréquentation du Tôkyô Motor Show (1989-2005)<sup>141</sup>

<sup>138</sup> Environ 1.42 milliards d'euros.

<sup>139</sup> Près de 17 milliards d'euros.

<sup>140</sup> *Makuhari Shintoshin* 幕張新都心 (Makuhari Nouveau centre urbain), Chiba-ken, Bureau des Travaux Publics, 2007, 12 p.

Seul le « Makuhari Messe » s'est imposé, par sa taille, comme le premier centre de congrès de la région capitale (fig. 87). Il accueille notamment le *Tokyo Motor Show* et des compétitions sportives internationales. La zone n'est d'ailleurs véritablement active qu'à ces occasions. Le reste du temps, c'est plus souvent un quartier fantôme. Les hôtels d'affaires fonctionnent ainsi surtout sur un mode saisonnier, selon les dates des congrès et des salons du Makuhari Messe.

Le projet de faire de MNC un centre d'affaires a plutôt échoué. Les groupes installés sur la zone y installent leurs succursales et des centres de recherche délocalisées, mais pas de sièges sociaux. La fonction « éducation » est remplie par ces cycles courts qui forment des hôtesse de l'air, des infirmiers ou des techniciens multimédia.



Photo 24: Shopping mall à *Makuhari Shintoshin*. © Scoccimarro 2005.

Les parcelles de la zone commerces, qui devait être le cœur de la vie urbaine de MNC, sont aménagées en shopping malls et zones de loisirs, louées bas prix avec des baux de 15 à 20 ans (photo 24).

### ***c. « Bay town » ou « ghost town » ?***

La ville nouvelle *Bay Town* avait pour l'objectif de revaloriser socialement l'image de Chiba, en attirant des populations plus aisées, et en offrant un vrai quartier de ville et non une simple cité-dortoir. Pour attirer des populations à même de travailler dans le centre d'affaire de MNC, les aménageurs ont parié sur l'innovation architecturale en

---

<sup>141</sup> Source : Tōkyō Motor Show, Japan Automobile Manufacturers Association inc. (*Nihon jidōsha kōgyōkai* 日本自動車工業会).

jouant sur la forme du bâti pour tenter de créer l'urbanité. Le résultat est original dans cette partie du monde et à l'heure actuelle : Un quartier haussmannien. Photos du boulevard Saint-Germain ou de la rue de Rennes à l'appui, c'est l'archétype des quartiers du Paris de la fin XIXe qui est pris en modèle. Ce ne sont pas pour autant des urbanistes français qui ont été engagés, mais un cabinet basé sur la côte ouest des Etats-Unis<sup>142</sup>.

Dans la pratique cela se traduit par des règles construction et un cahier des charges strict qui met l'accent sur la trame viaire et la forme du bâti<sup>143</sup>.

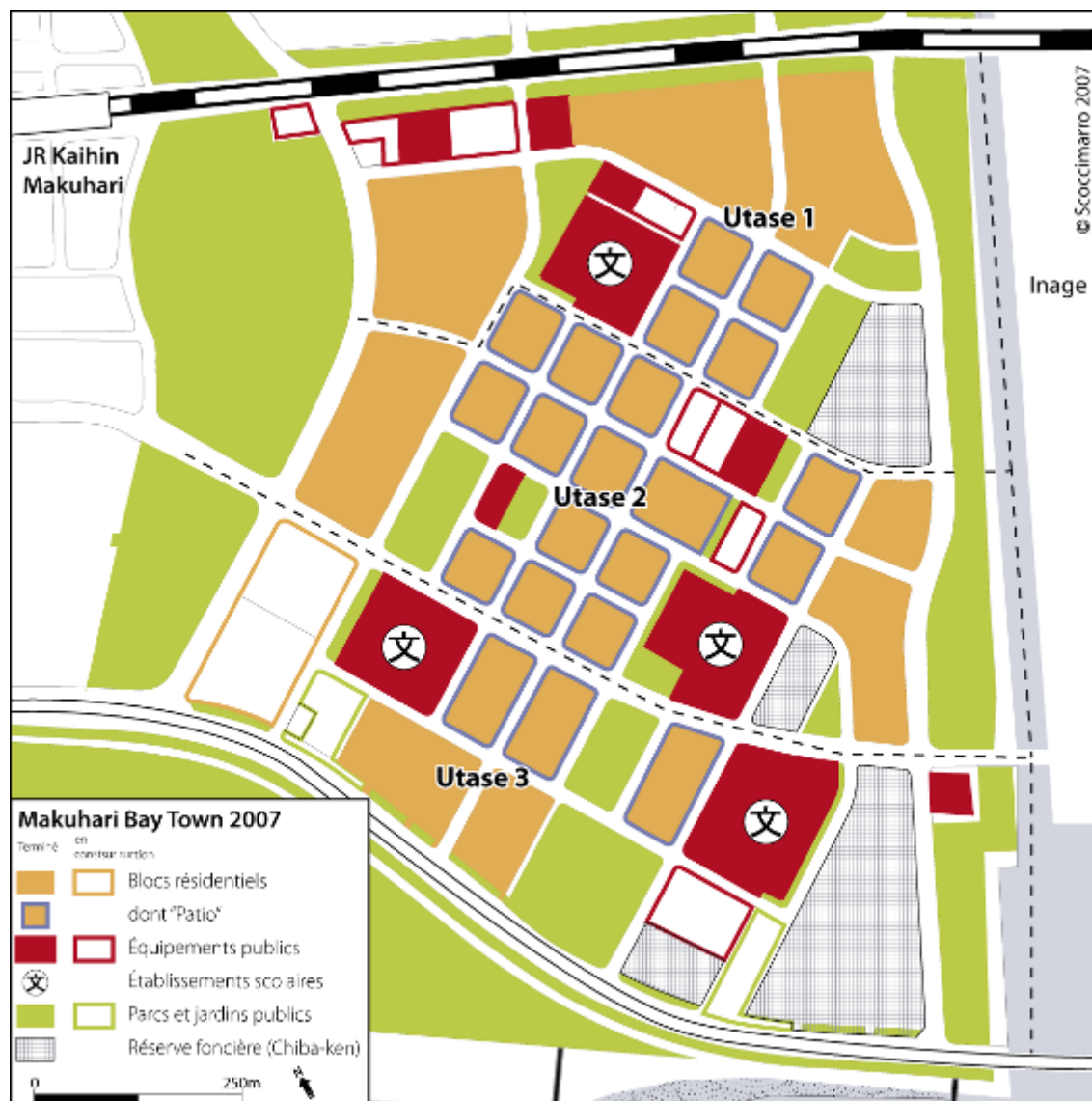


Figure 88 : La zone résidentielle de MNC, Bay Town.

<sup>142</sup> Le cabinet Andrew SPURLOCK & Martin POIRIER, architecture et *urban design*, qui interviennent dans le monde entier pour refaçonner (i.e. globaliser) quartiers urbains et fronts de mer en « Urban city quarter» et autres « Urban Waterfront ».

<sup>143</sup> *Makuhari ābanisuto* (Les urbanistes de Makuhari) 幕張ア-バニスト, Préf. de Chiba, Bureau des travaux publics, printemps 2003, 50 p.

La rue est au centre du projet, elle doit faire l'urbanité. Organisée en trame orthogonale, coupée par des avenues, la grille est orientée terre-mer, dans la lignée des hauteurs maximales autorisées. Celles-ci enserrent le quartier et décroissent en direction de la côte (fig. 88).

Les immeubles d'habitations, les « patios », sont l'unité de base du quartier. Ils forment des blocs carrés avec des cours intérieures privatives, mais ouvertes pour certaines. Ils sont de tailles régulières avec des COS précis, limités dans le centre à six étages. Chacun doit cependant dégager une originalité architecturale spécifique. Il n'est pas question d'alignements de même facture, mais d'une cohérence de l'ensemble. Au rez-de-chaussée des commerces sont installés. Ils sont sensés initier la vie de quartier, animer ce petit monde.

Les intérieurs des *patios* sont aménagés en petits jardins avec des équipements destinés à la mise en place de convivialités : bancs, barbecues et gestion centralisée des poubelles. Certaines de ces cours intérieures sont closes, mais pas toutes : il faut créer l'interaction avec la rue et donc aussi favoriser l'accès aux espaces de vie commune, en particulier entre les différents blocs.

Les aménageurs ont en partie atteint leurs objectifs. En février 2007 la population était de 21 000 habitants dans 7 534 foyers. Ils sont 22 116 en mars de la même année avec une moyenne d'âge de 32 ans<sup>144</sup> qui tranche avec le vieillissement généralisé des cités-dortoirs construites sur les terre-pleins de Chiba pendant la HCE.

L'objectif de 26 000 habitants pour 2010 sera atteint. Mais si la population est jeune et féconde, les responsables de l'aménagement chiffrent à 80% la part des habitants de Bay Town qui travaillent à Tôkyô et à seulement 8% ceux travaillant dans la zone affaires de MNC (entretiens 2005 avec les responsables de l'aménagement). Les salariés de cette zone sont eux plutôt originaires du reste de la zone mégapolitaine.

Autrement dit le concept de ville autonome et intégrée ne tient pas plus au Japon qu'ailleurs.

Dans les rues de Bay Town, les patios sont réussis esthétiquement et la ville est agréable. Elle est ressemblante pourtant à une cité-dortoir. Ainsi les commerces de proximité au bas des immeubles sont très limités et peu enclins à créer l'activité et la scène urbaine voulues : des superettes, des concessionnaires automobiles, des agences immobilières. Même les fleuristes ou les restaurants italiens installés à dessein pour animer le quartier sont peu fréquentés et les passants passent, sans s'arrêter ni flâner.

A l'inverse, dans les shopping malls en préfabriqué construit autour de la gare *Kaihin Makuhari* de la zone commerces de MNC, c'est l'effervescence. Celle-ci contraste fortement avec les rues désertes de Bay Town, autant les après-midi que le soir, lorsque les salariés sont rentrés (Photo 25).

---

<sup>144</sup> Source statistique : enregistrements auprès de l'état civil de l'arrondissement de *Mihama* (Chiba-shi) au 31/03/2007.



Photo 25 : Une rue de Bay Town aux alentours de 19h00 en semaine. © Scoccimarro 2007.

\*

Nous avons tenté dans cette partie de montrer le rôle de la reconversion des terre-pleins du port de Tôkyô dans le phénomène plus global de retour au centre ville. Celui-ci est d'abord le produit de l'inflation foncière et des mesures de relance du secteur immobilier incitant à la construction de tours d'habitations en hauteur. Les friches industrielles des terre-pleins du port, aux mains de grands groupes, ont facilité la mise en place rapide et massive de telles opérations.

L'aménagement du Rinkaifukutoshin, dont la partie Daiba figure en exemple dans les publications du Tochô destinées au développement des terre-pleins de Harumi et de Toyosu, a par ailleurs révélé le potentiel des bassins et des canaux de l'intérieur du port de Tôkyô pour mettre en valeur ces opérations urbaines. Plus petites et moins ambitieuses, celles-ci ont entamé une refonte sociale et paysagère dans cette partie centrale de la mégapole.

On retrouve cette même tendance sur le front de mer de Yokohama avec l'opération Minato Mirai 21. Celle-ci fonctionne sur un mode plus classique avec l'association des autorités locales à un grand groupe, Mitsubishi. Le résultat n'est cependant pas si éloigné de celui de la Zone 13 : Minato Mirai 21 est bien devenu une enclave ludique

sur le front de mer de Yokohama. En revanche, la présence de Mitsubishi force l'adaptation à la demande foncière actuelle, au risque de transformer le centre d'affaires désiré par la ville en un quartier d'habitations de haut standing.

Ces nouveaux quartiers, ces paysages de fronts d'eau, inédits jusqu'à récemment dans la baie de Tôkyô, tranchent dans tous les cas avec la ville habituelle. Nous allons à présent essayer d'en analyser la nature et le sens.



### PARTIE III

Reproduction de l'espace, production de la ville :

Le passage au *wôtâfuronto* ウォーターフロント



*Vue sur le centre de Tôkyô depuis Daiba, Rinkai Fukutoshin, 2007*

Que ce soit au sein de grandes opérations d'urbanisme ou sur de plus petits périmètres, des quartiers urbains entiers ont été créés en remplacement des espaces portuaires et industriels des villes japonaises.

Les aménageurs ont présenté les projets de ces nouveaux quartiers sur terre-pleins comme des villes nouvelles du XXI<sup>e</sup> siècle. Ce fut l'occasion de construire une ville originale. Leur dessein était facilité par les moyens dont ils disposaient, des surfaces vierges permettant tous les possibles.

Les nouveaux quartiers créés sur les terre-pleins du front de mer tranchent en effet avec la ville japonaise « traditionnelle » des arrondissements centraux, de la Shitamachi ou encore de la grande banlieue. Mais au-delà des appellations promotionnelles de villes du XXI<sup>e</sup> siècle » ou de « villes du futur », quelles sont les vraies innovations de ces quartiers ? Nous consacrerons un premier chapitre à l'analyse du produit urbain des opérations de reconversion des terre-pleins de la baie.

La reconversion du front de mer, initiée avec l'opération Rinkaifukutoshin, poursuivie dans les terre-pleins du centre du port de Tôkyô, met un terme partiel à la monopolisation du front de mer par l'industrie et à la relégation des activités les moins valorisantes dans cette partie de la mégapole. C'est une mutation de taille face aux pratiques qui ont marqué la HCE d'après-guerre. Mais même depuis Edo, pour la première fois, la zone littorale n'est plus consacrée à la production et aux quartiers populaires, mais est un lieu d'implantation de classes plus aisées.

Ce retournement n'est pas uniquement lié au progrès technologique qui sécurise les constructions sur ces zones. En effet, le front de mer et son paysage sont des éléments de mise en valeur de ces nouveaux quartiers dans le cadre de la globalisation paysagère de la ville.

Les nouveaux paysages urbains créés à cette occasion sont devenus des hauts lieux de la mégapole et c'est désormais la fréquentation touristique et commerciale qui sert de base au redéveloppement de ces aménagements. Le littoral ressemble ainsi de plus en plus au modèle établi en Amérique du Nord et exporté par la suite au reste du monde, celui du *waterfront* auquel nous consacrerons le deuxième chapitre de cette partie.

Enfin, nous consacrerons le dernier chapitre de cette partie au problème de la gestion du « trop-plein de terre-pleins » sur le littoral, à l'encontre des théories sur le manque d'espace dans les mégapoles japonaises. Les terre-pleins aménagés aujourd'hui datent des années 1950 pour les plus récents. Or pour Tôkyô, c'est déjà à 10 km au large du Rinkaifukutoshin que se terminent les derniers terre-pleins construits, ceux du brise lame central (*Chûôbôhatei* 中央防波堤). Une surface de 500 hectares d'espaces vierges à aménager.

## **Chapitre 6 : Production de villes nouvelles ou de nouvelles villes ?**

### **A. Des villes du XXI<sup>e</sup> siècle ?**

Les aménageurs des opérations que nous avons présentées au chapitre précédent promettent invariablement des villes pour le XXI<sup>e</sup> siècle, incluant ce chiffre 21 jusque dans la toponymie. Qu'en est-il exactement ? La nouveauté urbaine se résume surtout à une débauche d'innovations techniques, principalement sur le mode de l'automatisation à outrance. L'archétype en est l'immeuble intelligent, un bâtiment dont la gestion des réseaux, des flux, est centralisée et gérée par informatique : les connexions au câblage par fibres optiques, les ascenseurs, les déchets, la consommation électrique ou encore la climatisation.

On retrouve cette automatisation au niveau de la rue et des transports : train sans chauffeur, tapis roulant automatique, indication en temps réel du trafic routier ou du remplissage des parkings. Minato Mirai 21 et RFT qui sont des aménagements intégrés en sont de bons exemples. On retrouve cette tendance dans les terre-pleins de Kôbe Port Island et Rokkô Island.

Le plan des quartiers est orthogonal, suivant un zonage fonctionnel au niveau des parcelles. Celles-ci accueillent des bâtiments cubes dont les audaces architecturales sont finalement surtout formelles. L'idée de multifonctionnalité du bâti, c'est-à-dire des bâtiments réunissant selon les étages, des commerces, des bureaux et de l'habitat, est limitée à des formes déjà connues : des commerces de proximité au bas d'immeubles d'habitation. Ainsi les périmètres mixtes regroupant « habitat - commerces - affaires » se traduisent dans les faits par la possibilité d'utiliser ces parcelles pour des tours d'habitation, des shopping malls ou des immeubles de bureaux. C'est un moyen d'assouplir, sinon de les vider de sens, les POS. Cela se vérifie particulièrement bien sur le périmètre Daiba du RFT et sur Minato Mirai 21, où la mixité fonctionnelle correspond en fait à une juxtaposition de parcelles utilisées pour des usages hétérogènes. Seul contrainte réelle, l'impossibilité de construire des surfaces agricoles ou industrielles.

L'habitat, qui se développe est lui composé exclusivement de tours ou de barres de logements. Le lien commercial est limité aux superettes ouvertes vingt-quatre heures sur vingt-quatre, aux supermarchés de taille moyenne et aux galeries marchandes. Rien de révolutionnaire donc.

Le plus paradoxal, c'est que ces « villes du XXI<sup>e</sup> siècle » se révèlent particulièrement mal adaptées aux besoins urbains de notre siècle, en particulier sur la question des déchets ou de la consommation énergétique. Certains déchets sont « traités » sur Rinkaifukutoshin ou Minato Mirai 21 qui sont des quartiers propres. Mais on retrouve les déchets dans des centres d'incinération et non dans des usines de recyclage. Concernant les bâtiments intelligents, certes les tapis roulants ne se mettent en marche qu'en présence des passants, mais la question de la sobriété énergétique est complètement absente de la conception des immeubles et de l'ensemble des opérations.

Le versant « écologique » et « proche de la nature » est assuré par la plantation d'espaces verts et l'aménagement de plages artificielles, mais la question écologique est absente des projets et des slogans. L'automatisation des tâches, l'embellissement par les

jeux de lumière, la climatisation généralisée et toutes les débauches technologiques n'en font pas des villes écologiquement durables.

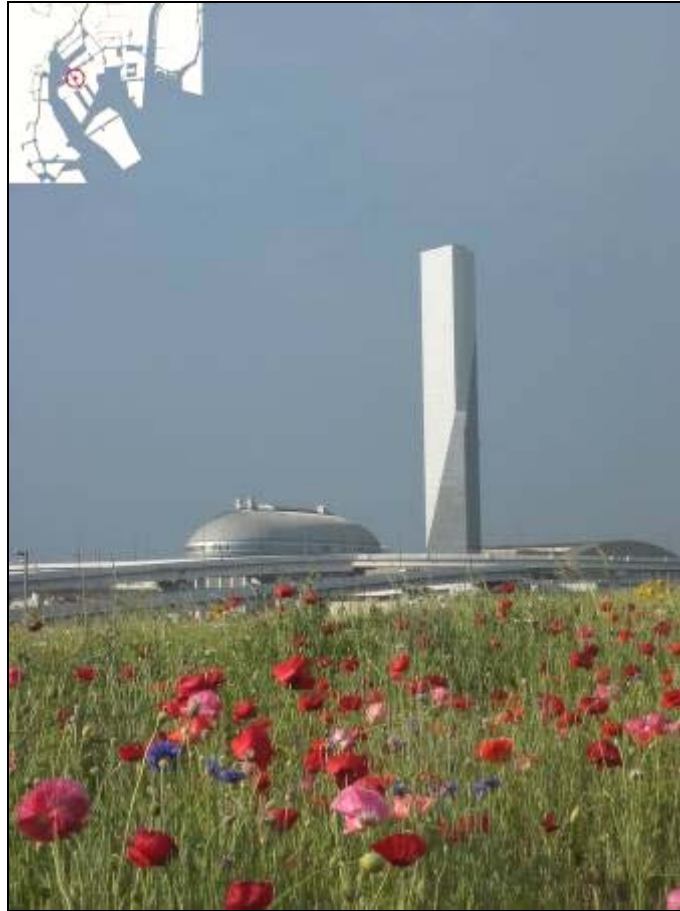


Photo 26 : Des villes pour le XXIe siècle ? Gazon japonais et incinérateur du Kôtô-ku sur le RFT. © Scoccimarro 2001.

Ces nouveaux quartiers relèvent plus de la ville du XXe siècle que des besoins de celle du XXIe. Mais ce n'est pas étonnant si on prend l'exemple du Rinkaifukutoshin, promu et conçu par des hommes de la Haute-Croissance. SUZUKI Shun.ichi (1910- ) avait 68 ans lorsque l'aménagement est présenté en 1988, et TANGE Kenzo (1913- ) avait 71 ans en 1984 lorsque les premières ébauches architecturales sont présentées. Une décennie où les discours sur la ville durable, la sobriété énergétique et le réchauffement climatique n'étaient pas encore à l'ordre du jour du marketing urbain et à celui des décideurs.

Pourtant, sur d'autres plans moins visibles immédiatement, ces quartiers portent des éléments de rupture avec les pratiques en cours dans les espaces plus conventionnels de la mégapole. Ils peuvent, à défaut de la ville du futur, initier des formes urbaines moins habituelles dans les centres villes mégapolitains.

## **B. La nouvelle fabrique de la ville**

### **1. Le train intégrateur, mais non structurant**

Ce fut dans un premier temps des infrastructures routières, ponts géants, autoroutes, qui raccordaient les terre-pleins entre eux puis au centre ville. Nous avons montré que

dans le cas du RFT, ce sont surtout les infrastructures de transports ferroviaires, métros et trains, qui ont été déterminantes pour permettre la fréquentation des lieux.

Ces aménagements sont pourtant très bien adaptés à la voiture. Plus que dans le reste de la ville, la desserte par les autoroutes intra urbaines, la voie express côtière (*wangandôro* 湾岸道路) qui ceinture la mégapole et les friches tertiaires, transformées en de nombreux parkings, facilitent l'usage de la voiture.

Ainsi l'automobile reste un moyen de transport important pour se rendre dans ces quartiers. Elle arrive aujourd'hui en seconde position derrière le train, mais avec des taux qui ne sont pas très éloignés. À la différence du centre ville, même élargi aux 23 arrondissements de Tôkyô, les quartiers d'habitations sur terre-plein sont fréquentables en voiture. Les nouveaux ponts routiers permettent un accès plus rapide en voiture, en particulier ceux construits en radiale depuis le quartier de Ginza, qui traversent les terre-pleins de Tsukishima, Harumi et Toyosu. Ces avenues à quatre voies, non payantes, permettent de relier directement le centre ville en automobile, mais permettent aussi de traverser toute la zone des terre-pleins du port en vélo ou à pied. On peut désormais aller de Ginza à Ariake en quasi ligne droite, sans se perdre dans le dédale des terre-pleins de l'arrondissement de Kôtô.

Cependant le transport collectif permet une venue dans le cadre des trajets urbains quotidiens. La connexion au réseau ferré principal, dont le Yamanote, intègre le front de mer dans le champ du possible des trajets quotidiens.

Une seule ligne de métro, la ligne Yûrakuchô reliait entre eux les terre-pleins du port jusqu'en 1995 et l'arrivée du Yurikamome (cf. fig.33 p.73). Aujourd'hui pas moins de trois lignes de métros supplémentaires sont apparues sur les terre-pleins du port de Tôkyô. Les connexions ont été décisives dans la fréquentation sur le mode de l'excursion ludique sur le RFT. Elles permettent aujourd'hui des aménagements de la même veine comme Toyosu Lalaport ou la galerie marchande de Harumi Triton Square.

Avant le raccordement au réseau ferré, la venue sur les terre-pleins est une sortie en voiture, un *doraibu* ドライブ (de l'anglais *drive*, une excursion en voiture). Lorsqu'on peut venir par le réseau ferroviaire ou le métro, c'est une sortie en ville.

Malgré ce rôle important, les gares, de métro ou de trains, ne sont pas devenues des éléments de centralité dans ces aménagements sur les terre-pleins. Ainsi, à la différence de la ville conventionnelle ou des villes nouvelles de banlieues, la centralité ne procède pas des gares, limitées à un rôle fonctionnel.

Il est ainsi notoire de constater l'absence des grandes compagnies ferroviaires privées dans le processus de création de ces nouveaux quartiers, comme dans l'offre commerciale dont les OTM se sont fait une spécialité (AVELINE, 2003). Les shopping malls sont aux mains des grands opérateurs fonciers de la capitale : Mitsubishi, Mitsui, Sumitomo, Mori Biru.

Les OTM avaient pourtant joué un rôle important dans l'innovation urbaine du XXe siècle avec la création des villes jardins ou encore la construction des banlieues dortoirs sous forme de *New Town* au long de leurs lignes après les années 1950 (PELLETIER, 1994).

Les OTM sont traditionnellement très peu présents dans la zone portuaire, les groupes industriels organisant eux mêmes, dans leurs ZIP, les connexions ferroviaires au réseau principal. Une exception cependant, la présence des friches ferroviaires de la JR. Mais elle n'agit pas là comme un opérateur ferroviaire, mais en propriétaire

foncier, comme c'est le cas de la friche Takashima de Minato Mirai 21. Quant aux nouvelles lignes de transports ferroviaires construites spécialement pour le réaménagement des terre-pleins, elles sont gérées par les entreprises mixtes du troisième secteur.

Le mode de propriété des terre-pleins en est en partie responsable de cette situation. Très verrouillé, il est soit aux mains d'opérateurs publics, soit d'un opérateur privé à l'origine du projet. Comme il s'agit au départ de parcelles industrielles, c'est à la branche foncière des opérateurs privés que revient le développement des terrains.

Au fond c'est la même logique qui opère dans l'urbanisation de la ville terrestre « habituelle » et celle des ASM, à savoir le rapport au foncier. En effet, dans le premier cas les OTM ont largement la maîtrise de celui-ci, mais pas dans le second. La symétrie est inversée. Sur cette base foncière s'organise un aménagement différent dans sa conception, sa gestion et la forme paysagère qui en résulte.

## **2. La ville du « troisième secteur »**

L'aménagement des avancées sur la mer par les grands projets urbains a été exclusivement l'affaire de sociétés mixtes de développement, dit de « troisième secteur » (*dai san sekutâ* 第三セクター). Ces partenariats publics privés (PPP) ont été considérés, depuis les années 1980, comme l'outil idéal de l'aménagement urbain parce qu'il permettait, en théorie, le financement privé d'aménagements publics.

Les rôles se répartissaient pourtant de la même façon que lors de la HCE : infrastructures et équipements financés par les autorités publiques et cession des terrains gagnés au secteur privé. On retrouve, dans les mégaprojets urbains, les grands groupes traditionnels de l'aménagement littoral de la baie, Mitsubishi et Mitsui, avec lesquels les autorités locales fonctionnent de concert. La collaboration se faisait à l'aide de cycles de conférences organisées entre les branches « projets et aménagement urbains » des différentes entités, auquel participent également des universitaires et de futurs clients comme les équipementiers et les constructeurs..

L'opération RFT avait poussé cette logique au point de prévoir un financement complètement autonome. Les déboires financiers de ce projet montrent que ce modèle a en grande partie échoué à atteindre les objectifs fixés, à savoir financer des équipements publics par des fonds privés. Pour Minato Mirai 21, l'adaptation de l'opérateur privé conduit au dévoiement de l'opération tant dans son aspect fonctionnel que paysager<sup>145</sup>.

Après le dégonflement de la Bulle l'idée que les fonds privés peuvent financer les équipements publics s'est révélée in fine une politique assez hasardeuse parce que trop dépendante de la conjoncture. Le secteur privé peut se désengager, ou remettre à plus tard ses investissements ; il n'en est pas de même pour les collectivités locales investissant dans des structures dont elles ne peuvent se retirer (SCHEBATH, 2001).

Dans les opérations plus récentes, paradoxalement, la répartition des tâches à l'intérieur des sociétés mixtes semble s'être inversée. Le secteur public, ou semi-public

---

<sup>145</sup> Voir *supra* Chapitre 5

comme la Toshisaisei, collabore pour apporter de la matière à des opérations initiées par le secteur privé. On assiste ainsi à la généralisation du modèle suivant :

1. Délocalisation ou fermeture des activités industrielles et cession à la branche foncière du groupe.
2. Constitution d'une société mixte entre l'immobilière privée et la Toshisaisei.
3. Remembrement urbain (*kukakuseiri*) dans lequel la Toshisaisei construit ses logements pour les familles de la classe moyenne et moyenne supérieure, et l'immobilière privée, des tours de logements de luxe.
4. Construction de l'offre commerciale autour d'un centre commercial avec galerie marchande.

Cette forme de collaboration sert de base à la reconversion accélérée des zones du front de mer à Tôkyô ou à Yokohama. Ce mode opératoire accouche de formes urbaines homogènes qui ont entraîné la mutation paysagère, sociale et démographique de ces quartiers de la Ville basse des ports.

## C. Ville Haute sur terrains plats

### 1. Une mise au norme du bâti et verticalisation

L'aspect formel est le premier élément de rupture. Contrairement à ce qu'était la ville basse sur terre-plein, c'est une trame urbaine standardisée sur l'ensemble du quartier rénové, qui se généralise sur les terre-pleins du port avec la multiplication des opérations.



Photo 27 : Rue à deux voies, trottoirs sanctuarisés, éclairage, enfouissement du câblage, hiérarchisation des hauteurs sur la zone Daiba (RFT). © Scoccimarro 2007.

La forme de l'urbain, et le mode de vie qu'elle implique, sont des éléments déjà connus au Japon, mais rares à cette échelle dans les quartiers résidentiels des arrondissements centraux. Chaque parcelle s'organise ainsi avec un trottoir sanctuarisé et des voies doubles pour automobiles. La voirie est mise aux normes : un éclairage urbain standardisé, l'enfouissement des lignes électriques, gestion des poubelles intégrée au bâti<sup>146</sup> (photo 27). Les constructions de bois, les parcelles inoccupées ont disparu au profit d'immeubles dont les hauteurs sont hiérarchisées. L'habitat est composé quasi-exclusivement de logements collectifs, soit sous forme de barres, soit dans des tours (photo 27).

La micropropriété urbaine est inexistante, de même que le *desakota*<sup>147</sup> des banlieues Tôkyôtes (DESBOIS et LE TOURNEAU, 1999) que l'on retrouve aussi dans certains arrondissements centraux comme celui de Setagaya.

Les équipements traditionnels comme les temples ou les sanctuaires ont disparu au profit de centres communautaires de quartier, mais surtout de la galerie marchande. Les immeubles contigus à la rue sont dotés de petits commerces de proximité tels que des fleuristes, des superettes, des cafés ou des restaurants. Des types de quartiers qui rappellent plus les cités dortoirs que les quartiers centraux.

## 2. Nouvelles sociabilités et tissu commercial en recomposition

Ces ruptures de forme appellent aussi à des ruptures de mode de vie et de pratiques urbaines. Les sociabilités traditionnelles, les structures de gestion communautaires tels que les comités de quartier (*chônaiikai* 町内会) disparaissent au profit d'associations de colocataires (*kanrikumiai* 管理組合) pour la gestion des parties communes des résidences. Elles sont moins contraignantes<sup>148</sup>, mais aussi moins conviviales. Ces associations restent très limitées en dépit de la volonté des autorités publiques et des bailleurs de promouvoir de tels liens communautaires<sup>149</sup> à l'intérieur des blocs d'habitations. La présence de structures communautaires est vantée dans les prospectus de mise en vente des complexes d'habitation, ou soulignée dans les compilations de référencement des projets urbains en cours dans la capitale<sup>150</sup>.

---

<sup>146</sup> Dans les quartiers traditionnels les poubelles sont déposées à même le sol le long de la voirie.

<sup>147</sup> *Konjuka* 混住化 en japonais. Mixité des activités agricoles et non agricoles en périphérie des métropoles asiatiques (MCGEE et YAO-LIN, 1992).

<sup>148</sup> La participation aux activités des *chônaiikai* (fêtes de quartiers, gestion des sanctuaires, alertes incendies, gestion des poubelles, cueillette, détection des intrus, surveillance des comportements « déviants ») n'est plus obligatoire comme pendant la période militariste, mais elle reste fortement conseillé, et va quasiment de soi, dans les quartiers pavillonnaires traditionnels.

<sup>149</sup> Précisons qu'il s'agit bien de communautés de quartier et non d'appartenance à des groupes socio ethniques.

<sup>150</sup> *Tôkyô / Shutoken mirai Chizu, chizu de wakarû Tôkyô no nijûichi seiki* 東京・首都圏未来地図 地図でわかる東京の21世紀 (Cartes de Tôkyô et de la région capitulaire dans le futur, comprendre par les cartes le Tôkyô du XXIe siècle), Tôkyô, Sebido, 2005, 162 p. et *Tôkyô / Shutoken mirai Chizu nijûichi seiki Tôkyô ha kô kawaru* 東京・首都圏未来地図 21世紀東京はこう変わる (Cartes de Tôkyô et de la région capitulaire dans le futur, comment le Tôkyô du XXIe siècle va se transformer), Tôkyô, Sebido, 2004, 130 p.



Depuis les années 2000, la Toshisaisei tente ainsi de former des *komyuniti* コミュニティ (*community*) dans ses nouveaux immeubles collectifs, en créant des liens avec les associations locales, les *chônaiikai* quand ils existent, mais aussi le secteur associatif des NPO<sup>151</sup>. Dans les immeubles gérés par le secteur privé ce sont des associations de propriétaires ou de locataires qui établissent des liens communautaires soutenus par les gérants. L'objectif est double : créer une convivialité qui met en valeur le quartier et évite l'isolement des personnes âgées célibataires (Ebizuka, entretiens 2005).

Cela est d'autant plus utile que les lieux traditionnels de sociabilité tendent à disparaître. Les gargotes pour ouvriers ou travailleurs du port sont remplacées par des restaurants « branchés ». Les petits commerces et supérettes de quartier laissent la place à des établissements plus prestigieux ou à des galeries marchandes.

Les centres commerciaux sous forme de shopping malls deviennent progressivement la norme de la distribution dans les quartiers de terre-pleins. Leur fonction ludique vise une clientèle étendue à l'ensemble de la ville tablant sur l'originalité des décors à thème : méditerranéen pour la galerie commerciale de Harumi Triton Square, chantier naval pour Toyosu Lalaport (fig.67 p.111) et nostalgie Meiji-Taishô<sup>152</sup> pour Akarenga Park à Minato Mirai 21 (fig.81 p.143).

Des chaînes de restauration rapide s'installent comme celles du groupe MacDonald's, absent de toute la zone des terre-pleins de Tôkyô jusqu'en 1999.

L'évolution du carrefour de la station Toyosu (ligne Yûrakuchô et Yurikamome, fig.67 p.111) illustre bien ce phénomène (photo 28). La mutation du quartier et la venue de nouvelles populations a entraîné une refonte du tissu commercial local. Une tour de logements, la *shieru tawâ* (pour « Ciel Tower ») remplace des vieux bâtiments d'entreprises et une vieille *manshon*. Haute de 143 mètres, elle comprend des logements en vente par le secteur privé, des appartements en location de la Toshisaisei et une clinique pour personnes âgées. La supérette de l'angle (photo 29) a laissé la place à un petit centre commercial et une surface de bureaux. L'ensemble est intégré par des passerelles à la station Toyosu du Yurikamome.

La voirie du quartier a été rénovée et plantée de verdure. Le parc qui faisait l'angle (à droite sur les photos) est inclus dans le complexe ludico-commercial *lalaport*. Il bénéficie d'une ouverture sur le front d'eau qui n'existait pas auparavant. En effet, ce parc servait, dans son sous-sol, de réserve d'eau pour les pompiers en cas d'incendie sur les quais à coke, ou dans la zone de stockage du gaz, du terre-plein attenant, Toyosu Futô.

---

<sup>151</sup> *Non Profit Organisation*, associations à but non lucratif.

<sup>152</sup> Période des ères Meiji (1868-1911) et Taishô 大正 (1911-1926).



Photo 28 : Carrefour central face à la gare de Toyosu (ligne Yûrakuchô) en 1998. © Scoccimarro 1998.



Photo 29 : Carrefour central face à la gare de Toyosu (ligne Yûrakuchô) en 2007. A droite les rails du train surélevé Yurikamome, prêts pour l'extension de la ligne. © Scoccimarro 2007.

Sur le terre-plein de Tsukishima, la vieille rue marchande (*shôtengai* 商店街) *Nishi Nakadori* 西中通り) (photo 30, localisation fig. 67 p. 111) est en cours de marginalisation. Parallèlement l'axe routier qui traverse le terre-plein voit se développer de nouveaux commerces, entre les stations de Kachidoki (ligne Ôedo) et Tsukishima (Yûrakuchô). Désormais, c'est le long de cette avenue que se développent des supermarchés, les restaurants fast-food et une offre commerciale de plus en plus diversifiée. Les foules s'y pressent, alors que la *Nishi nakadori* voit ses commerces fermer et une fréquentation en baisse<sup>153</sup>.



Photo 30 : La vieille rue marchande du terre-plein de Tsukishima, la *Nishi nakadori shôtengai*. © Scoccimarro 2005.

Comment qualifier ces nouveaux quartiers ? Il y a gentrification c'est certain. La forme urbaine que prennent ces zones, touchées par une repopulation massive, et le type de rupture avec la ville traditionnelle, produisent un résultat qui tient plus d'un urbanisme de banlieue que de l'embourgeoisement classique des *innercity*<sup>154</sup>.

### 3. Des banlieues en centre ville ?

Lorsque les mégaprojets sont conçus dans les années 1980, il y a l'idée de rapprocher les populations du centre ville. La demande d'augmentation du nombre d'habitants dans les objectifs du RFT allait en ce sens. Il fallait tenter de peupler la proximité du centre ville pour pallier la congestion urbaine et sortir du diptyque centre-ville / banlieue-dortoir. C'était une des raisons de la mixité fonctionnelle entre zones affaires, zones

<sup>153</sup> Relevé de terrains de 1995, 2000, 2005 et 2007.

<sup>154</sup> Vieux quartiers populaires formant des poches de pauvreté à proximité des centres-villes.

commerciales et zones résidentielles que l'on retrouve dans les plans de ces opérations. La formule *downtown suburbia* était même apparue chez certains aménageurs du TMG<sup>155</sup> pour le réaménagement des terre-pleins du port.

Actuellement, les mégaprojets urbains ne sont pas à même de remplir cette fonction. Séparés du centre par des discontinuités fonctionnelles, sociales et même physiques, ils hébergent peu de fonctions centrales. L'habitat progresse dans le port de Tôkyô, mais il est encore très réduit dans le RFT, dont la faible densité de population (1 500 h/km<sup>2</sup>) ne lui permettrait pas d'être classé en DID<sup>156</sup>.

Une vie urbaine se développe sur les terre-pleins déjà urbanisés du port, mais il s'agit plus de lieux d'habitat que de lieux de travail. Dans les mégaprojets urbains du type RFT et Minato Mirai 21, c'est ainsi plutôt la ville dortoir qui se profile avec la construction des *kôsô manshon*.

Aux côtés des shopping malls, un autre type d'activités commerciales se développe. Plus spécialisées, il s'agit de surfaces de vente qui demandent de grands espaces et un accès facile pour la clientèle. On retrouve ainsi systématiquement les établissements de la chaîne de fourniture de meubles Ôtsuka 大塚. Cette enseigne est présente dans tous les aménagements sur terre-pleins (RFT, MM21, Makuhari Shintoshin, mais aussi Port Island à Kôbe et Ôsaka Cosmosquare<sup>157</sup>). Elle peut y disposer de vastes surfaces d'exposition et de vente. Il en est de même pour les concessionnaires automobiles ou encore les appartements et pavillons témoins des entreprises immobilières<sup>158</sup> qui utilisent des friches tertiaires pour leurs activités spatiophages.

D'autres parcelles se sont spécialisées sur l'organisation intégrée des cérémonies de mariage. Elles réunissent en un seul lieu tous les équipements nécessaires, de la chapelle au restaurant, de l'habilleuse de Kimono au décor pour la photographie.

Hormis quelques sièges sociaux comme ceux de Suntory et de Fuji Terebi sur le RFT ou Nissan à Minato Mirai 21, les immeubles de bureaux accueillent en majorité les succursales d'entreprises qui ont leurs sièges sociaux dans le Toshin.

Ces éléments, associés au développement des shopping malls en préfabriqué, n'évoquent-ils pas plus les zones de banlieue que des pans de ville ? On retrouve de tels aménagements en France, mais en périphérie des villes (SABATIER Bruno et MORVAN, 2006).

N'est-ce pas finalement la véritable nature urbaine des mégaprojets sur terre-pleins : un espace de banlieue avec des spécialisations commerciales basées sur la consommation ludique du week-end. Cela à quelques minutes du centre ville, c'est-à-dire près des marchés des classes moyennes et supérieures et dans un cadre général qui tient plus du parc d'attraction que du quartier de ville.

---

<sup>155</sup> OE Moriyuki, Université Keio, Graduate School of Media and Governance, entretien lors de la 11e conférence de l'European Association for Japanese Studies, Vienne, 2005

<sup>156</sup> Il l'est pourtant dans les cartes produites par le bureau national de la statistique pour l'année 2005.

<sup>157</sup> Des opérations de « villes du futur » sur terre-pleins en baie d'Ôsaka, de la même veine que les mégaprojets urbains de la baie de Tôkyô.

<sup>158</sup> Dont les constructions sont parfois situées très loin du lieu d'exposition.

## D. Le RFT : Disneyland gratuit, mais sans la parade

L'aménagement du terre-plein de la Zone 13 s'est éloigné de plus en plus de l'objectif de Sous-centre urbain dévolu aux affaires et aux TIC. La révision du plan du RFT de septembre 2006 consacre l'orientation vers la fonction tourisme et loisirs.

L'objectif premier est ainsi de réaliser « une cité mixte permettant l'équilibre des fonctions travail, habitat, études et loisirs » (« *shoku/jû/gaku/asobi no baransu no toreta fukugotekina machizukuri* 職・住・学・遊のバランスのとれた複合的なまちづくり »). Le deuxième point met l'accent sur « une cité de tourisme et d'échanges » (« *kankô/kôryû no machizukuri* 観光・交流のまちづくり »)<sup>159</sup>.

La fonction téléportuaire et la déconcentration du Toshin sont passées aux oubliettes. Il en reste cependant les premières constructions. Une profusion de bâtiments, impressionnants par leur taille et leurs formes, qui évoquent davantage un musée d'architecture qu'un véritable quartier urbain.

La présence, dans la quasi-totalité des constructions, d'infrastructures de type commercialo-ludique ou encore de musées interactifs sur le thème de la haute technologie, ne font-ils pas de la Zone 13 une sorte de « Disneyland bis », où chaque *spot* a son attraction particulière ? Les attractions sont d'ailleurs renouvelées régulièrement de sorte qu'« il se passe toujours quelque chose sur le Rinkaifukutoshin », et ainsi maintenir un seuil élevé de fréquentation (photo 31).



<sup>159</sup> *Rinkaifukutoshin ni okeru tochiryônado no ichibu minaoshi* 臨海副都心における土地利用等の一部見直し (extrait des révisions sur l'usage du sol, etc. sur le Rinkaifukutoshin), document 8 pages du Bureau des affaires portuaires du Tochô, daté de septembre 2006.

Photo 31 : Aomi, le cœur de la zone « affaires et téléport du Rinkaifukutoshin ». © Scoccimarro 2005.

A chaque nouvelle construction, la fréquentation du RTF a progressé. Les informations sur l'ouverture des nouveaux shopping malls sont par ailleurs relayées par les médias et font l'objet de campagnes de publicité. Il est aussi significatif que les notes internes des sections en charge de l'aménagement de ces terrains, dans les départements ou les villes, se réfèrent à Disneyland, plutôt qu'à Shinjuku ou Shibuya, pour comparer les fréquentations sur les sites de MM21 ou du RFT.

Une enquête réalisée en 2000 sur Daiba, pour le compte du centre de recherche sur la consommation du journal Nikkei, illustre bien cette évolution<sup>160</sup>. Parmi les visiteurs, dont 64% avaient moins de quarante ans<sup>161</sup>, 60% étaient venus sans but précis, juste pour faire le « tour des différents établissements » (*Don.na shisetsu ka mitemawaru* どんな施設かみてまわる).

Ils étaient 23% à être venus spécialement pour admirer le paysage et 13% pour participer à une attraction ludique. Il s'agit de rendez-vous amoureux pour 13% des visiteurs. Les lieux les plus visités par ces personnes étaient les shopping malls *Aquacity*, *Venus Fort*, *Decks Tokyo beach* et *Fuji terebi*.

Minato Mirai 21 connaît la même évolution : la grande roue et le parc d'attraction de l'exposition de 1987<sup>162</sup> est restée en place et fait partie maintenant de l'ensemble alors qu'elle aurait dû être démantelée. Au pied de la Landmark tower des « artistes » assurent de vrai-faux spectacles de rue qui, hormis la taille des oreilles des performeurs, ont parfois peu à envier en qualité à la parade du Tôkyô Disneyland (photo 32).



Photo 32 : Animations de rue à Minato Mirai 21 (gauche) et RFT (droite). © Scoccimarro 2007 et 2001

---

<sup>160</sup> *Odaiba irea raihôsha chôsa hôkokusho* お台場エリア来訪者調査報告書 (Rapport d'enquête sur des visiteurs de la zone Odaiba) Nikkei sangyôshôhi kenkyûjo, Tôkyô, Nikkei Shinbun, 2000, 166 p.

<sup>161</sup> Et 33% moins de trente ans

<sup>162</sup> Le terre-plein de Minato Mirai 21 avait été utilisé de mars à octobre 1989 pour l'exposition internationale YES 89, célébrant les 150 ans de la fondation de la ville.

Les enquêtes sur la fréquentation de Minato Mirai 21 montrent la place prédominante de la fonction ludico-marchande de l'aménagement, objet de l'écrasante majorité des visiteurs (fig. 89).

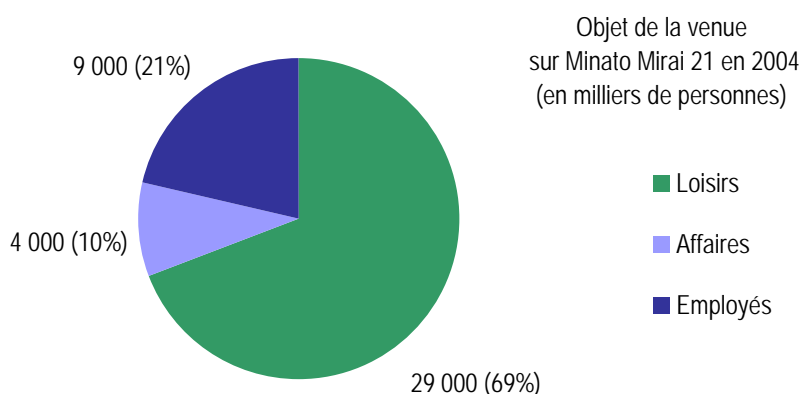


Figure 89 : Objets de la venue sur Minato Mirai 21 en 2004

Il faut ajouter à cela la nature des emplois sur Minato Mirai 21. Féminin à 67,5%<sup>163</sup>, ils correspondent à l'hypertrophie des activités marchandes par rapport au tertiaire supérieur.

L'objet de la visite des personnes interrogées pour cette enquête ne concerne ainsi les déplacements pour « business » qu'à 7,8% des visiteurs. La raison principale de la présence sur Minato Mirai 21 reste donc le shopping et la restauration et le loisir, dans un cadre paysager dont la satisfaction fait partie de la visite (fig. 90).

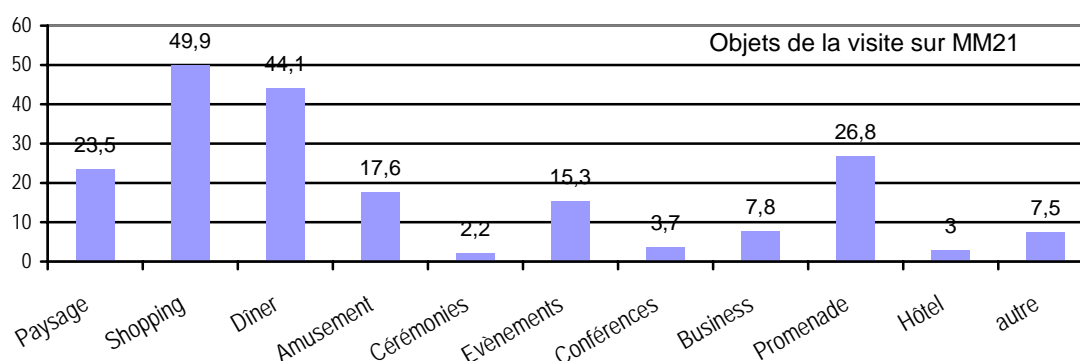


Figure 90 : Objets de la visite sur Minato Mirai 21 en 2004.

Après quinze ans d'aménagement des terre-pleins industriels, c'est bien l'émergence d'une nouvelle aire de loisirs à proximité des centres et des hypercentres. Celle-ci est en

<sup>163</sup> *Minato Mirai 21 chiku he no heisei 15 nen no raigaisha ha yaku 40 000 000 nin, sono uchi ha 7 wari ga rejâ, 3 wari ga bijinesu* みなとみらい 21 地区への平成 15 年の来街者は約 4 0 0 0 万人、そのうち 7 割がレジャー、3 割がビジネス (Sur les 40 millions de personnes qui ont visité la zone Minato Mirai 21 en 2003, 70% sont venues pour les loisirs et 30% pour affaires), Yokohama, Ville de Yokohama, bureau de l'aménagement urbain, résultats d'une enquête menée en décembre 2003 sur 3145 personnes, doc. 3 p. daté de mai 2004, fourni par le bureau de l'aménagement urbain de la ville de Yokohama le 04/02/05.

rupture sur trois points avec ce à quoi nous avait habitué le XXe siècle sur le littoral japonais.

Tout d'abord les terre-pleins portuaires qui étaient les quartiers les plus répulsifs de la ville, sont aujourd'hui ceux qui connaissent les fréquentations les plus massives.

Deuxièmement l'organisation des transports dans la mégapole par les OTM avait consacré la division spatiale des activités entre le lieu de travail au centre, habitat en banlieue et parcs d'attractions et de loisirs en bout de ligne, au contact de l'espace montisyve<sup>164</sup>. Aujourd'hui, alors que les parcs gérés par les OTM périclitent (Aveline, 2003), les zones de loisirs se sont déplacées vers le front de mer et la repopulation des terre-pleins permet un rapprochement de l'habitat vers le centre ville<sup>165</sup>.

Enfin, la fréquentation sur une base ludique des terre-pleins des ports est permise par une rénovation de qualité du cadre et en particulier des berges. Si elle masque en partie l'échec des plans d'aménagement des plus grandes opérations, cette fréquentation du public consacre la naissance réussie d'un nouvel espace dans la ville : celui du front de mer.

## **Chapitre 7 : Production de paysage : le wôtâfuronto** ウ ォーターフロント

### **A. La création du waterfront**

C'est à partir des années 1970 que les villes nord américaines connaissent un renversement en termes d'image et d'utilisation de leur front d'eau. Un processus qui aboutit, dans la forme et les fonctions, au paradigme du *waterfront* dont les villes américaines définissent les formes, en particulier à Baltimore et à New York avec l'aménagement du Battery Park (BUTTENWIESER, 1987). Elles popularisent aussi l'aménagement en partenariats public-privé dont nous avons vu le résultat au Japon et que l'on retrouve en Europe avec l'opération des Docklands de Londres (MICHON, 2001).

Le phénomène commence par le déplacement des zones portuaires originelles hors du centre-ville. La révolution conteneur, démarrée dans les années 1960, signe la fin progressive des vraquiers, rendant des quais obsolètes. La croissance continue des gabarits des porte-conteneurs empêche l'utilisation des anciennes infrastructures portuaires, ce qui accélère l'obsolescence des vieux ports de centre-ville, au profit de plateformes construites sur des terre-pleins, plus au large, capables d'accueillir en eau profonde les porte-conteneurs les plus massifs.

Ce divorce entre la ville et ses activités portuaires s'accroît avec la baisse des trafics voyageurs, qui ne fait plus des ports des entrées de ville. À proximité des centres

---

<sup>164</sup> Diptyque montagne-forêt.

<sup>165</sup> Exception faite toutefois du Tôkyô Disneyland gérée par une société d'économie mixte (Oriental Land) au sein de laquelle l'OTM Keisei Dentestu 京成電鉄 est majoritaire avec 19,41% des actions, plus que Mitsui Fudôsan (15,16%) et le Chiba-ken 3,29 (LANGUILLON-AUSSEL, 2007).



apparaissent des terrains potentiellement valorisables d'un point de vue foncier. Le remplacement des friches portuaires par des terrains commerciaux ou résidentiels.

Typiques des *waterfronts*<sup>166</sup> d'Amérique du Nord, les fronts d'eau réaménagés sont autant de miroirs grossissant pour l'image de l'agglomération, à même de devenir les vitrines des centres-villes (HUDSON, 1996). Ils sont les lieux d'implantations d'activités scientifiques, récréatives, des lieux de chalandises sur le modèle du shopping mall, et hébergent de sièges sociaux d'entreprises et des infrastructures valorisantes pour les villes comme les centres de congrès internationaux (CHALINE, 1992).

YOKOUCHI Norihisa 横内紀久, l'un des spécialistes japonais de l'aménagement des fronts de mer est, selon lui, un des premiers à utiliser le terme de *waterfront* au Japon, transcrit ウォーターフロント dans les années 1970. Il considère que le premier aménagement de type *waterfront* dans l'archipel est la rénovation du port de Kushiro 釧路 (Hokkaidô) en 1985 (YOKOUCHI, entretiens 2005).

## 1. Rénovation des fronts de mer

La plupart des auteurs japonais s'accordent à qualifier la période 1985-1995 d'« années du Waterfront au Japon » (ISOBE, 1994 ; YOKOUCHI, 1994 ; KITAMI, 1998 ; UEDA Atsushi, 1998 ; HIRAMOTO, 2000 ; ENDO, 2004). C'est à la même époque que la question portuaire devient également dans le reste du monde un thème nouveau de la recherche urbaine (QUERRIEN, 1992). L'archipel est en phase avec les tendances mondiales des pays développés et la reconversion en *waterfront* des terre-pleins japonais s'inscrit dans un phénomène global.

Localement, c'est aussi une nouvelle étape dans l'histoire de l'utilisation des avancées sur la mer. Elle succède aux quatre étapes précédentes : l'ère des shinden, l'extension de la Shitamachi, les grands terre-pleins industriels du XXe siècle et les décharges en mer.

Nous avons privilégié le port de Tôkyô et de Yokohama, mais le mouvement de rénovation du littoral urbanisé suit une chronologie similaire pour les autres villes côtières du Japon (YOKOUCHI, entretiens 2005). La première étape se situe entre les années 1985 et 1995. Les opérations se généralisent en appliquant sur les côtes japonaises les principes esthétiques et le mode de financement des *waterfronts* nord-américains. Les objectifs sont la construction de quartiers d'affaires et le façonnage d'une image de marque de la ville pour l'international. Ces premiers chantiers sont cependant caractérisés par des surfaces considérables et des coûts très élevés particulièrement en infrastructures.

Les répercussions de la chute des prix ne se font réellement sentir qu'au milieu des années 1990, lorsque les opérateurs prennent conscience que la déflation n'est pas conjoncturelle, mais une tendance installée pour longtemps. Les aménagements sont alors partiellement gelés. C'est à ce moment que le déclic se produit, basé sur l'ossature rénovée des fronts d'eau. S'enchaîne alors la conversion des opérations vers l'utilisation commercialo-ludique que nous avons décrite au chapitre précédent.

---

<sup>166</sup> Nous conserverons le terme anglais pour qualifier les aménagements des fronts d'eau sur ce modèle bien précis.

Le Rinkaifukutoshin est particulièrement exemplaire de ce phénomène. C'est aussi une des réalisations les plus abouties de la transformation d'un terre-plein industriel et portuaire en un modèle d'aménagement de waterfront (fig. 91). Après avoir cristallisé la contestation contre le gâchis financier qu'il représente, il jouit aujourd'hui d'une forte popularité due à la qualité de son front de mer, destination la plus prisée des visiteurs (voir *supra* chapitre 1er).



Figure 91 : Paysage type pour l'aménagement du front de mer de Tôkyô (Source : TMG).

Le modèle choisi pour l'aménagement du RFT se retrouve comme canevas dans les plans d'aménagements des fronts d'eau de Tôkyô. Au fil des ans, dans les publications du TMG, les vues cavalières sur des parcs d'immeubles de bureaux illustrant les plans masses ont laissé la place à des *shopping malls*, des complexes de loisirs devenus les éléments forts des représentations.

Le front d'eau, qui était plutôt un faire valoir esthétique, est désormais au centre du déploiement des activités sur les terre-pleins. La zone Daiba est le modèle revendiqué par le TMG pour un aménagement réussi (MATSUNAWA et ÔKUBO, entretiens 2005 ; vérifiable également dans les nombreuses publications du TMG sur l'aménagement du front de mer de notre bibliographie). Le waterfront s'est ainsi imposé comme un élément de revitalisation urbaine. Repris et adapté à l'ensemble des opérations disposant d'un front d'eau, c'est la face du littoral des mégapoles qui est en passe d'être transformée.

Cela ne signifie pas que la fonction portuaire disparaisse pour autant. Elle change de nature et de localisation. Les quais pour vraquiers font place aux quais pour porte-conteneurs. Ces derniers sont modernisés, mais aussi se déplacent sur des terre-pleins

construits plus au large, en eaux plus profondes (voir *infra* chapitre 8) pour s'adapter aux gabarits des navires en constante augmentation.

Par ailleurs, ce nouveau front d'eau reste un décor qu'il ne faudrait pas confondre, en dépit des apparences, avec un retour à la nature ou à la naturalité.

## 2. Pour le plaisir des yeux

### a. La nature recréée

La rénovation des fronts d'eau passe par un réaménagement banal des rives dont les digues sont adoucies, plantées d'espaces verts et équipées de promenades. Sur Daiba, les aménageurs du RFT ont vu plus grand dans la rénovation de la plage artificielle.

Daiba n'est pourtant pas la première plage de ce genre : à Chiba s'étend sur dix kilomètres la plus grande plage artificielle du Japon, de Makuhari Kaihin 幕張海浜 à Inage 稲毛<sup>167</sup>. À Tôkyô, dans l'arrondissement d'Edogawa, le parc *Kaisai Rinkaikôen* 葛西臨海公園 offre aussi une petite plage, mais de graviers. Le succès de Daiba est sans commune mesure. Il tient de la proximité du centre de Tôkyô qui offre un plus large potentiel de visiteurs, mais ce n'est pas le seul élément.

Daiba est certainement la plus artificielle de tout le Japon. Elle n'est d'ailleurs même pas tournée vers le large, mais vers le centre de Tôkyô (cf. fig.44 p.84), confinée à l'intérieur de l'ancien bassin à bois.

C'est paradoxalement l'artificialité de la plage qui contient la clé du succès. Plus qu'une plage naturelle, Daiba comporte les éléments qui « font plage » (photo 33). Elle n'est pas copie de la nature, mais reconstruction de la nature, selon le modèle idéal et idéelle. Les pins et le sable blanc renvoient aux attributs de la belle plage au Japon (PELLETIER, 1990). Les rochers, plutôt que les traditionnels tétrapodes, participent à la création d'un décor. Les infrastructures de protection du littoral n'ont d'ailleurs pas lieu d'être puisque le vrai front de mer a été reporté à dix kilomètres au sud est par la construction de nouveaux terre-pleins.



Photo 33 : Plage artificielle de Daiba, RFT. © Scoccimarro 2007

C'est donc moins une recréation de la nature qu'une représentation de la nature. N'y'avait-il pas meilleur moyen, pour les aménageurs du TMG, de répondre à la demande

<sup>167</sup> Voir annexes II p. 220 et suivantes

sociale d'accès à la mer des tōkyôtes ? Cette nature produite est par ailleurs prête à être consommée. Elle s'avère en cela plus satisfaisante que la vraie nature : plus proche, accessible en quelques dizaines de minutes à partir du centre ville, disponible été comme hiver, dotée d'infrastructures d'accueil, et sans risque de tsunami.

Comparées à Daiba, les plages artificielles de Chiba font pâle figure (photo 34). Les aménageurs ont pourtant tenté de reproduire un espace côtier naturel. Mais la plage subit une érosion éolienne constante et demande un engraissement régulier de sable à partir des zones de dragage du centre de la baie. Cela, avec le creusement des chenaux dans la baie, provoquent des coulées de sable rendant la baignade dangereuse. Elle est interdite depuis 2001, car les coûts d'entretien de la plage pour sécuriser les aires de baignades étaient trop onéreux (WATANABE et TSUSHIYA, entretiens 2005). La vie marine, elle, est quasiment nulle (NAKAYAMA, entretiens 2005).

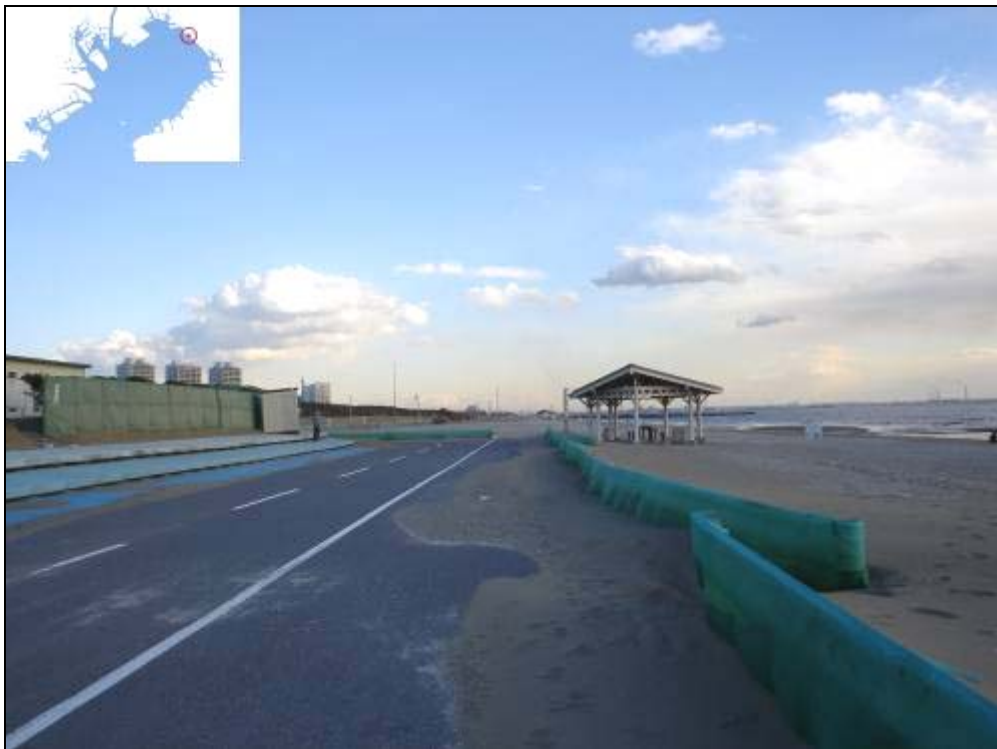


Photo 34 : Plage *Kaihin Makuhari* à Chiba Mihama-ku. Au fond à droite, les usines pétrochimiques sur terre-pleins du groupe Mitsui.

Dans la baie de Tôkyô, les plages naturelles ont toutes disparu depuis la HCE. Le débat d'un retour de la nature ne se pose donc plus. En revanche, c'est la question de la gestion du littoral et de son accès par les populations locales qui faisait débat dans les années 1970, à travers la question du droit à la mer (*irihamaken* 入浜権) (PELLETIER, 1992). En conséquence, à Tôkyô, il est important que l'aménagement soit conforme à l'idée et aux usages du littoral par les citoyens. La conformité au milieu naturel littoral passe au second plan et interfère peu dans le débat, surtout lorsqu'on compare les résultats esthétiques du front de mer avant et après l'aménagement<sup>168</sup>.

Il ne faut pas y voir une particularité locale ou une aptitude japonaise à apprécier l'artificiel et la copie : le succès de l'opération « Paris-plage », sur une voie express

---

<sup>168</sup> Voir *supra* le front de mer avant l'aménagement de la zone 13, chapitre 1.

intra urbaine, dans un lieu qui n'a jamais connu de plage, avec du sable et des palmiers importés permet de jauger l'efficacité du remplacement de la nature par des référentiels à la nature, imaginés pour contenter les populations urbaines.

### ***b. Jeux interdits***

Tous les éléments en place sont bien là pour nous signifier qu'il s'agit d'une plage mais certains éléments attestent qu'elle reste un décor. Il n'est pas question de se baigner, mais il est aussi interdit de pratiquer les activités qu'affectionnent en général les japonais sur les plages : feux d'artifices, barbecue, pique-nique, pêche (photo 35). Une foule d'autres interdictions (vente ambulante sans licence, animaux domestiques, bicyclette, planche et patins à roulettes) rappelle que ces plages relèvent de l'espace public urbain et non de l'espace sauvage.



Photo 35 : Liste des interdictions sur la plage de Daiba. © Scoccimarro 2007.

L'eau et le sable sont présents pour les visiteurs, mais aussi pour bonifier les complexes architecturaux. Cela implique un plus fort contrôle social sur les zones. Une utilisation hors de ces cadres se déclinerait mal avec leur rôle de décor visant à produire des images valorisantes pour la ville.

Au contraire des activités marines, les loisirs urbains sont permis et encouragés : manger sur l'eau dans un bateau restaurant, regarder passer les navires, utiliser la navette fluviale ou dîner aux terrasses des cafés le soir en profitant de la vue sur les lumières de la ville.

Cet aspect de décor fait aussi le succès du paysage auprès des populations urbaines. Pour certains observateurs la construction d'un point de vue sur la ville est même un des éléments essentiels du succès du RFT (MASAI, entretiens 1998-2001). La Zone 13, symbole contesté de la folie des années de Bulle, est ainsi devenue un nouveau « lieu célèbre » de Tôkyô.

## B. Une politique d'image réussie

### 1. Un *Shinmeisho* 新名所

Le Rinkai Fukutoshin, simplement « Daiba » pour les tōkyôtes, avec sa plage, ses parcs, ses attractions, est entré incontestablement dans l'espace quotidien des habitants de Tôkyô et des visiteurs de la capitale.

Une série de timbres parue dès 1997, illustrée des bâtiments phares de l'aménagement, attribue le titre de *Shin meisho* 新名所, un nouveau « lieu célèbre », au RFT. C'est une référence à la culture urbaine de l'époque Edo, où de véritables guides touristiques indiquaient les lieux célèbres à visiter dans la capitale (fig. 92).



Figure 92 : Série de timbres *Tôkyô Shinmeisho* du 1/10/1997 (de droite à gauche : Tôkyô Big Sight, Télécom Center et Rainbow Bridge). © Japan Post.

D'ailleurs, si les *chashitsu* 茶室<sup>169</sup> ont fait place aux cafés terrasses, les *yakatabune* 屋形船 (bateaux restaurants) ont refait leur apparition dans les canaux et les bassins du port de Tôkyô. Autrefois chassés par l'environnement industriel et une qualité des eaux du port peu propice à ce genre d'activités, ils se rassemblent désormais par dizaines dans le bassin de Daiba dès la tombée de la nuit (photo 36). Certains observateurs comparent cette scène aux illustrations de l'époque Edo évoquant ces *meisho* de la capitale<sup>170</sup>.

<sup>169</sup> Maisons de thé, et aussi de prostitution.

<sup>170</sup> « *Edo meishozu byôbu no saigen* 江戸名所図屏風の再現 » (une résurrection des paravents illustrés des lieux célèbres d'Edo), (HIRAMOTO 2000, p.292).



Photo 36 : Bateaux restaurants dans le bassin de Daiba, RFT. © Scoccimarro 2001.

La tournure prise par l'aménagement de la zone 13 en a fait le support pour la fabrication du nouveau paysage urbain de Tôkyô, loin de l'image de ville infernale souvent décriée par les observateurs de passage. Une partie du contrat est donc rempli : celle de donner à la capitale une image identifiable, valorisante et exportable, correspondant à son rang parmi les villes globales, capable de rivaliser avec elles sur le plan esthétique et la qualité de la vie urbaine.

## 2. Double globalisation

Cette requalification de l'image de la ville est un des moyens de l'ancrer dans l'internationalisation, en produisant une lisibilité forte et facilement reconnaissable. C'est également la création d'un paysage en phase avec l'esthétique globalisée des waterfront des pays industrialisés, que permet le point de vue sur le centre de Tôkyô depuis les terrasses des shopping malls de Daiba.

Le modèle est si bien repris que l'on retrouve même une réplique de la Statue de la Liberté sur la zone Daiba (photo 37). Avec en arrière plan les tours du CBD de Tôkyô, qu'on aperçoit séparées d'une étendue d'eau dotée d'un pont géant, dont l'architecture en arcade tient du Golden Gate ou du pont de Brooklyn. La chose est cocasse et attire l'ironie des étudiants occidentaux de la cité universitaire internationale implantée sur Aomi.



Photo 37: Réplique de la statue de la Liberté sur la zone Daiba. En second plan le Rainbow Bridge et en arrière plan la tour de Tôkyô © Scoccimarro 2007.

Doit-on y voir la manie de la contrefaçon si souvent attribuée aux Japonais ? L'implantation de cette « Statue de la Liberté bis » ne provient pourtant pas de la municipalité de New-York, mais de celle de Paris. La statue française est déménagée en 1998 dans le cadre de l'année de la France au Japon. Jusqu'en 1999, elle trône sur un piédestal construit à cet effet dans la zone Daiba du Rinkaifukutoshin, ce qui permet un paysage saisissant, loin des représentations traditionnelles de la ville japonaise, entre pétales de cerisiers et enfer des « mégapoles surpeuplées ».

L'installation a un tel succès auprès du public, qu'après avoir rendu l'original à la capitale française, une copie conforme est installée en 2000, à la même place. La statue devient alors un élément de l'ensemble de ce parc d'attraction urbain qu'est Daiba.

Est-ce un signe de la globalisation qui gagne Tôkyô ou, au contraire, Tôkyô qui s'empare de la globalisation ? Le mouvement est double. En plus d'offrir une image calibrée à l'exportation, le RFT est aussi un lieu de globalisation des pratiques urbaines. Plus que l'identification, c'est aussi l'imaginaire d'autres villes qui est proposé ici, en interne, aux visiteurs Japonais. Cela se vérifie dans le paysage et se retrouve à l'intérieur des shopping malls. Ces derniers accueillent les espaces marchands de la mondialisation que sont les *foodcourts*<sup>171</sup> ou des espaces commerciaux à thème exotique comme le « Little Hong Kong » du Tokyo Decks (photo 38). D'autres enseignes vendant des produits alimentaires en importation directe, dans leurs emballages

---

<sup>171</sup> Restaurants qui permettent de commander en un même lieu des cuisines du « monde entier »



d'origine<sup>172</sup>. Cette offre marchande permet ainsi un accès localisé au monde global. Cela est d'autant plus facile sur les terre-pleins, espaces sans historicité, où l'on peut adapter facilement le contenu et contenant, avec une toponymie elle aussi globalisée d'anglicismes et de gallicismes.



Photo 38 : Entrée du *Decks Tōkyō Beach*. © Scoccimarro 2001.

L'ouverture du front de mer par des aménagements en waterfront de ce type permet également de réconcilier aménageurs et « aménagés ». La mise en place de l'opération RFT n'a pas fait consensus, mais en revanche personne ne conteste la rénovation esthétique de la zone 13 du port. C'est une gestion plus apaisée du littoral avec lequel les utilisateurs d'aujourd'hui n'ont plus une relation organique, mais consumériste du front de mer.

Cela se vérifie dans la forme que prennent les résistances à certains autres aménagements du littoral dans la baie de Tōkyō aujourd'hui.

### **C. Dernières résistances à l'artificialisation du littoral : le cas de Sanbanze**

L'intensification et la généralisation de l'exploitation du littoral lors de la HCE n'ont pas laissé les utilisateurs des estrans ou les riverains impassibles. Les premiers ont été les pêcheurs et les cultivateurs d'algues qui voyaient disparaître leur zone de pêche ou d'exploitation. Une série de conflits a ainsi émaillé la construction des ZIP du Keihin et

---

<sup>172</sup> Pâtes italiennes, sacs géants de tacos chips, fromages français et chocolats suisses.

du Keiyô, réglés par des subventions aux coopératives de pêcheurs. Ces dernières ont ainsi progressivement abandonné leur droits de pêche coutumiers et l'activité a pratiquement disparu de la baie de Tôkyô : il ne reste plus que deux ports de pêche dans le département de Chiba à Ichikawa et Funabashi.

Le temps des « poissons qui puent » (PELLETIER, 1992) et des canaux infestés par les marées rouges (*akashio* 赤潮, phénomènes d'eutrophisation) tendent de plus en plus à s'inscrire dans le passé. C'est aussi ce qui a permis le retour des plaisirs sur l'eau, promenades ou bateaux restaurants. Les nouvelles pollutions, les marées bleues<sup>173</sup> (*aoshio* 青潮) sont tout aussi problématiques du point de vue de l'écologie marine, mais ne causent pas de nuisances aux populations.

Dans le même temps, la contestation face aux aménagements côtiers a changé d'objet et de personnes. Le cas du conflit de Sambanze, est en cela particulièrement démonstratif.

### *a. Sanbanze, un point de fixation en baie de Tôkyô*

Sanbanze 三番瀬 (ou Sanbanse<sup>174</sup>) est une zone humide (*higata* 干潟) d'environ 200 hectares située au fond de la baie de Tôkyô, dans le département de Chiba et partagée entre les communes d'Ichikawa et de Funabashi<sup>175</sup> (fig. 93).

Le *higata* de Sanbanze est au cœur d'une zone industrialo-portuaire assez dense regroupant industries lourdes (pétrochimie, cimenterie, aciéries) et plus légères (IAA, recyclage et traitement des déchets, ateliers mécaniques). L'un de ces terre-pleins (Shiohama 潮浜) héberge l'un des derniers ports de pêche de la baie de Tôkyô, celui d'Ichikawa (photo 34, fig.93).

Sanbanze est plus précisément l'un des reliquats des zones humides qui formaient les côtes originales de cette partie de la baie jusque dans les années 1960. La zone n'émerge qu'à marée basse et sa partie ouest est en réalité une « zone humide artificielle » (*jinkô higata* 人口干潟) construite en bancs de sable pour permettre une activité aquacole.

C'est une des dernières zones humides actives de la baie de Tôkyô. On y pratique encore la culture de nori et le ramassage des palourdes. Le lieu est accessible lors des grandes marées par un ponton qui part du port de pêche (terre-plein de Shiohama), traverse le chenal et débouche sur la partie du *higata* accessible à pied et qui a été en partie rehaussée.

---

<sup>173</sup> Raréfaction de l'oxygène dans l'eau qui conduit à une disparition de la faune et de la flore, donnant une couleur bleu-vert à l'eau. Un phénomène surtout présent dans le fond de la baie, à Funabashi et Ichikawa (WATANABE et TSUSHIYA, entretiens 2005).

<sup>174</sup> Sanbanse est la prononciation officielle, Sanbanze la prononciation d'usage. Nous avons choisi la première pour les cartes, la deuxième pour le texte.

<sup>175</sup> Voir carte du port de Chiba, annexes II p.222, pour la localisation.

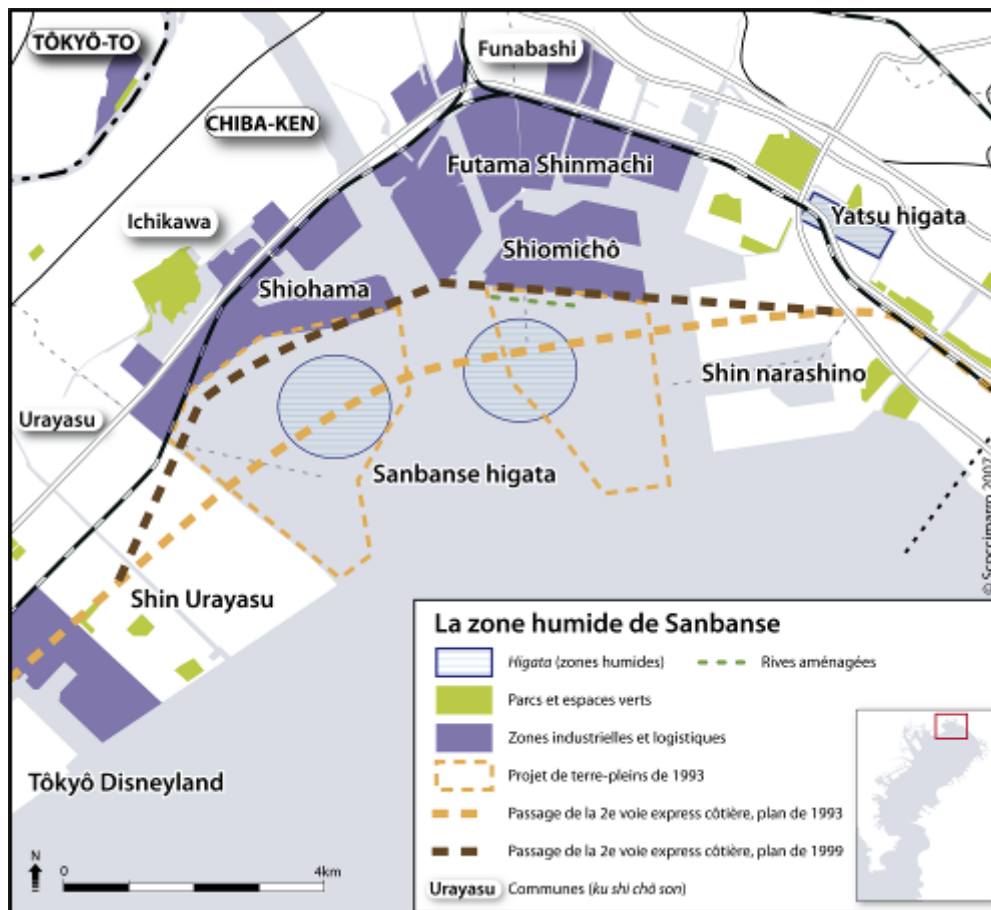


Figure 93 : La zone humide de Sanbanze et le tracé de la deuxième voie express côtière.



Photo 39 : Le nord-ouest de Sanbanze, près du terre-plein de Shiohama avec le port de pêche d'Ichikawa (photo orientée au nord, 800m x 550m).

Plus à l'est, au niveau du terre-plein de Shiomichô 潮見町 (photo 35, fig. 93) la deuxième partie du higata est au contact direct de la terre ferme avec une petite plage artificielle de 1 500 mètres dont l'estran est une zone humide.



Photo 40 : Sanbanze à Shiomichô (photo orientée au nord, 1 200m x 650m).

Sanbanze est aujourd'hui l'enjeu d'une lutte pour sa préservation en l'état. Dernière lutte touchant un terre-plein en zone urbaine au Japon, il s'agit plus de préserver la fonction écologique de la zone humide que son simple cadre naturel ou son utilisation comme zone de loisir. C'est un objectif peu compatible avec un aménagement négocié sur le thème du waterfront qui permettrait ainsi aux bétonneurs de poursuivre leur œuvre d'aménagement dans cette partie de la baie.

### ***b. De la Newtown côtière à l'autoroute sur pilotis***

Les premiers projets de remblaiement de la zone humide de Sanbanze datent des années 1950 lorsque la transformation du littoral de Chiba en vaste zone industrielle et industrialo-portuaire est planifiée. Les plans pour Sanbanze devant héberger le port industriel d'Ichikawa sont abandonnés avec le ralentissement économique des années 1970.

L'aménagement est remis au goût du jour par NUMATA Takeshi 沼田武, gouverneur PLD du département de Chiba de 1981 à 2001. Il propose en 1993 un plan de remblaiement de 740 hectares, sur les deux tiers de la zone humide, pour construire une ville nouvelle sur le type RFT. Le dégonflement de la Bulle met fin à ces plans, mais du projet survit la construction de la deuxième voie express côtière (*dai ni wangan dôro* 第二湾岸道路). Cette infrastructure double une route qui existe déjà à l'intérieur des terres et qui parcourt la baie en arc de cercle. Elle doit traverser le bras de mer où s'étend le *higata* de Sanbanze (fig. 93 ci-avant).

Ce chantier détruirait une des dernières zones humides de la baie de Tôkyô. Les associations de protection de la nature de Chiba réussissent à porter DOMOTO Akiko 堂本暁子 au poste de gouverneure en 2001. Cette candidate indépendante avait en effet fait campagne sur la promesse de stopper l'aménagement de Sanbanze.

L'affaire n'est cependant pas réglée : les promoteurs et leur soutien à l'assemblée du Chiba-ken ne désarment pas pour autant, et poussent à la construction *a minima* de la

deuxième voie express, proposant une modification du tracé et une infrastructure sur pilotis permettant de préserver la zone en l'état (fig. 93 ci-avant).

Au-delà du conflit en lui-même, la composition des acteurs révèle un retournement d'alliance qui tranche des conflits de la HCE. Traditionnellement, la construction de terre-pleins opposait les coopératives de pêcheurs aux autorités départementales associées aux groupes de pression du secteur de la construction. Aujourd'hui la plupart des pêcheurs et des récolteurs de la mer ont disparu de la baie de Tôkyô. Au sein des coopératives de pêcheurs restantes, les vieux pêcheurs sont surreprésentés et les effectifs restent plutôt faibles : vingt-cinq à trente personnes à Ichikawa et entre 200 et 300 personnes pour Funabashi (NAKAYAMA, 2005).

Les conditions de la Haute-Croissance ont structurellement changé. En revanche, les subventions aux coopératives de pêcheurs sont toujours d'actualité. Ainsi dans le cadre de la construction des projets sur Sanbanze, il est question de dédommager ces coopératives pour la destruction de la zone de pêche et/ou du port. En conséquence, les pêcheurs, en fin d'activité, sont actuellement favorables au plan d'aménagement de la deuxième voie express de la baie et à son passage sur les pêcheries de Sanbanze. Une position théoriquement iconoclaste mais socialement et démographiquement compréhensible : le bénéfice des indemnisations permettrait aux pêcheurs de s'assurer de meilleures retraites.

De leur côté, les associations de défense de Sanbanze témoignent du passage d'une contestation liée à la pollution vers des revendications liées à la sauvegarde de l'environnement et de la nature en général. Aujourd'hui, les riverains et les utilisateurs du littoral ont quasiment disparu. C'est l'association de protection de la nature de Chiba (*Chiba shizen hogo rengô* 千葉県自然保護連合) qui lutte contre la disparition des derniers *higata* de la baie... et contre les coopératives de pêcheurs.

Ce sont des citoyens-citoyens (*shimin* 市民) plus que les riverains directs (*jûmin* 住民) qui s'occupent de la préservation de la nature et de l'environnement. La plupart habitent Chiba, mais pas forcément à proximité du front de mer : il n'y a pas de lien local ou fonctionnel avec le littoral ou la mer.

L'objet de la lutte pour la préservation du *higata* dépasse par ailleurs le cadre régional : les zones humides japonaises sont utilisées par les oiseaux migrateurs comme étape entre l'Australie et la Sibérie et des associations australiennes de défense de l'environnement participent à la lutte pour la préservation de Sanbanze. L'objectif de ces associations est de faire classer cet espace en site Ramsar<sup>176</sup>, ce qui aurait pour conséquence de geler tout projet de construction sur la zone.

Une option que les élus du PLD à l'assemblée de Chiba tentent de combattre au nom du développement économique qu'apporterait la nouvelle route, reliant le sud du département au centre de Tôkyô.

Pour sauver le projet de seconde autoroute côtière, les élus conservateurs comptent sur le soutien d'ISHIHARA Shintarô à Tôkyô et du maire de la ville de Yokohama

---

<sup>176</sup> La Convention sur les zones humides est signée à Ramsar, en Iran, en 1971. Elle a pour objectif la conservation des zones humides dans le monde. Le Japon adhère à la convention en 1980 avec l'enregistrement en site Ramsar de Kushiro-shitsugen, une zone humide située à Hokkaidô.

NAKADA Hiroshi 中田宏. Cette deuxième voie express côtière est en effet inscrite dans l'organisation des infrastructures de transport à l'échelle du Tōkyō-ken du plan Tōkyō Megalopolis de Ishihara (cf. fig.45 p. 87). À Tōkyō, les tronçons de la deuxième voie express côtière sont en cours de construction entre le terre-plein de Wakasu et ceux de l'arrondissement d'Ôta, en direction de Kawasaki.

Ce conflit est significatif du rôle attribué aux terre-pleins de la baie : celui de support d'infrastructures dans un contexte où le besoin de nouveaux espaces à aménager ne se fait plus sentir, à tel point qu'on s'interroge sur l'utilisation des derniers terre-pleins construits avec les déchets urbains.

## **Chapitre 8 : Surproduction d'espace dans la mégapole de Tōkyō**

Cinquante et unième État du monde par sa taille, le Japon est loin d'être un « petit pays » et encore moins un micro-état. La question du manque de place au Japon est souvent évoquée comme le facteur explicatif de tel ou tel phénomène, particulièrement dans le cas des avancées sur la mer. Or, même dans les micro-états ou les cité-états, cet argument est souvent contesté. Dans la revue *Urbanisme*, Vincent FOUCHIER précisait en 1995 sur Hong Kong : « *La description géographique de Hong-Kong laisse penser que verticalité et densité sont des choix d'urbanisme délibérés et n'ont pas été contraints par un réel manque d'espace* » (FOUCHIER, 1995). Au XIXe siècle déjà, certaines opérations de conquêtes sur la mer dans cette même ville tenaient plus de la possibilité de réaliser des plus values foncières que sur la nécessité physique d'étendre la ville (HUDSON, 1996). Pierre GENTELLE, précise dans *La géographie universelle* que « *des tours de plus en plus hautes, (...) témoignent plus du désir de rentabilité et de magnificence de la ville que du manque très réel d'espace au sol* » (GENTELLE, 1994, p.127).

Ce qui était vrai (ou pas vrai) pour Hong-Kong l'est d'autant plus pour le Japon et ses mégapoles côtières. Les opérations d'aménagement des terre-pleins de la baie de Tōkyō nous montrent que la question du « manque d'espace à Tōkyō » n'est pas un élément déterminant dans la mise en œuvre et la conduite des projets.

Nous montrerons dans le chapitre suivant que la situation actuelle du foncier et la fabrication des nouveaux terre-pleins dans le port de Tōkyō, posent au contraire un problème de « trop-plein d'espace ». Une donnée qui révèle les limites sociales et urbaines des avancées sur la mer dans la mégapole.

### **A. Les questions posées par la notion de manque de place ou de pénurie d'espace**

#### **1. Sur la relation entre rareté et surpeuplement : tout justifier par le manque d'espace**

Dans *L'Archipel accaparé*, Philippe PELLETIER reprend une série d'affirmations péremptives sur le « bien connu » manque d'espace au Japon (PELLETIER, 2000b). Citons quelques exemples : « *Dès l'origine de leur histoire, à l'extrémité du continent,*

*les Japonais ont été confrontés à des défis dont l'un est permanent, la rareté de l'espace* » ou encore « [Le Japon est un] *espace toujours à l'étroit sur son archipel, dénué de ressources naturelles et énergétiques, et enfin de terres cultivables* » (SERVOISE, 1995 p. 11 et p.154).

Ces affirmations ne concernent pas uniquement les essayistes. On retrouve cette idée dans des revues scientifiques : « *Constantment à l'étroit sur un territoire géographiquement limité, mais démographiquement expansif* » (TIRY, 1997), comme une décennie auparavant, on pouvait déjà lire que « *les constructions en mer (sont) rendues indispensables en raison de l'exiguïté du territoire* » (CECCALDI, 1989)

Dès 1986, Augustin BERQUE signalait pourtant que « *la civilisation japonaise paraît bien n'avoir pas étendu son écoumène autant qu'elle l'aurait pu* », qu'au Japon « *l'intensif a généralement prévalu sur l'extensif alors même que les techniques eussent permis d'utiliser de plus vastes espaces* » et que « *cet écoumène (...) s'est concentré dans les basses terres à un degré que ne montre pas les écoumènes voisins : en Corée comme en Chine, l'agriculture, l'élevage, la foresterie ont plus intensivement utilisé la montagne ; tandis que les peuples malais et polynésiens ont plus extensivement parcouru les mers* » (BERQUE, 1986, p. 66).

Ainsi l'utilisation intensive de l'espace semble d'abord être un choix de civilisation qui s'est perpétué plus ou moins consciemment aujourd'hui, plus que le résultat d'une contrainte physique. Elle se vérifie aujourd'hui à travers la concentration démographique sur une portion réduite de l'archipel, malgré les possibilités physiques d'expansion permise, par exemple par les déprises agricoles (PELLETIER, 1994b). La société japonaise contemporaine dispose par ailleurs des moyens techniques d'étendre son territoire en gagnant sur la mer et sur les collines.

La question n'est pas neutre. Que ce soit l'expansionnisme à la fin du XIXe et XXe siècle ou la taille exiguë des appartements, les prix fonciers, et bien entendu les terre-pleins côtiers, cette question du manque d'espace au Japon est récurrente lorsqu'il s'agit d'expliquer ou de justifier un phénomène historique, géographique ou économique (PELLETIER, 2000b). Dans ce contexte, traiter de la question des avancées sur la mer revient à expliquer, sinon à justifier, le manque d'espace au Japon. La notion est d'ailleurs reprise par les Japonais eux-mêmes à travers un discours sur la théorie du pays exigu (*semaikuni* 狭い国), ou l'espace qui fait défaut (*kūkan ga tarinai* 空間が足りない).

Mais dans les ouvrages qui traitent de la question des ASM, le lien entre « manque d'espace » et « avancée sur la mer » n'est pas évoqué, même dans les livres de vulgarisation géographique (ASAI, 1997). Dans les ouvrages plus spécialisés traitant de la géographie du Japon dans son ensemble, la question n'est pas une seule fois évoquée, même dans les chapitres concernant les plans d'industrialisation du territoire pendant la HCE.

Dans les brochures explicatives publiées par les départements ou les mairies détaillant les aménagements sur terre-plein et les projets sur la mer, nous n'avons jamais rencontré l'argument. Pourtant pour des projets contestés comme celui du RFT à Tôkyô ou encore la construction de la deuxième voie express côtière, de tels arguments pourraient être utilisés pour justifier les travaux. À la place, ce sont les arguments plus classiques et plus terre-à-terre qui sont avancés, ceux du développement économique, de la promotion de nouveaux équipements, ou encore la promesse de villes du futur.

Nous avons constaté que plus on approche de la réalité des aménagement sur terre-pleins, plus cette justification disparaît et apparaît comme infondée. Ainsi, si nous avons souvent entendu l'argument lors de conversations informelles avec des responsables ou des géographes japonais, jamais elle n'est apparue lors de nos entretiens de recherches, quels que soient les acteurs.

## 2. La question dans ses implications théoriques

Aujourd'hui, plus de la moitié de la population japonaise est établie sur 10% du territoire, un peu plus de 43% de la population se concentre dans les trois grands ensembles urbains du pays : Tôkyô, Ôsaka et Nagoya et dans douze autres villes de plus d'un million d'habitants.

Cette forte concentration urbaine induit physiquement une pression démographique plus forte sur des espaces plus réduits. Cela ne peut donc jouer que du point de vue local et face à l'ensemble du Japon. C'est donc dans le cadre de la région urbaine et non du territoire japonais que la question doit être traitée. Nationalement, l'exode rural, combiné au phénomène de dénatalité-vieillesse (*shôshikôreka* 少子高齢化), produit une désertification rurale qui a pour conséquence d'augmenter la surface d'espace théoriquement disponible à la construction ou à la mise en culture. En revanche, au cœur des villes et dans les hypercentres, une pression foncière pour bénéficier des meilleurs emplacements met en concurrence les différents usages des sols. Ceux-ci ne se définissent pas en fonction de besoins physiques ; mais des règles qui régissent les prix des terrains à Tôkyô comme à New York ou à Londres, selon des logiques similaires liées à la centralité urbaine et aux lois de la rente foncière.

### a. Le rôle déterminant du foncier

Comme les terrains ne sont pas équivalents en volume, en qualité ou en localisation, le problème de manque d'espace est à examiner en parallèle avec celui de la demande foncière.

*« La pénurie d'espace a des traits originaux et nouveaux par rapport aux autres pénuries, anciennes ou récentes. Spontanée en tant qu'elle résulte d'un processus historique, elle est entretenue, souvent voulue et organisée par les décisions centrales. Elle introduit une contradiction entre l'abondance passée ou possible, et la rareté effective »* (LEFEBVRE, 2000, p. 384).

Cette notion de manque relatif d'espace est particulièrement importante à souligner dans notre propos. Il ne sert en effet à rien d'avoir de l'espace si son usage n'est pas défini, approprié ou intégré dans le jeu économique ou sociologique. Actuellement le cadre est globalement le même et les avancées techniques appuient l'idée qu'en effet, on peut construire où l'on veut l'espace dont on aurait besoin.

En revanche, ce qui importe, c'est que de nos jours, le contexte industriel, urbain et démographique n'est pas le même, ce n'est plus le manque relatif d'espace qui marque la société japonaise. La population japonaise diminue dans son ensemble. L'étalement urbain tend aussi à diminuer avec le repeuplement des centres. Par ailleurs, les situations sont très différentes que l'on soit dans la mégapole de Tôkyô, dans celle d'Ôsaka en relatif déclin ou encore dans les zones rurales éloignées.



### ***b. Du rôle de la rareté de l'espace***

L'espace est plutôt en surproduction dans le Tôkyô actuel et nous pouvons encore faire appel à LEFEBVRE lorsque celui-ci explique que « *le gaspillage a une fonction économique* » (LEFEBVRE, 2000 p. 379) et qu'ainsi « *la pénurie d'espace a un caractère socio-économique bien défini ; elle ne s'observe et ne se manifeste que dans des aires déterminées : au voisinage des centres. Ceux-ci se maintiennent dans les centralités historiquement constituées, les villes anciennes, ou s'établissent en dehors d'elles dans les villes nouvelles.* » (LEFEBVRE, 2000, p. 381)

Nous sommes bien dans notre sujet. D'ailleurs les terre-pleins ne jouent-ils pas le rôle d'une variable d'ajustement bien pratique ? Leur malléabilité et le contrôle très fort des pouvoirs économiques ou publics sur eux permettent d'ouvrir ou de fermer plus facilement qu'ailleurs les vannes de la rareté de l'espace.

La flexibilité externe est d'autant plus facile qu'elle coûte peu socialement. Lorsqu'il faut recréer de la rareté, les zones sont transformées en espaces de loisirs, facilement aménageables et viabilisables. Lorsqu'il faut répondre à une demande immédiate comme des bureaux lors de la Bulle ou des logements actuellement, les zones sont là, prêtes à être reconverties selon les besoins.

En se penchant sur les gains physiques réels des ASM, ou encore sur le poids démographiques de leurs zones d'habitations, nous verrons que la question doit être traitée sur le plan qualitatif plutôt que quantitatif.

## **B. La situation réelle du problème d'espace dans les mégapoles**

### **1. Des gains d'espace dérisoires**

#### ***a. En termes de population***

Prenons tout d'abord le gain de population permis par les plus grands aménagements de villes nouvelles sur terre-pleins sur l'ensemble de l'archipel.

Projets	Population prévue
Rinkaifukutoshin (Tôkyô)	42 000
Minato Mirai 21 (Yokohama)	10 000
Makuhari Shintoshin (Chiba)	26 000
Zone du Technoport Ôsaka (Ôsaka)	60 000
Port Island et Rokkô Island (Kôbe)	50 000
Total	188 000

Figure 94 : Objectif de peuplement sur les plus grands terre-pleins en cours d'aménagement au Japon en 2007.

En additionnant les populations prévues sur les plus vastes depuis 1945, on obtient, avec l'hypothèse la plus haute, c'est-à-dire celle qui donnerait une population correspondant aux prévisions faites par les aménageurs, un total inférieur à 200 000 habitants (fig. 94).

Pour être plus précis il faudrait, il est vrai, inclure les cités dortoirs construites sur les côtes de Chiba qui ne sont pas limitées aux seuls aménagements de Shin.urayasu et Bay Town, mais également les zones de Funabashi, Narashino, etc.

À l'échelle du Tôkyô-ken, même si l'on atteignait le million d'habitants résidants sur terre-pleins, le chiffre resterait relativement faible comparé aux trente millions de la mégapole de Tôkyô.

Par contre, nous avons tenté de montrer le rôle joué par des espaces gagnés sur la mer dans le repeuplement d'un arrondissement, celui de Chûô. La problématique posée n'était pas celle d'un manque d'espace, mais celle du réaménagement de zones dévolues jusqu'alors à des aires logistiques ou industrielles. Il s'agit donc plutôt des modalités d'une reconversion facilitée, du mode de valorisation de friches industrielles et tertiaires dans le cadre d'un réaménagement général sur les bases aménitaires du waterfront de Tôkyô, avec un choix de localisation sur les arrondissements centraux et aux dépens d'autres aires de la capitale en passe d'être (relativement) délaissées par les populations Tôkyôtes. Il s'agit aussi (surtout ?) d'un positionnement stratégique des investisseurs fonciers du secteur du tertiaire d'affaires vers le logement, permis à la fois par la demande d'habitat en centre-ville, par les incitations publiques et par l'état sinistré du marché foncier spéculatif et financier postérieur à la Bulle.

En comparaison les 23 arrondissements centraux de Tôkyô abritent une population de plus de 8 millions d'habitants. La ville nouvelle de Tama, à l'ouest du département de Tôkyô, accueillait à elle seule 145 877 habitants sur une zone d'un peu moins de 2 000 hectares lors du recensement de 2005. Le gain brut en population est donc plutôt réduit sur les terre-pleins.

### ***b. En gain de surface***

En termes de surface brute il est également difficile de poser les terre-pleins côtiers comme étant une solution à des besoins d'espace dans un archipel étriqué. Ces surfaces peuvent apparaître importantes à première vue et sur une carte à grande échelle (fig. 95).

Nom	Lieu	Surface (ha)
Haneda	Tôkyô	1 266
Sakishima	Ôsaka	1 000
Port Island I et II	Kôbe	826
Hibikinada	KitaKyûshû	797
Zone Industrielles 3 et 4	Ôita	695
Ôi	Tôkyô	681
Rokkô Island.	Kôbe	583
Complexe pétrochimique	Chiba	545
Aéroport du Kansai	Ôsaka	511
Zone Industrielle 4	Nagoya	495
Central Break Water	Tôkyô	480
Total		7 879

Figure 95 : Les grands terre-pleins construits en zone urbaine depuis l'après-guerre au Japon<sup>177</sup>.

<sup>177</sup> Source : *Wagakuni no kaiyô doboku geijutsu* わが国の海洋土木技術 (Nos techniques nationales de génie civil océanique), Tôkyô, Nihon kaiyôkaiatsu kensetsu kyôkai, 1997, 256 p.

À titre de comparaison, les 23 ku de Tôkyô représentent une surface de 66 200 hectares. Ainsi, le volume des constructions de terre-pleins ne représentent pas un poids à même d'influer véritablement sur l'espace total de ces villes.

Il nous faut évoquer également sur ce point, les enjeux de la construction des aéroports en mer qui se généralise dans les départements de la mégapole : Ôsaka, Kôbe, Nagoya, Hiroshima, Kitakyûshû (Fukuoka-ken), Nagasaki. Ce n'est pas tant le manque de place disponible que celui du coût social de l'aménagement qui incite à choisir ces sites en mer. Sans même revenir sur la construction de Narita et des problèmes liés à la difficile expropriation des sols, les aéroports en mer sont une solution au fonctionnement permanent des pistes : transit voyageurs le jour, et fret la nuit.

La situation en mer permet d'autre part un accès plus rapide au centre-ville, une extension des pistes sans être confrontée à l'opposition des riverains. C'est dans cette optique que le troisième aéroport international de la mégapole de Tôkyô est à l'étude, au centre de la baie, indépendamment de problèmes de manque de place.

Enfin, pour conclure sur cette question du manque d'espace, qui véhicule aussi l'idée de surpopulation urbaine dans les villes japonaises, nous constatons la baisse de la densité de population en DID. Elle est passée en trente ans d'une moyenne de 8 690 h/km<sup>2</sup> en 1970 à 6 647 h/km<sup>2</sup> en 2000, alors que la population en total en DID n'a cessé de progresser (fig. 96).

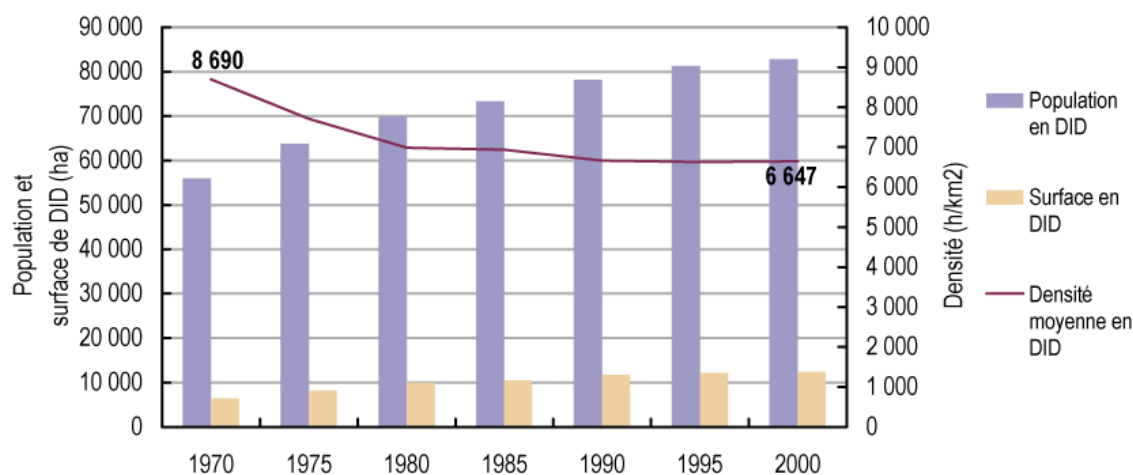


Figure 96 : Evolution des fortes densités urbaines au Japon 1970-2000.

Le retour au centre des populations tend cependant à freiner cette baisse, dont la légère tendance à l'augmentation est à relier à la verticalisation du bâti (fig 96).

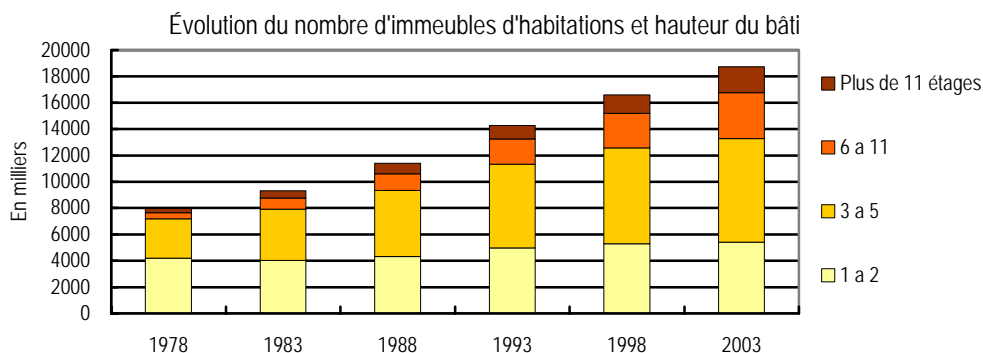


Figure 97 : Evolution des hauteurs moyennes du bâti au Japon entre 1978 et 2003.

Les immeubles d'habitations de plus de cinq étages qui faisaient exception à la veille des années 1980, représentaient en 2003 pratiquement 30% du parc des immeubles d'habitations<sup>178</sup>. Cette évolution consacre surtout le changement qualitatif de l'habitat urbain en centre ville, de moins en moins pavillonnaire, avec la généralisation des *manshon*.

### c. Des gains plus qualitatifs que quantitatifs

Les ASM posent plus une question de position stratégique que de volume gagné. Ainsi pour l'industrie lourde, et encore aujourd'hui pour les industries mécaniques et la pétrochimie, les terre-pleins constituent une zone d'interface particulièrement intéressante, entre arrivée de la ressource et départ du produit transformé, dans une proximité des marchés urbains.

Aujourd'hui se greffe une autre position avantageuse : la proximité des CBD majeurs des mégapoles, qui pour les deux plus importants, à Ôsaka et à Tôkyô, se situent sur l'ancien emplacement de la shitamachi, déjà sur terre-pleins, et à proximité de la mer. On retrouve là, la possibilité d'aménager des espaces, sous l'influence d'une proximité des centres, potentiellement très forte.

Par ailleurs, nous avons aussi évoqué au début de ce chapitre la plus-value paysagère dans le contexte actuel. Alors qu'à la fin du XIXe siècle les perspectives étaient plutôt tournées vers les terres, sur le modèle de capitale continentale, comme Berlin ou Paris, à la fin du XXe siècle, le modèle new-yorkais, pris en archétype, en tout cas le plus lisible, met en valeur le front d'eau, donnant ainsi un sens à l'aménagement des nouveaux quartiers d'affaires, en bassin, ouverts sur la mer.

Une autre donnée que nous avons également évoquée ne relève pas d'un rapport quantitatif à l'espace : les nouvelles terres sont configurables a merci, et très rapidement, à coût d'acquisition très bas, puisque celui-ci correspond au coût de fabrication du terrain, voire simplement au coût de la viabilisation des parcelles. Les procédures de remembrement urbain sont soit inexistantes, lorsqu'il s'agit de nouvelles zones, soit extrêmement réduites à quelques acteurs, et qui plus est, des acteurs publics ou privés mais pas individuels. Dans le contexte de la ville japonaise, cette malléabilité des usages est bien plus importante que le simple besoin d'espace brut.

<sup>178</sup> Source : Japan Statistical Year Book 2007.

D'autre part, dans les deux principales agglomérations du Japon, région capitale et région d'Ôsaka, la construction actuelle des remblais se fait sous la forme d'îles décharges. Parallèlement les taux de vacances des surfaces de bureaux en centre-ville rendent la reprise foncière plutôt fragile, avec des évolutions asynchrones au sein de l'espace mégapolitain.

Enfin, d'autres réserves foncières existent dans la mégapole. Les parcelles agricoles où la densification du bâti est encore largement possible. C'est même cette dernière tendance qui est à l'œuvre dans la capitale japonaise. La redensification du Toshin assèche les opérations d'affaires qui se réimplantent dans le centre comme l'a montré le « problème de l'année 2003 ».

## 2. Le « problème de l'année 2003 » (*nisen sannen mondai* 2003年問題) et les taux de vacances dans les espaces centraux de la mégapole : des terre-pleins de plus en plus éloignés du Toshin ?

### a. Le problème de l'année 2003

Après la fin de la Bulle, les prix fonciers ne cessent de baisser. C'est toujours le cas jusqu'en 2005 si l'on prend la moyenne du Japon et l'aire métropolitaine de Tôkyô dans son ensemble (fig. 98).

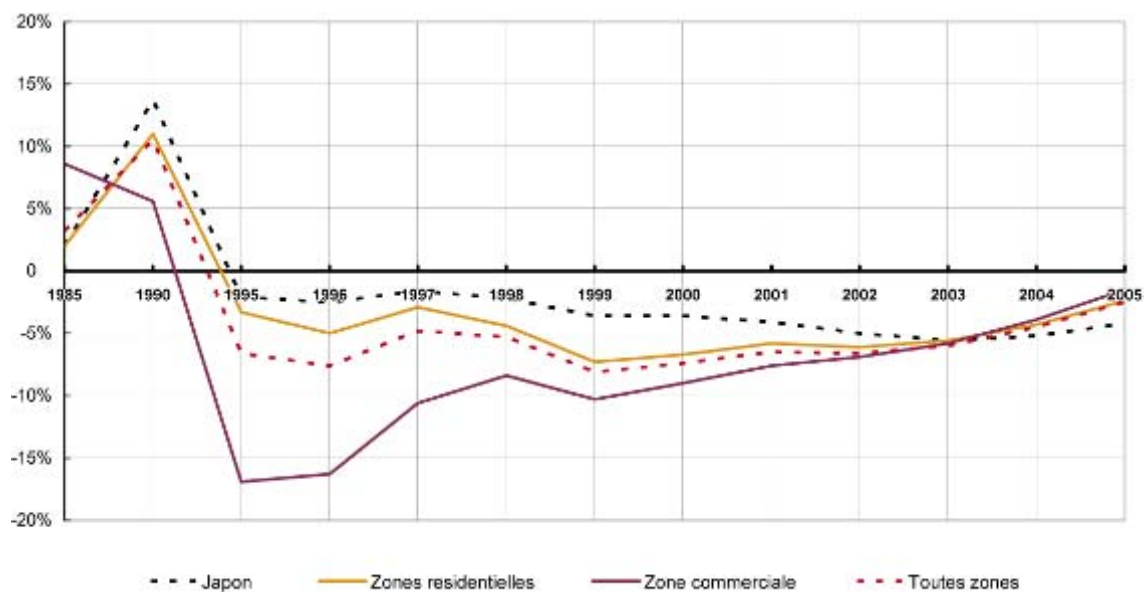


Figure 98 : Évolution des prix fonciers des terrains dans le Tôkyô-ken en % de l'année précédente. (Source : Japan Statistical Year Book 2006)

Cette baisse s'est accompagnée d'une révision à la baisse des besoins réels en surface de bureaux. C'est alors à Tôkyô que les taux de vacance dans les immeubles de bureaux sont les plus élevés : ils atteignent 9,6% en 1994 et 8% dans les arrondissements centraux de Chiyoda, Chûô, Minato, Shibuya et Shinjuku (fig. 99).

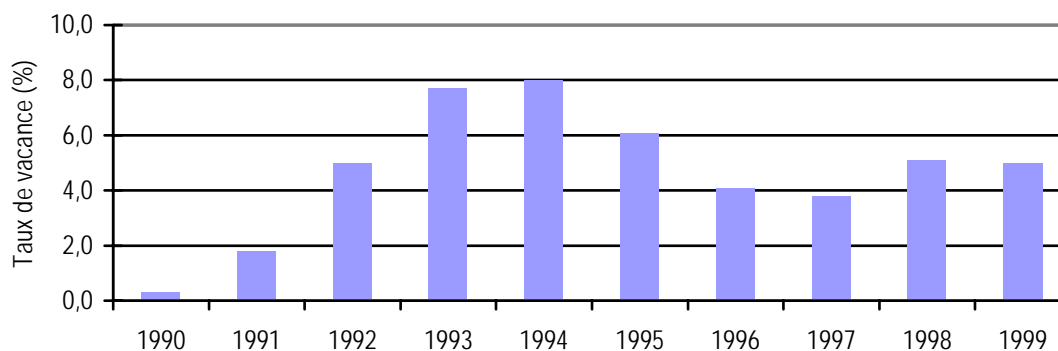


Figure 99 : Taux de vacance des immeubles de bureaux dans les cinq arrondissements centraux de Tôkyô (Chiyoda, Chûô, Minato, Shibuya, and Shinjuku)<sup>179</sup>.

Parallèlement la rente foncière diminue régulièrement dans ces mêmes quartiers de 1991 à 1990 (fig. 100).

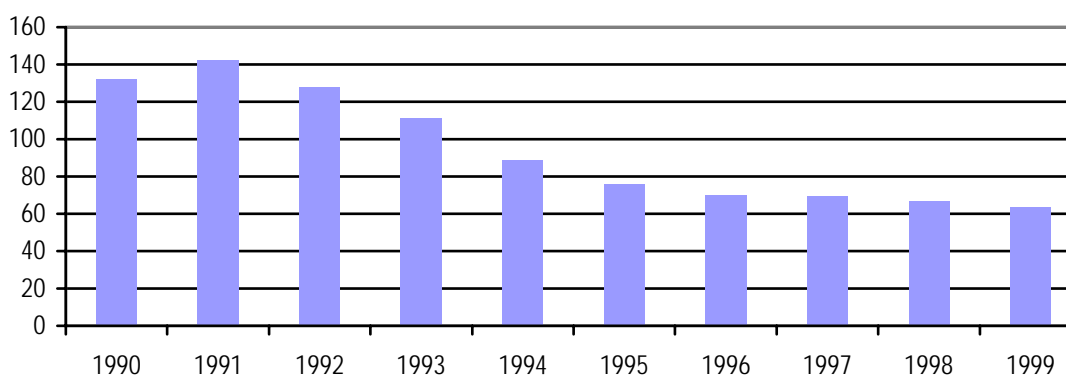


Figure 100 : Évolution de la rente foncière annuelle pour Chiyoda, Chûô, Minato, Shibuya, and Shinjuku (en dollars par m<sup>2</sup>).

Cela n'empêche pourtant pas les constructions d'immeubles de bureaux de continuer dans le centre de Tôkyô, dopées par les mesures d'incitation à la construction, dont le relèvement des COS et des limites maximales de hauteur (voir *supra* Partie II). Ces constructions sont achevées entre 2001 et 2003. Elles représentent une offre de 24% en plus de surface de bureaux dans les trois arrondissements du Toshin entre 2002 et 2003. Il s'agit d'immeubles de bureaux de classe A<sup>180</sup> situés à Shinbashi (Shinonome), Roppongi et Asabu. Ces nouvelles constructions multiplient le stock de surfaces de bureaux par deux dans le Toshin, et créent un appel d'air dans le *shutoken*<sup>181</sup>. Cette sur-offre a pour effet de rapatrier au centre les activités tertiaires implantées en périphérie. Les opérations de Minato Mirai 21, et surtout de Makuhari Shintoshin en font alors les

<sup>179</sup> Source : Japan Real Estate Institute

<sup>180</sup> Les plus prestigieux sur un marché local de par leur emplacement, la qualité des constructions, de l'architecture, des équipements et de l'environnement proche (définition du Japan Real Estate Institute).

<sup>181</sup> *Nisensannen mondai ni kansuru chôsa* 2003 年問題に関する調査, Japan Real Estate Institute, 2004.

frais. Leurs activités tertiaires démenagent vers le centre de Tôkyô (KOYAMA et KUROKI, entretiens 2005).

Le phénomène est qualifié de « problème de l'année 2003 » (*nisensan.nen mondai* 2003 年問題). Le taux de vacance tombé à 3,8% en 2000 remonte à 6,9% à Tôkyô en 2003, soit le niveau de 1996. Ce n'est pas moins de 2,27 millions de mètres carrés d'espaces de bureaux qui sont mis sur le marché au coeur de Tôkyô. L'offre excède le record précédent de 1994 avec 1,83 million de mètres carrés.

La rente foncière diminue de 20%. Par la suite le taux de vacance régresse pour atteindre 4% en 2005 : les immeubles du Toshin ont trouvé preneurs (fig. 101). On assiste par la suite à une reprise du marché foncier dans la capitale où, après le ralentissement de la déflation, les prix de certains terrains sont de nouveau en hausse.

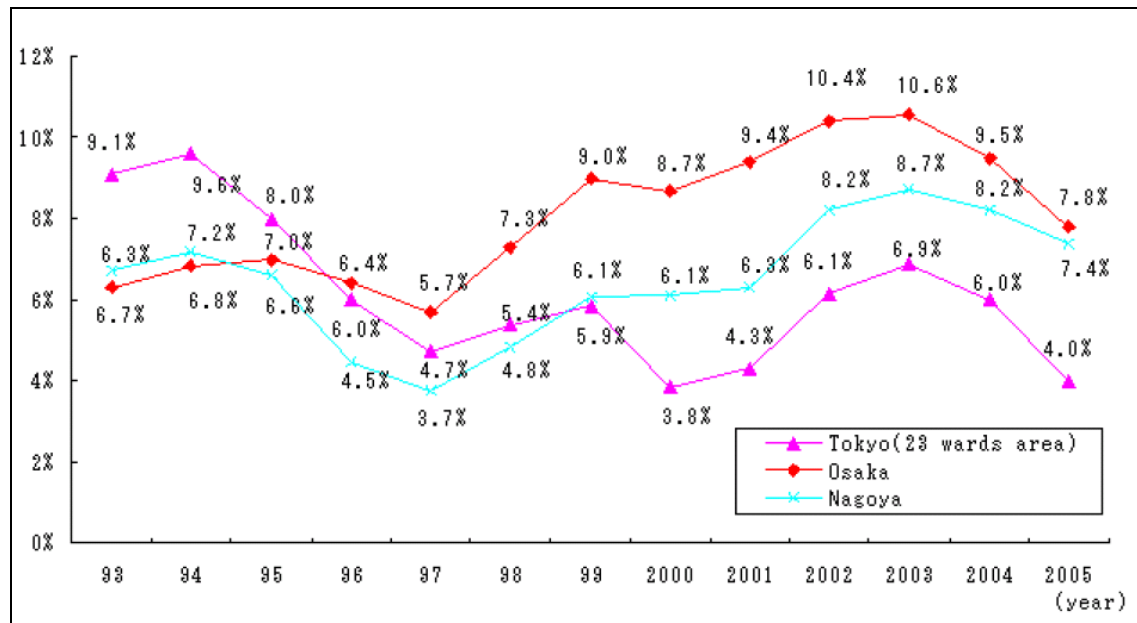


Figure 101 : Taux de vacance dans les immeubles de bureaux à Tôkyô, Ôsaka et Nagoya de 1993 à 2005. (Source : *White Paper on Land and Real Property 2006*, MLIT).

C'est en 2005 que l'on observe dans certaines parties du centre de Tôkyô, pour la première fois depuis 14 ans, des hausses de prix, mais celles-ci n'atteignent que 0,5% à Chiyoda et Chûô, alors que les prix continuent à chuter de -5% sur l'ensemble de l'archipel<sup>182</sup>. En revanche, en 2006, les prix fonciers dans le Toshin augmentent de 3,5%. Le terrain le plus cher du Japon reste le quartier de Ginza avec une valeur de 18.72 millions yen le mètre carré<sup>183</sup>. La tendance se confirme fin 2006, mais que c'est surtout la disparité de l'évolution qui est remarquable avec des hausses qui sont très localisées dans un environnement où la déflation persiste dans certaines zones<sup>184</sup>.

Certains observateurs soulignent cependant qu'un phénomène de type « 2003 mondai » pourrait avoir lieu de nouveau à l'horizon 2010 (SASAKI, 2003 ; MATSUMURA, 2002). Ils estiment qu'à cette période de nouvelles constructions vont être mises sur le

<sup>182</sup> The Japan Times, 24 mars 2005.

<sup>183</sup> Asahi, 1 août 1 2006.

<sup>184</sup> Asahi, 19 septembre 2006.

marché dans le centre de la capitale (fig. 102) et vont créer de nouveau une sur-offre en bureaux. Celle-ci serait de plus combinée aux départs à la retraite des cadres du *Baby boom* qui réduira mécaniquement le nombre d'employés dans le Toshin.

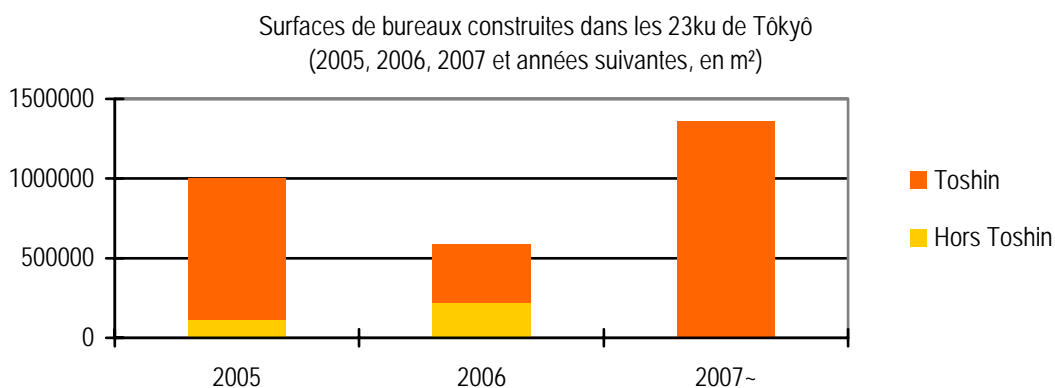


Figure 102 : Surfaces de d'immeubles de bureaux de classe A construits en 2005, 2006 et prévus pour 2007 et les années suivantes. (Source: NLI Research Institute).

La relance foncière ne relève est en tout cas du quantitatif mais du qualitatif dans la capitale japonaise. C'est tout le sens de la rénovation du quartier de Marunouchi que le groupe Mitsubishi a entrepris depuis 1998. La première s'achève en 2008 avec la construction du Shin-Marunouchi building. Sur dix ans, Mitsubishi aura dépensé 450 milliards de yen pour reconstruire sept de ses huit bâtiments, dont le *Building n°1*, construit en 1894. 450 milliards de yen supplémentaires seront dépensés pour la deuxième phase entre 2008 et 2017. Plus qu'une élévation des COS ou une opération de vente, le but du réaménagement de Marunouchi vise d'abord une mise à niveau technique dans le cadre d'une rénovation qualitative des immeubles de bureau (KOYAMA (Mitsubishi Jisho), entretiens 2005).

Le Manhattan Project 21 des années de Bulle n'a pas eu lieu, mais finalement le groupe Mitsubishi rénove sa parcelle alors que celles du TMG sont en jachère ou occupées par des activités peu rentables. Le groupe a aussi quelques problèmes puisque Minato Mirai 21 ne se développe pas comme prévu et il force la main pour transformer la zone en parcs de condominium de luxe, loin de ce qu'espérait la Mairie de Yokohama. Dans un cas comme dans l'autre les autorités publiques ont été à la merci des opérateurs privés, que ceux-ci soient partie prenante dans les opérations ou utilisés dans le cadre de partenariats public-privé.

La situation actuelle de l'aménagement des grands projets urbains sur terre-pleins contredit l'idée du manque d'espace ou de la pression démographique. Le problème concernant les ASM au Japon en ce début de XXI<sup>e</sup> siècle réside ainsi plus dans la question de l'usage à faire de ses nouveaux espaces. Elle se pose d'autant plus fortement que le moteur de production de terre-pleins est toujours en activité, alimenté par le retraitement des ordures ménagères ou un secteur du BTP qu'il faut nourrir.



## C. Un système de production face à un excédent d'espace

### 1. Le problème des déchets

#### a. Décharges en mer

Le traitement des déchets par leur rejet en mer ne date pas de l'industrialisation du Japon, mais de l'occupation humaine sous forme de villes dans la baie de Tôkyô. Ainsi, dès 1655 un décret du Bakufu interdit les rejets d'ordures dans les rivières et les canaux d'Edo. Il désigne alors une zone à l'Est de l'embouchure de la Sumida pour entasser les ordures diverses, ouvrant la voie aux premiers terre-pleins décharges (fig. 103). Cette zone forme actuellement l'île d'Eitaijima dans l'arrondissement de Kôtô. Les zones de dépôt d'ordures sont également agrandies par les remblais des matériaux issus du curage des canaux, un point commun à la plupart des villes portuaires situées sur des espaces estuariens.

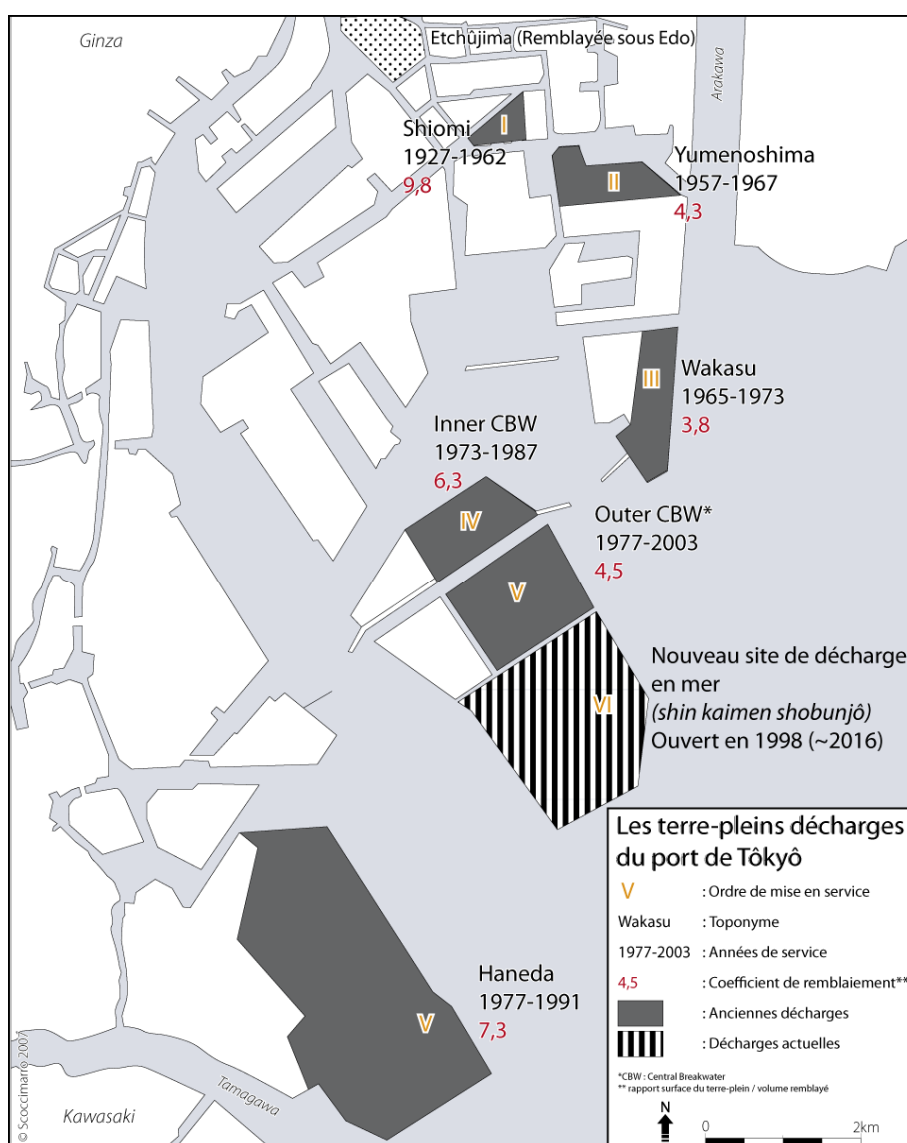


Figure 103 : Les terre-pleins décharges du port de Tôkyô. Source : TMG

Lors de la période contemporaine le front de mer est utilisé pour traiter les déblais des destructions de la ville. Ainsi les déblais issus du séisme de 1923 puis ceux des

destructions des bombardements de la deuxième guerre mondiale servent à combler les canaux de la *Shitamachi* et à construire de nouveaux terre-pleins dans les arrondissements de Chûô et de Kôtô.

Dans la période d'après la guerre, ce sont les terre-pleins de Shiomi (zone 8), Yumenoshima (zone 14) puis Wakasu (zone 15) utilisés jusqu'en 1973. Le premier élément du Central Break Water (le Brise-lame central ou *Chûô bôhatei* 中央防波堤), au sud des zones 10 et 13 du port, est construit de 1973 à 2003. Parallèlement, l'extension de l'aéroport de Haneda intègre de 1977 à 1991 des déchets ménagers, des boues portuaires et l'utilisation des matériaux du BTP.

En 1973, avec la révision de la loi portuaire sur les terre-pleins, les digues de terre-pleins décharges sont gérées par les bureaux des affaires portuaires (*kôwan kyoku* 港湾局) et sont incluses dans les plans d'aménagements portuaires. Ce sont ces plans qui organisent les terre-pleins décharges. À Tôkyô le traitement des ordures du département est prévu par remblaiement jusqu'en 2016 (fig. 103).

Pour autant le problème ne concerne pas de façon égale tous les départements de la baie. Ainsi, le département de Chiba n'utilise pas d'ordures ménagères pour ses ASM, mais les sables du centre de la baie. Les déchets sont eux enfouis à l'intérieur des terres.

Le département de Tôkyô également n'est pas physiquement forcé de déverser ses ordures dans la baie. Il y a virtuellement de la place dans la partie rurale du département. Mais les communes et les habitants s'opposent en général à l'implantation de telles décharges. Dans la baie, l'opposition est quasi nulle et le coût peut être plus intéressant, d'autant plus que le réseau des incinérateurs est implanté opportunément sur les terre-pleins du port.

Le traitement des ordures n'est par ailleurs pas qu'un simple problème domestique. En 1973 on assiste à « guerre des poubelles » (*gomi no sensô* ごみの戦争) entre l'arrondissement de Suginami et celui de Kôtô qui gère la décharge de Yumenoshima. Le Kôtô-ku s'oppose alors au transit des camions bennes en provenance de Suginami, lui intimant de traiter ses déchets ménagers sur son territoire.

Au début des années 1980, le gouvernement lance un programme, le Plan phénix, destiné à faire d'une pierre deux coups. C'est un plan de recyclage des ordures urbaines, mais « recycler » signifie utiliser les déchets urbains dans le cadre d'un vaste programme de remblaiement pour soutenir l'expansion d'aires urbaines. Les terre-pleins du CBW, ceux d'Ôsaka Maishima et Maishu entrent ce cadre.

Le problème reste pourtant toujours entier et les terre-pleins côtiers sont encore dans la plupart des villes portuaires, c'est-à-dire dans la quasi-totalité des métropoles japonaises, le moyen privilégié pour le traitement des ordures ménagères, du BTP, de l'industrie et des boues portuaires.

### ***b. Des limites d'usage qui ne remettent pas en cause le moteur de production***

Au delà des aspects environnementaux, la question des décharges en mer pose un problème inverse à la question du manque d'espace : la question de l'usage de la surabondance d'espace. En effet la place ne manque pas dans le port de Tôkyô. Les terre-pleins en cours d'urbanisation datent d'avant-guerre et ceux du RFT des années 1950 et 1960. Les responsables du Tochô avouent ne pas savoir encore véritablement

quel pourra être l'usage des derniers terre-pleins construits (MATSUNAWA et ÔKUBO, entretiens 2005).

Ce n'est pas tout : le moteur de production des terre-pleins, moteur de production brut d'espace au cœur de la mégapole, est toujours en place. La construction de terre-pleins se poursuit ainsi suivant le rythme de l'augmentation des tonnes de déchets à enfouir. Ceux, meubles, issus du BTP, et ceux issus de la consommation des ménages. Ceux-ci sont à peine réduits par le tri sélectif opéré par les ménages entre « combustibles » et « non-combustibles ». Les combustibles sont réduits dans les incinérateurs du port. Les non-combustibles sont enfouis directement entre les différentes couches de cendres issues des premiers, mêlées aux boues de curetage des canaux du port et des chenaux de navigation.

Le plan phénix qui prévoyait l'utilisation de ces vastes zones pour permettre l'expansion de l'urbanisation ne tient plus, aujourd'hui que la ville se contracte sur son centre historique. Il est de plus, peu imaginable, vu le contexte actuel, que la capitale japonaise connaisse un quadruplement ou un triplement de son centre, qui rendrait ces terrains intéressants du point de vue foncier, pour de nouveaux quartiers d'affaires. Par ailleurs les activités industrielles et portuaires se maintiennent dans ces zones des ports dont les berges externes de terre-pleins sont utilisées pour l'aménagement des quais conteneurs.

Que faire à l'intérieur ? Après l'échec d'aménagement comme le Rinkaifukutoshin, la faible progression des fonctions urbaines (affaires, commerces, logements) rend peu imaginable la conception de projets du type Rinkaifukutoshin, dont les logements étudiants paraissent déjà être au bout du monde pour les Tôkyôtes. L'aménagement du dernier terre-plein en construction dans le port de Tôkyô, le *Shin kaimen shobunjô*, est un bon exemple à la fois du problème posé et des solutions envisagées pour utiliser ces espaces.

## **2. L'aménagement du *Central Breakwater (Chûô bôhatei)* et de la *Nouvelle zone de décharges en mer (Shin kaimen shobunjô)***

### ***a. Un nouveau terre-plein de 480 hectares***

Dernier des grands terre-pleins du port de Tôkyô, le « Nouveau site de décharge du front de mer » (*Shin kaimen shobunjô* 進海面処分場) est situé au sud du Brise lame central. Cette décharge en mer devrait atteindre 480 hectares lorsque son exploitation sera terminée en 2016. Il aura alors absorbé 39 480 000 m<sup>3</sup> de déchets urbains de tous types, dont il est la principale zone de traitement à l'échelle du département.

Il est prévu pour l'instant d'aménager cette vaste zone avec des infrastructures portuaires sur le pourtour, des quais conteneurs à gabarit -16m en avancée du port, avec à l'intérieur des plateformes logistiques. Au centre des parcs marins et une « zone urbaine » dont les desseins sont encore que très peu définis.

L'ensemble de ces terre-pleins décharges forment une parcelle de près de 1 000 hectares (989 hectares), soit pratiquement dix fois la surface du palais impérial. Cette production d'espaces nouveaux pose autant de problèmes en amont qu'en aval. En effet on atteint à Tôkyô, comme dans le cas de Kawasaki, aux limites du périmètre de la juridiction du département sur son espace portuaire. Il faudra définir non seulement

l'usage de ces terrains, mais aussi répondre d'une autre manière à la production continue de déchets urbains dans la capitale.

Jusqu'à présent les mesures de réduction de la production de déchets et le recyclage ont permis de faire passer le volume moyen de déchets par an, de 3 200 000 m<sup>3</sup> à 2 600 000 m<sup>3</sup>.

Ce sont d'ailleurs essentiellement les boues issues du dragage du port et des canaux de la ville qui constituent le principal matériau des remblais, suivies par les déchets ménagers et ceux du BTP. Si les premiers ont tendance à baisser dans la part des remblais pour cette décharge, les derniers semblent avoir une variance plus forte (fig. 104). Mais la composition de la nature des déchets enfouis sur la décharge fait aussi l'objet d'une procédure pour mêler les déchets, et permettre la décomposition et l'évacuation des méthanes. Cette évolution ne représente donc uniquement ce qui est remblayé dans la décharge du port, et non la composition générale des ordures et autres déchets du département de Tôkyô.

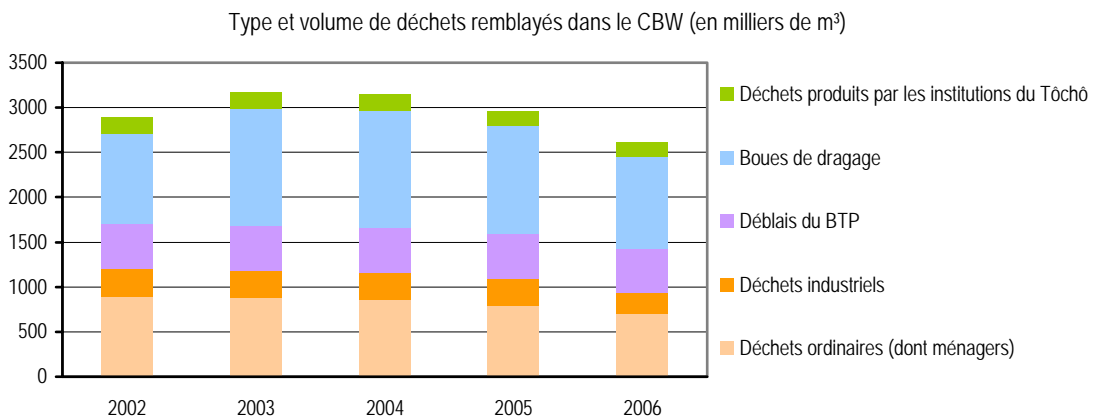


Figure 104 : Volume de déchets ménagers remblayés dans le brise-lame central de 2002 à 2006.

Lorsque la décharge sera fermée en 2016 et que pourra commencer l'exploitation du sol, celui-ci sera composé à 45% de déchets non organiques. Les déchets industriels consistent à 69,7% de vases et d'eaux usées et de 20,7% de gravats sur les 22 509 tonnes produites dans le département de Tôkyô en 2004 (source : TMG, bureau de l'environnement), auxquels il faut aussi ajouter les cendres issues des incinérateurs du département (53 en tout pour Tôkyô) et qui fournissent une part du remblai. Mais seulement 27% concernent les ordures ménagères, ce qui permet de relativiser l'impact de campagnes de réduction des déchets et de tri par les citoyens eux mêmes. Les véritables moteurs de production de ces terre-pleins ce sont les incompressibles comme le curage des chenaux et les déchets du BTP.

Au niveau technique, on remblaie d'abord les boues issues du dragage du port, puis ensuite les déchets qui s'enfoncent progressivement par-dessus, entre les deux caissons.

Type et volume de déchets remblayés dans le CBW (en milliers de m<sup>3</sup>) pendant son fonctionnement de 2002 à 2016

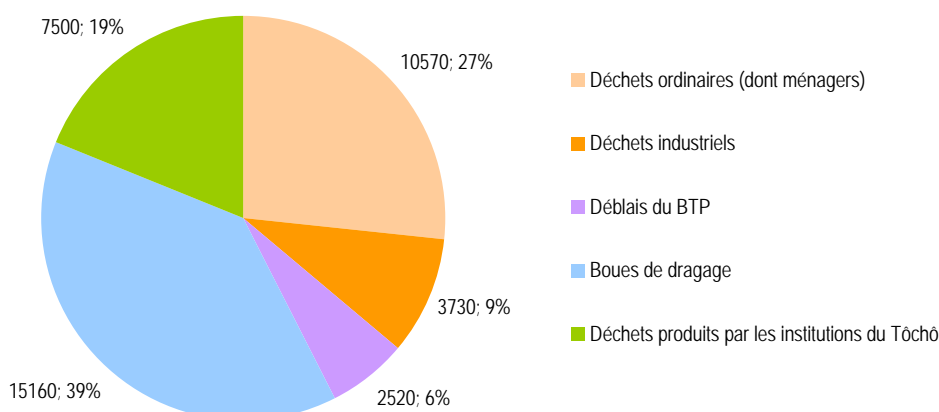


Figure 105 : Type de déchets remblayés dans le brise-lame central. Source : TMG<sup>185</sup>.

Le département connaît un boom de la production de déchets entre 1985 et 1991 avec plus de 12 000 000 m<sup>3</sup> d'ordures produites par an. On est aujourd'hui revenu à un niveau inférieur de celui de 1978, sous la barre des 4 000 000 m<sup>3</sup> / ans. L'évolution suit quasi exactement la courbe des prix fonciers lors de la Bulle, autrement dit de l'activité du BTP.

Par ailleurs, alors que la masse de déchets collectés à Tôkyô tend à baisser (légèrement), on peut constater que la part de ces déchets se retrouvant dans les terre-pleins de la baie se maintient, et même elle retrouve en 2005 un niveau comparable à celui de 2001 (fig. 106).

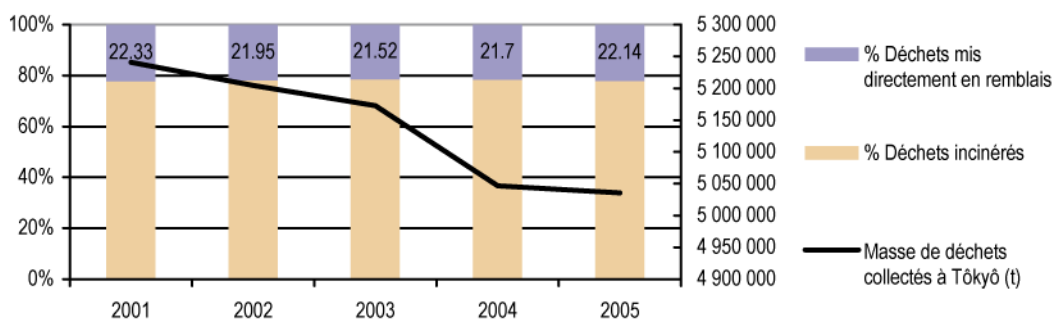


Figure 106 : Volume de déchets collectés dans le Tôkyô-to et part de déchets incinérés, 2001-2005.

Que faire de ces nouvelles surfaces ? Le seul usage qui semble certain d'après les publications du Tôchô est l'utilisation des berges et d'une partie du terre-plein pour les activités portuaires : nouveaux quais conteneurs et parcs logistiques, zones d'accueil des équipages et plateformes multimodales. Celle-ci bénéficiera de la construction à Tôkyô de la portion de la voie express côtière n°2. Elle relie le CBW au Keihin au sud-ouest et à Chiba, par le terre-plein de Wakasu.

<sup>185</sup> *Shinkaimen shobunjô* (Le nouveau site de décharge de front de mer), TMG, Bureau des affaires portuaires, 2003, 6 p.

À proximité des terre-pleins de Ôi, Shinagawa, dans le prolongement de ceux de Aomi, cet aménagement est aussi un nouveau bassin portuaire qui permet de repousser les activités du port vers le large et contribue ainsi à réserver les bassins plus en amont aux activités urbaines, non polluantes, et plus tertiaires. Cela, tout en modernisant l'appareil logistique de la capitale.

Pour le reste, le terre-plein sera consacré à l'aménagement de parcs marins, une obligation pour permettre un accès public au front de mer, mais aussi une méthode généralisée pour utiliser des espaces en surabondance, surtout dans cette partie extrême du port où le potentiel de développement non portuaire est encore faible.

La place, si l'on considère l'espace brut, est donc loin de manquer dans la capitale japonaise. Le moteur de production de terre-pleins, nourri par les déchets de tous ordres de la ville, pose donc surtout un problème d'usage de nouvelles parcelles, dont la mise en valeur est très aléatoire, dans la situation foncière actuelle, et dans un cadre peu aménitaire. La seule réalisation du Tochô prévue pour cette zone, à l'horizon des années 2030 est un grand parc : *Tôkyô no mori* 東京の森 (« la forêt de Tôkyô »).

### ***b. Une forêt en baie de Tôkyô***

Le 8 juillet 2007 a débuté la campagne pour récolter des fonds et transformer le « Brise-lame Central Intérieur » (*Chûdôbohateiuchi* 中央防波堤内) (fig. 107 et photo 41) en *Tôkyô no mori*. Il s'agit réellement de faire une véritable forêt de ce terre-plein. Il est même destiné à devenir « l'entrée verte de Tôkyô » symbolisant la mise en valeur de la verdure dans la capitale.



Photo 41 : Les derniers terre-pleins du Brise Lame Interne (arrière plan à droite) vue depuis le Telecom Center. Au premier plan entrepôts et quais pour conteneurs au sud du Rinkaifukutoshin. © Scoccimarro 2007.

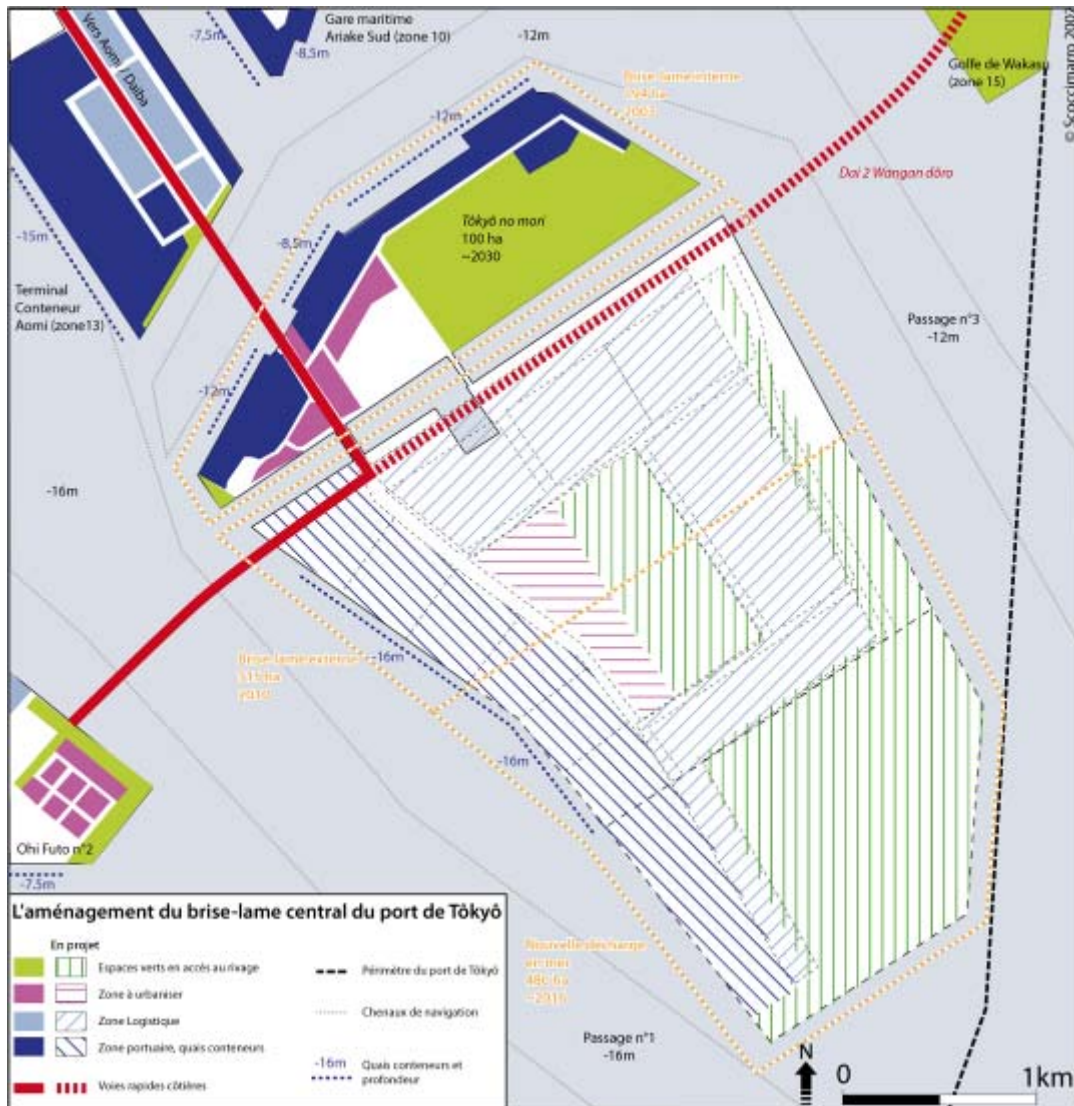


Figure 107 : L'aménagement des derniers terre-pleins déchargés du port de Tôkyô.

Le projet *midori no Tôkyô jû nen purojekuto* (緑の東京10年プロジェクト, projet sur dix ans pour un Tôkyô vert) prévoit en effet la construction d'une forêt artificielle sur les cents hectares de l'intérieur du terre-plein. Elle viendra s'ajouter aux nombreux parcs que compte le port de Tôkyô soit 786 hectares construits depuis 1975. Avec le projet *Tôkyô no mori*, appelé aussi *umi no mori* 海の森 (la forêt en mer) (fig. 108), c'est une surface verte équivalente à celle du palais impérial et de plus de cinq fois la surface du parc Hibiya. Il y aura au centre sur une surface vallonnée, des bois et une forêt (*Kaze no mori*, 風の森 la forêt des vents). Sur la pointe sud-est sera construit *umi iriguchi* 海入り口, la porte de la mer, qui doit être le point de rencontre des promenades du terre-plein.

L'opération se veut l'initiatrice d'un mouvement destiné à doubler la surface d'arbres en zone urbaine du Tôkyô-to de 480 000 actuellement à un million. Il s'agit aussi d'augmenter de 150 hectares, la surface de parcs publics du département de Tôkyô en 2011 pour atteindre plus de 300 hectares de nouveaux parcs en 2015. L'objectif est d'accroître le taux d'espaces verts par habitant et de limiter certains effets du réchauffement climatique sur la capitale, en particulier l'îlot de chaleur qui se forme sur le centre-ville chaque été.



Figure 108 : Vue d'artiste du projet d'aménagement du parc « umi no mori » (Forêt de la mer). Source : TMG.

Il s'agit aussi d'innover en matière de financement : faire participer les citoyens du Tôkyô-to dans le financement du plantage d'un arbre, développer le bouche à oreille pour participer à l'opération, en faisant la promotion des micro-participations et utiliser les relais citoyens des NPO<sup>186</sup> pour organiser les donations à titre individuel. Les récoltes de fonds devraient commencer à l'automne 2007.

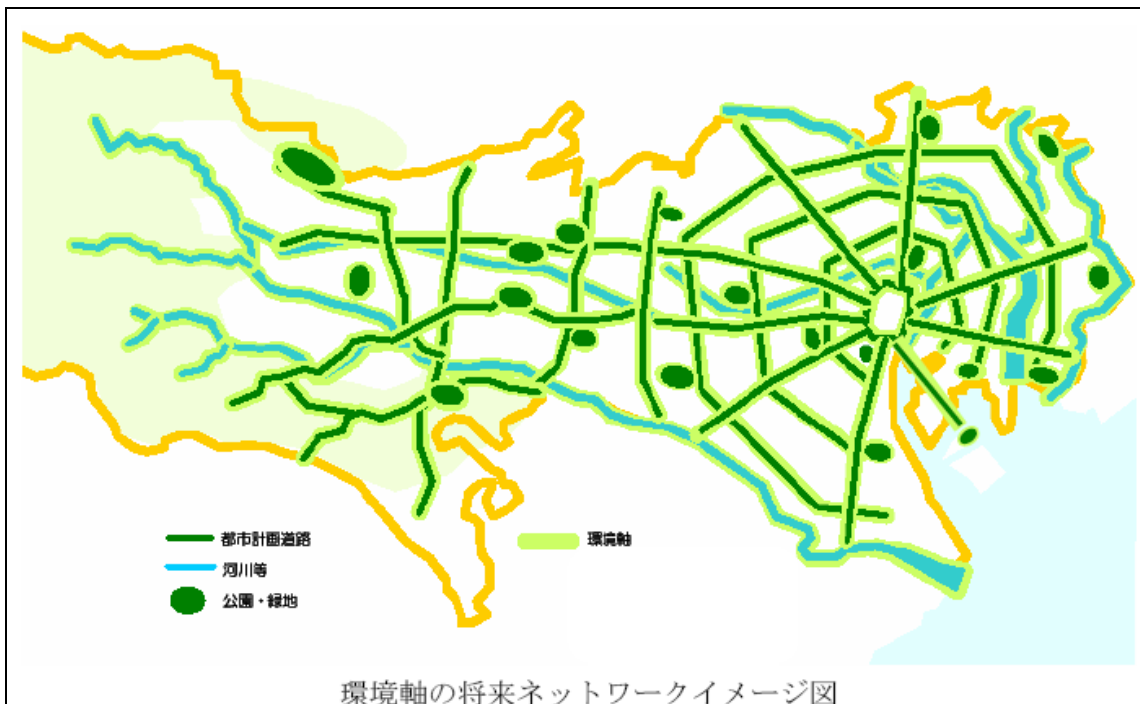


Figure 109 : Plan du futur réseau d'espaces verts et de rivières dans le TMG. Source : TMG

Cette « forêt de Tôkyô » entrera dans le dispositif de réorganisation de la verdure à Tôkyô marque une certaine rupture avec la *green belt* des plans d'avant et d'immédiate

<sup>186</sup> Non Profit Organisation



après guerre. C'est une forme plus en réseaux qui est choisie, avec des coulées vertes, les *green network*, dont le *Tôkyô no mori* est un des axes (fig. 109). A nos yeux, c'est surtout, sur ces nouveaux terre-pleins, un prétexte à l'utilisation d'espaces dont le département ne sait que faire et qu'il tente d'aménager au moindre coût.

Avec ce projet, on reste dans les deux caractères analysés dans la construction des terre-pleins : soupapes de sécurité foncière et terrains d'essais pour ensuite transférer les politiques d'aménagement au reste de la ville, une fois qu'elles ont été testées à moindre risques.

On retrouve l'idée contradictoire de faire renaître la nature sur des bases non seulement artificielles, mais elles-mêmes à l'origine de la destruction d'espaces naturels, par la gestion des ordures ménagères et plus largement par la société productiviste.

Ce problème des terre-pleins décharges n'est pas général sur l'ensemble des côtes japonaises, en dépit du plan phénix : à Yokohama comme dans le Chiba-ken, les décharges sont à l'intérieur des terres. En revanche, Kawasaki se retrouve actuellement dans une impasse. Il est interdit par le gouvernement central de remblayer plus loin que le périmètre portuaire, il n'est pas possible non plus de remblayer les eaux du port appartenant au secteur privé, à moins de les acheter. La ville envisage ainsi l'acquisition de terrains et de surfaces d'eau privées pour remblayer, ce qui est toujours moins cher que d'acheter de tels terrains en ville.

\*

La question de la « fin des terre-pleins » était déjà posée aux débuts des années 1970 (CORDE, 1975). Est-elle toujours d'actualité alors que rien, techniquement, ne stoppe la construction de nouveaux remblais ? Techniquement, tout est possible. Remblayer cinq mètres, quinze mètres ou trente mètres de fond ne pose pas de problèmes techniques aux entreprises spécialisées dans ce domaine (TOKUNAGA, entretiens 1998) et les moyens financiers ne manquent pas.

Déjà en 1964, TANGE Kenzo projetait de déplacer Tôkyô sur une île artificielle. Dans les années de la Bulle, il ne s'agissait ni plus ni moins pour certains architectes que de construire une pyramide géante d'un kilomètre de hauteur au centre de la baie, régulièrement objet des fantasmes des ingénieurs. On en viendrait presque à oublier qu'il s'agit aussi de projets de villes, c'est-à-dire avec des fonctions humaines dépendantes de l'environnement social.

Les terre-pleins dus au comblement par les ordures ménagères ne correspondent pas à des projets de création de nouvelles terres, mais sont le résultat du traitement des déchets urbains. Un système qui aboutit à l'heure actuelle à une surproduction d'espace. La repopulation du centre sera-t-elle un phénomène inscrit dans la durée ? Dans ce cas, la ville sur terre-plein peut progresser, mais il reste encore de vastes espaces à reconverter dans l'arrondissement de Kôtô. Dans le cas contraire, les terre-pleins du port seraient en effet condamnés à ne rester qu'une surface d'ajustement de la mégapole. Mais le centre, pôle organisateur du foncier dans la capitale est de plus en plus éloigné, limitant les avantages comparatifs des derniers terre-pleins construits face aux terrains conventionnels.

## CONCLUSION

De grands projets d'aménagements sur le front de mer ont participé à la transformation des cœurs historiques de la baie de Tôkyô. Nous nous sommes concentré sur les zones du port de Tôkyô, mais on retrouve un mouvement similaire à Yokohama, sans toutefois que le poids de la reconversion n'influe autant sur la démographie du centre de la ville.

En revanche, la refonte paysagère, la transformation d'un aménagement de centre d'affaires en zone ludico-commerciale se retrouvent quasiment à l'identique. En cela, à Tôkyô comme à Yokohama la rénovation des terre-pleins est un processus particulièrement décisif dans la création d'une nouvelle image de ville.

Des projets du départ, lorsqu'il s'agissait de déconcentrer ou de renforcer le centre, à la situation actuelle, l'évolution du marché foncier a été déterminante dans la conduite des opérations. En cela, sur terre comme sur les terrains gagnés sur la mer, **le rôle des prix fonciers se confirme comme des éléments organisateurs de la mégapole**. Le renforcement du centre avec le retour d'immeubles de bureaux au sein du Toshin, autour du palais impérial, ou à sa proximité immédiate, signale le maintien de sa force de gravité.

S'agissant de la reconversion fonctionnelle des terre-pleins du port de Tôkyô, deux éléments sont à dégager.

Tout d'abord, ce sont toujours les mêmes acteurs qui contrôlent le front de mer. Celui-ci reste accaparé par les grands groupes industriels et financiers. Certes, ce n'est plus uniquement le lieu des grands combinats polluants mais de plus en plus des zones qui allient consommation et loisirs dans un cadre agréable. Mais on retrouve ces deux groupes, **Mitsubishi et Mitsui**, qui **continuent à se disputer l'espace littoral**. Cela se fait soit directement, soit par les entreprises qui leur sont affiliées, mais sur d'autres secteurs que l'industrie lourde et/ou portuaire.

On peut voir l'opération du Rinkaifukutoshin comme un essai du TMG de monter une opération urbaine où l'autorité publique aurait gardé le contrôle de l'ensemble, le secteur privé n'intervenant pas directement dans la conception et la gestion de l'ensemble. Trop dépendante de l'état du marché foncier, cette tentative semble avoir échoué. Finalement, après avoir vainement créé sur le front de mer un nouveau centre d'affaires, le TMG vend ses parcelles au secteur privé. Celui-ci y aménage alors des constructions sans rapport avec les plans du départ et les POS théoriquement en vigueur sur la zone.

À l'inverse du Rinkaifukutoshin, les petites opérations menées par le secteur privé et en association avec la Toshisaisei se sont développées à un rythme bien plus rapide sur de plus anciens terre-pleins du port de Tôkyô. Ce processus de rénovation du port se révèle plus efficace que le mégaprojet urbain type Rinkaifukutoshin.

**De nouveaux acteurs sont également apparus sur le front de mer, les populations urbaines**, habitants (résidant sur place) et visiteurs (venant du reste de

Tôkyô). Elles font désormais partie intégrante du fonctionnement des opérations de reconversion des terre-pleins auxquelles elles donnent un sens. Celui-ci correspond, soit à la fréquentation sur le mode touristique-commercial des équipements construits, soit à la forte demande en logements au centre de la capitale qui dynamise la construction des tours d'habitation, les *kôsômanshon*.

Ce retour à l'urbain sur la zone du port de Tôkyô est à replacer dans le contexte général du retour au centre ville qui touche en premier lieu le centre de Tôkyô et qui s'est diffusé au reste des vingt-trois arrondissements centraux, au centre-ville de Yokohama et finalement aux trois autres départements de l'aire métropolitaine de Tôkyô.

Nous avons montré qu'à Tôkyô, ce retour des populations au centre ville touchait en priorité l'arrondissement de Chûô, celui qui connaît les valeurs foncières les plus hautes du Japon dans le quartier de Ginza. Ce phénomène est permis par la baisse continue des prix fonciers depuis le dégonflement de la Bulle, mais aussi par la déréglementation urbaine qui ont entraîné une densification du bâti dans les quartiers centraux.

L'étude de la croissance démographique et de la localisation des opérations de logements au sein du Chûô-ku montre que c'est sur les terre-pleins de Tsukishima et Harumi que s'opère l'essentiel du phénomène de repopulation du centre. Celle-ci a été permise par la réserve foncière que constituent ces terre-pleins. La reconversion des parcelles industrielles, portuaires ou de PMI - PME facilite le mitage de la zone par les *kôsômanshon*.

Si le peuplement accéléré des terre-pleins du Chûô-ku prend en partie la forme d'une gentrification, nous avons essayé de montrer que celle-ci restait partielle. Pour l'instant **les nouvelles populations n'ont pas massivement chassé les classes populaires** qui habitent toujours ces quartiers. On peut même constater que le cadre de vie de ces dernières s'est amélioré : les berges sont aménagées, les usines polluantes ont été remplacées par des ensembles d'habitations et des infrastructures commerciales. En outre, la zone est bien mieux reliée qu'auparavant au réseau de transports en commun. Lors de l'opération de Harumi Triton Square, l'arrondissement et le TMG subventionnent des logements destinés à maintenir sur place les anciens occupants.

La quasi-totalité de ces aménagements résidentiels se font dans le cadre d'un partenariat entre le propriétaire du terrain, qui implante ses logements de luxe, et la Toshisaisei qui est encore un organisme public. Cette dernière agit désormais plus comme un opérateur privé avec des objectifs clairs de rentabilité, mais elle produit **néanmoins un parc de logements destinés à des populations diversifiées**, des familles de la classe moyenne, dans des bâtiments neufs qui sont loin d'être des condominiums de luxe. Attenants sur une même parcelle aux tours plus luxueuses, ces immeubles créent une mixité sociale certaine.

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<sup>187</sup>, 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 ?

Le maintien de l'activité portuaire sur les terre-pleins, comme la reprise attestée des valeurs foncières du CBD, pourrait néanmoins limiter spatialement le phénomène. Il sera en tous cas intéressant **d'observer quelles peuvent être les mutations sociologiques et démographiques issues de la production de ce nouvel espace urbain** à proximité du centre et, en particulier, l'évolution des taux de fécondité qui y sont plus forts que partout ailleurs au Japon.

Enfin, en termes de pratiques et d'image urbaines, les terre-pleins côtiers du port ont créé la possibilité de fabriquer un *waterfront* avec des plages, des promenades, mais aussi des café-terrasses, un type d'espace public (la rue pour flâner) et **des habitudes jusqu'alors peu en vogue dans les villes japonaises**.

C'est donc bien de production qu'il s'agit, plus que de reproduction. Ce phénomène s'inscrit dans un contexte plus large et doit être mis en perspective avec la création de valeurs que représente la production de l'espace.

### Produire du sol foncier

La production d'avancées sur la mer est à placer dans une logique d'accaparement total du sol en vue de son utilisation foncière. Actuellement, la chose est peut-être moins évidente dans le contexte de déflation foncière. Mais la logique initiée pour construire des projets urbains sur front de mer n'était-elle pas la même que celle qui avait déjà produit l'accaparement foncier de la quasi-totalité de la baie de Tôkyô pour les aménagements industriels et portuaires ?

**La construction de terre-pleins correspond à une production d'espace librement et immédiatement aménageable.** Plus que pour des terrains déjà existants, l'analyse d'Henri LÉFEBVRE se vérifie : « *La mobilisation de l'espace (...) commence, on le sait, par le sol, qu'il faut d'abord arracher à la propriété de type traditionnel, à la stabilité, à la transmission patrimoniale. Non sans difficultés et concessions aux propriétaires (les rentes foncières). La mobilisation s'étend ensuite à l'espace, sous-sol et volume au dessus du sol. L'espace entier reçoit valeur d'échange* » (LÉFEBVRE, 2000, p. 388). On peut ainsi interpréter la construction des avancées sur la mer comme l'empreinte physique d'un capitalisme en butte à la difficulté d'exproprier et de remembrer au Japon, en dépit des collusions fréquentes avec la puissance publique, mais qui trouve la possibilité de **produire du sol immédiatement mobilisable** pour sa rentabilité.

L'appropriation de l'espace est absolue lorsque le terrain même des constructions est créé de toutes pièces, sans qu'il soit nécessaire de l'acheter. Ainsi, avec les terre-pleins et leur aménagement, que ce soit pour des finalités agricoles, industrielles ou urbaines, le sol devient production, il est directement **produit pour être approprié**.

---

<sup>187</sup> Sans présager des vices de construction.

**Les terrains gagnés sur la mer représentent alors l'une des formes les plus abouties de l'emprise capitaliste sur l'espace.** La présence incontournable des grands groupes japonais de l'industrie, de la construction et de l'immobilier en est le signe. La transformation rapide des friches industrielles en ensembles résidentiels et commerciaux (River City 21, Toyosu, Shinonome...) atteste de la facilité d'adaptation et de mobilisation face à la demande du marché.

L'ouverture actuelle du front de mer, avec sa transformation partielle en espace d'accès public, correspond ainsi à une double adaptation. D'abord celle de la tertiarisation de l'économie japonaise, dans les années 1980, qui a suscité la construction de quartiers d'affaires. Par la suite, lorsque les fonctions « commerces » et « loisirs » sont apparues comme les meilleurs moyens de rentabiliser ces zones, les constructions de *shopping malls* à thème se sont multipliées sur les fronts de mer.

Le mouvement en cours sur les littoraux japonais est en premier lieu une transformation de la capitalisation des zones littorales : hier aux mains des industriels, aujourd'hui aux mains des financiers et des investisseurs fonciers. Cette transformation se manifeste par **le passage de zones dédiées à l'industrie à des terrains bonifiés pour le secteur financier et/ou marchand. La création du *waterfront* est issue de ce transfert. Au Japon, les choses sont plus visibles : on transfère la gestion du terrain de la branche industrie lourde à la branche immobilière du même groupe.**

Par ailleurs, cette transformation induit un changement catégorique par la nature de l'investissement. **Il ne s'agit plus de produire de l'acier ou de transformer des hydrocarbures, mais de produire une image et une notoriété qui, elles-mêmes, sont ensuite productrices de valeurs foncières.** Ce processus de création de valeurs est **d'autant plus efficace qu'il joue sur la popularité et le plaisir des visiteurs**, au contraire des ZIP de la HCE.

Cette production d'image se fait au moyen de la fréquentation par **le public**. Celui-ci, transformé en une plus-value paysagère, devient la **nouvelle matière première incorporée à la production** d'image. *In fine*, cette image valorisante des lieux peut être à l'origine d'une plus-value par la (re)valorisation de la rente foncière des terrains et des immeubles.

### Créer de la fréquentation pour créer de la valeur ?

L'intégration du Rinkaifukutoshin dans la ville s'est faite par sa capacité à attirer ces foules de visiteurs. Cette intégration est cependant plus mentale que réelle : il s'agit d'une fréquentation essentiellement saisonnière. Le faible nombre d'habitants et de travailleurs, le peu de fonctions centrales, ne font pas de la Zone 13 une partie organique de la mégapole, comme cela aurait pu être le cas si une véritable zone d'activité avait été construite autour du téléport.

Pour autant le Rinkaifukutoshin, par un certain nombre d'éléments, est un espace particulier dans la mégapole. Il offre la réussite d'un espace public avec l'importation de pratiques dont les essais avaient été plutôt des échecs. On peut citer en exemple la « place des citoyens » (*tominhiroba* 都民広場) au centre du siège du TMG à Shinjuku, où s'il y a beaucoup de place, il y a par contre peu de citoyens...

L'aménagement du Rinkaifukutoshin a permis la naissance, à Tôkyô, **d'une forme d'espace public-privé, prise en charge par le shopping mall**, utilisant le mobilier urbain, la rue marchande à thème et les vrai-faux spectacles de rue<sup>188</sup>, sur le modèle des espaces touristiques internationaux. Cela fonctionne très bien. Les jours de repos, une population de tout type et de tout âge vient flâner sur les places, déambuler dans les allées, regarder les animations de rue ou simplement se reposer en regardant le « spectacle de la rue ». Ces lieux de chalandise fonctionnent comme des « pompes à public » dont l'objectif n'est pas uniquement d'augmenter les ventes. Ils sont un moyen extrêmement efficace pour ancrer ces grands projets urbains dans la ville. Réussir à drainer un maximum de visiteurs sur ces lieux sans passé, c'est aussi la possibilité de leur forger une identité et une popularité.

La fréquentation record et la célébrité d'aménagements comme Rinkaifukutoshin ou Minato Mirai 21 sont des éléments susceptibles à terme, **d'attirer une clientèle plus intéressante financièrement pour les investisseurs que les jeunes couples, le foncier d'affaires** du tertiaire supérieur.

### Régler la question environnementale en reproduisant la nature

Les revendications environnementales de la fin des années 1960 ont fini, au Japon comme dans les autres pays industrialisés, par être prises en compte dans les politiques publiques. Cela s'est traduit par la création d'institutions chargées de l'environnement et du cadre de vie. **La question de la nature, de sa protection, devient alors un enjeu pour le corps politique et un objet pour les aménageurs.**

Le résultat prend la forme d'une offre de « Nature à consommer ». Le processus mis en place sur Rinkaifukutoshin fonctionne bien et il semble reproductible pour l'aménagement futur des derniers terre-pleins du port avec le projet de *Tôkyô no mori* prévu sur les terre-pleins décharges au sud du port. Tel que le projet est présenté, il est le moyen de répondre à la demande en cadre de vie (plus d'espaces verts) mâtiné de politique « écologiste » : planter des arbres contre l'effet de serre.

C'est un tour de passe-passe qui n'est pas nouveau (ANSELME et al., 1981) : **produire des masses d'usagers de la Nature pour régler la question de la revendication de la Nature.** C'est d'autant plus efficace que les revendications pour préserver la nature, ou les pratiques naturelles de l'espace, comme le ramassage des coquillages sur les estrans de la baie de Tôkyô, ont disparu en même temps que l'espace naturel à protéger. **Il n'est plus question de préserver la Nature, mais de l'aménager ou de la reproduire** dans un cadre consumériste.

Le conflit autour de la zone humide de Sanbanze est en cela très significatif : les **pêcheurs sont favorables à la destruction de leur zone d'activité pour pouvoir toucher des compensations liées à la disparition des zones de pêche.** De leur côté, les groupes de défense de la zone humide, dont aucun n'est riverain, bataillent pour l'aménagement d'une zone humide... artificielle (*jinkôhigata* 人工干潟).

---

<sup>188</sup> Ce ne sont pas des rues et encore moins de véritables artistes de rue.

## Les territoires possibles de l'urbanisme au Japon ?

La construction de terre-pleins en avancées sur la mer dans les ports des villes japonaises tient donc plus du qualitatif que du quantitatif. Les avancées sur la mer ont l'avantage d'associer rareté et possibilité de reproduction. Rareté d'espaces mobilisables pour l'industrie ou la ville, possibilité de les reproduire lorsque le besoin se fait sentir ou bien les reconvertir quand la demande évolue.

C'est à nos yeux ce qui fait peut-être la spécificité relative des terre-pleins urbains du Japon. Toutes les mégapoles côtières ont produit des avancées sur la mer, pour l'industrie, l'urbanisation et les aménagements en *waterfront* (Hudson, 1996). Mais à Tôkyô, les terre-pleins ont permis en plus la construction de projets d'aménagement ou de paysages impossibles sur les espaces conventionnels. Cette impossibilité ne tient pas au manque de place, mais à la géographie sociale des villes et en particulier au rapport à la terre. La structure de la propriété foncière (BOURDIER et PELLETIER, 2000, dir), la concentration des hautes valeurs foncières et la difficulté d'expropriation rendent ardue et longue toute tentative de grands projets sur les terrains classiques. En ce sens, les terre-pleins sont des territoires possibles de l'urbanisme au Japon

C'est donc sans surprise que les aménageurs de Tôkyô, de Yokohama ou de Chiba ont décidé d'en faire **les terrains d'essai de la ville japonaise idéale** du XXI<sup>e</sup> siècle. On retrouve d'ailleurs ce rôle de zone d'expérimentation dès Meiji, avec la création des quartiers pour Occidentaux sur terre-pleins<sup>189</sup>, puis au XX<sup>e</sup> siècle avec les grands combinats sur l'eau. Dans le cadre des mégaprojets de ville, **les terre-pleins côtiers continuent d'être le lieu de prédilection de l'innovation en matière industrielle ou urbaine.**

En revanche, ils sont de plus en plus éloignés physiquement du centre ville. Cela réduit d'autant les avantages comparatifs issus de la proximité au Toshin. Or celui-ci, dans ses expansions ou ses contractions, reste l'élément organisateur et le centre de gravité de la mégapole de Tôkyô.

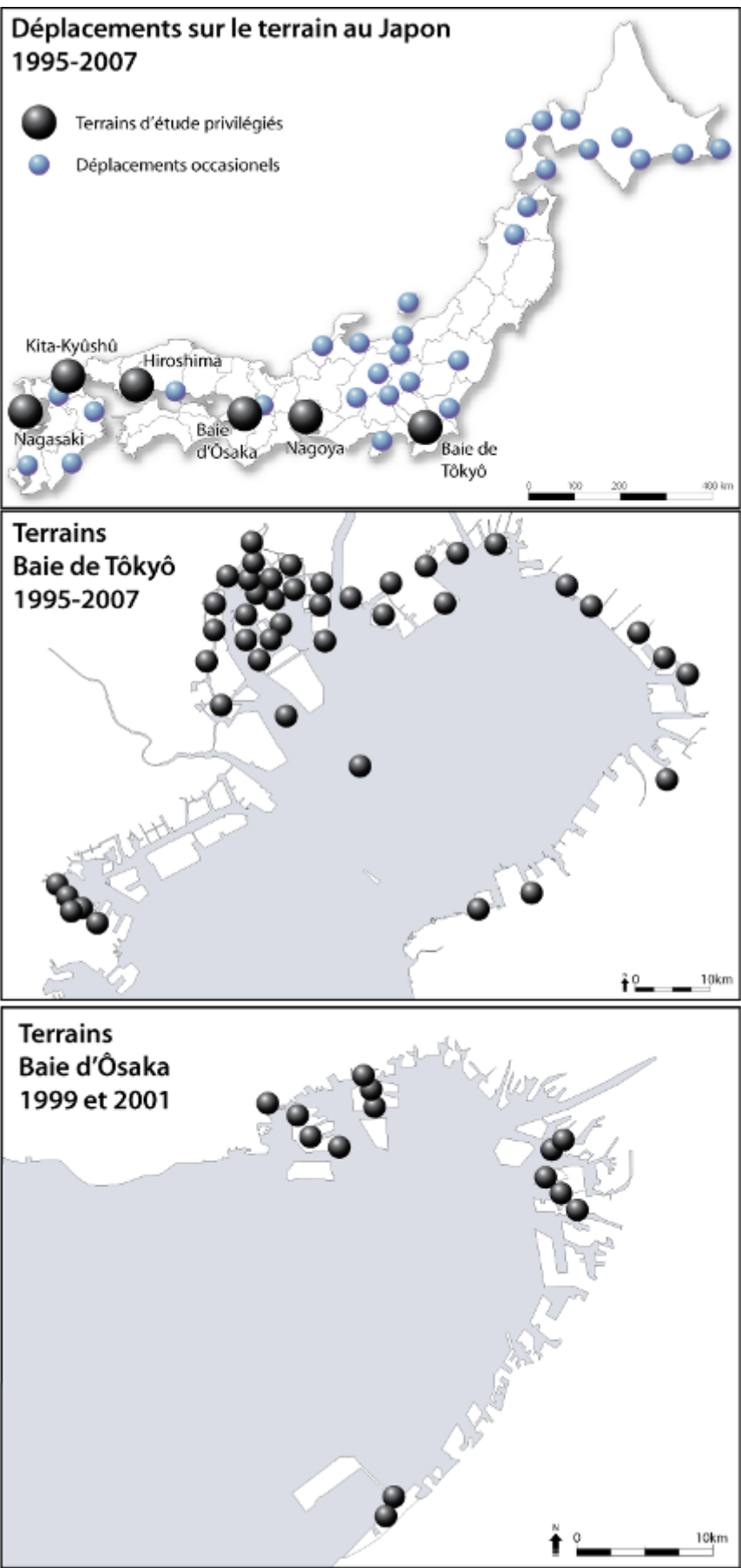
La reconversion d'une partie des terre-pleins du port de Tôkyô a réellement influé sur la recomposition sociodémographique du centre de la capitale. Ce phénomène va-t-il se poursuivre jusqu'à transformer entièrement la zone du port ? On aurait alors un urbanisme nouveau, et plutôt inédit dans les centres-villes japonais, dont il sera intéressant d'observer les nouvelles pratiques et les nouvelles sociabilités qu'il pourra produire.

---

<sup>189</sup> Tsukiji à Tôkyô, Kannai à Yokohama et Kawaguchi 川口 à Ôsaka.

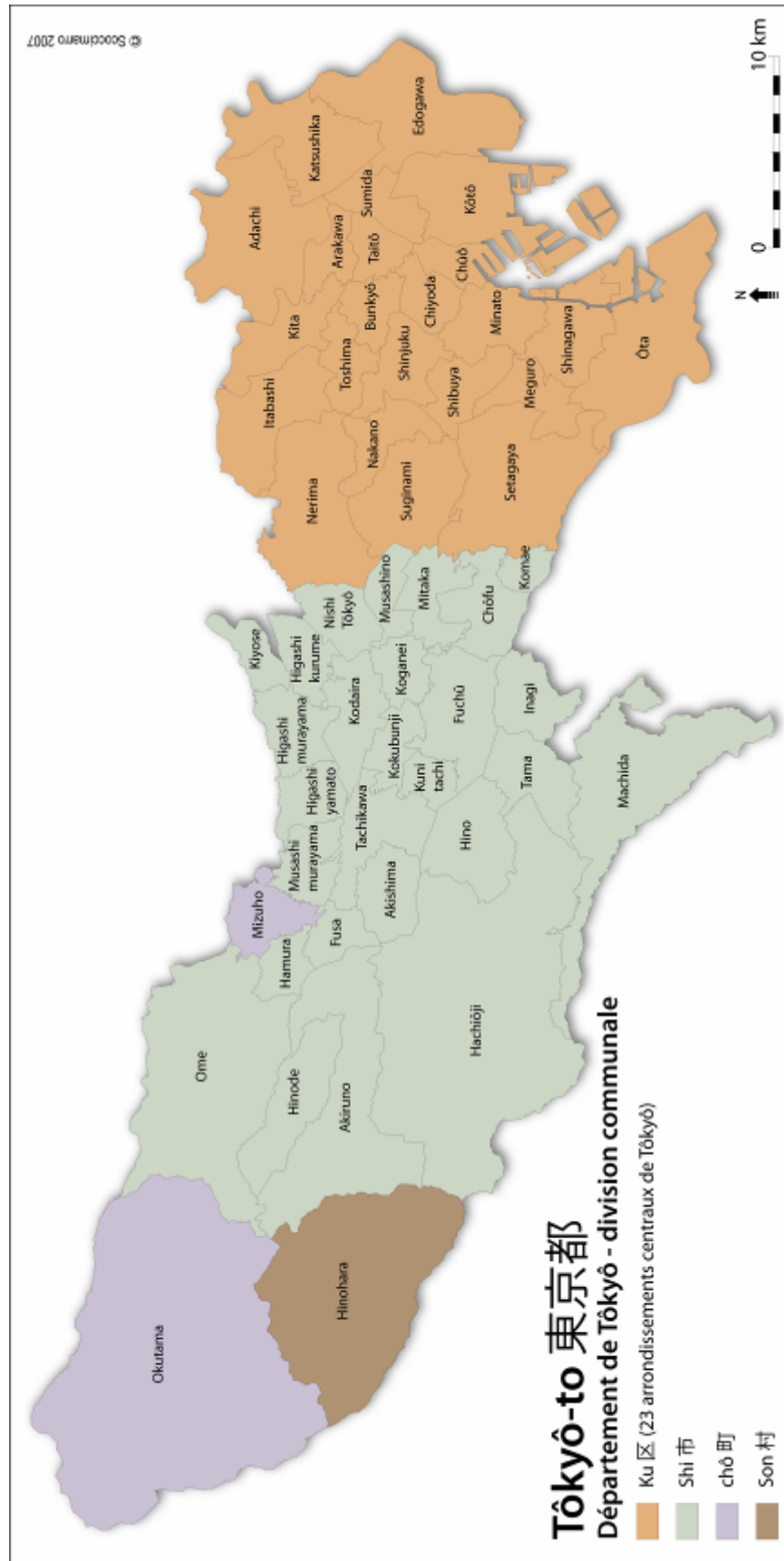
## **ANNEXES**



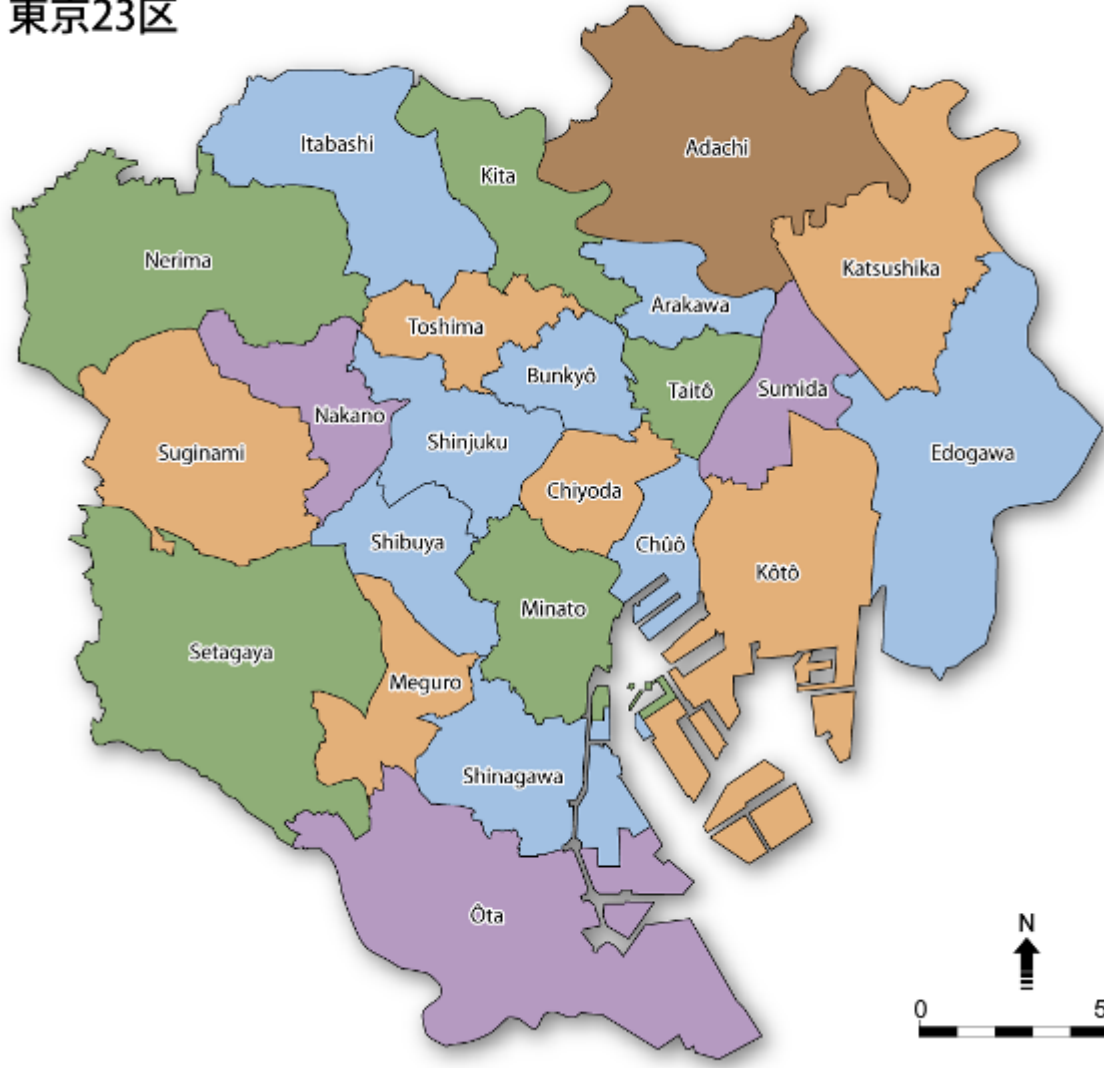


# I. Cartes de Localisation

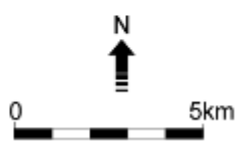
## Japon - Tôkyô-to – Tôkyô 23 ku – Chûô-ku



Tôkyô, Les 23 arrondissements centraux  
東京23区

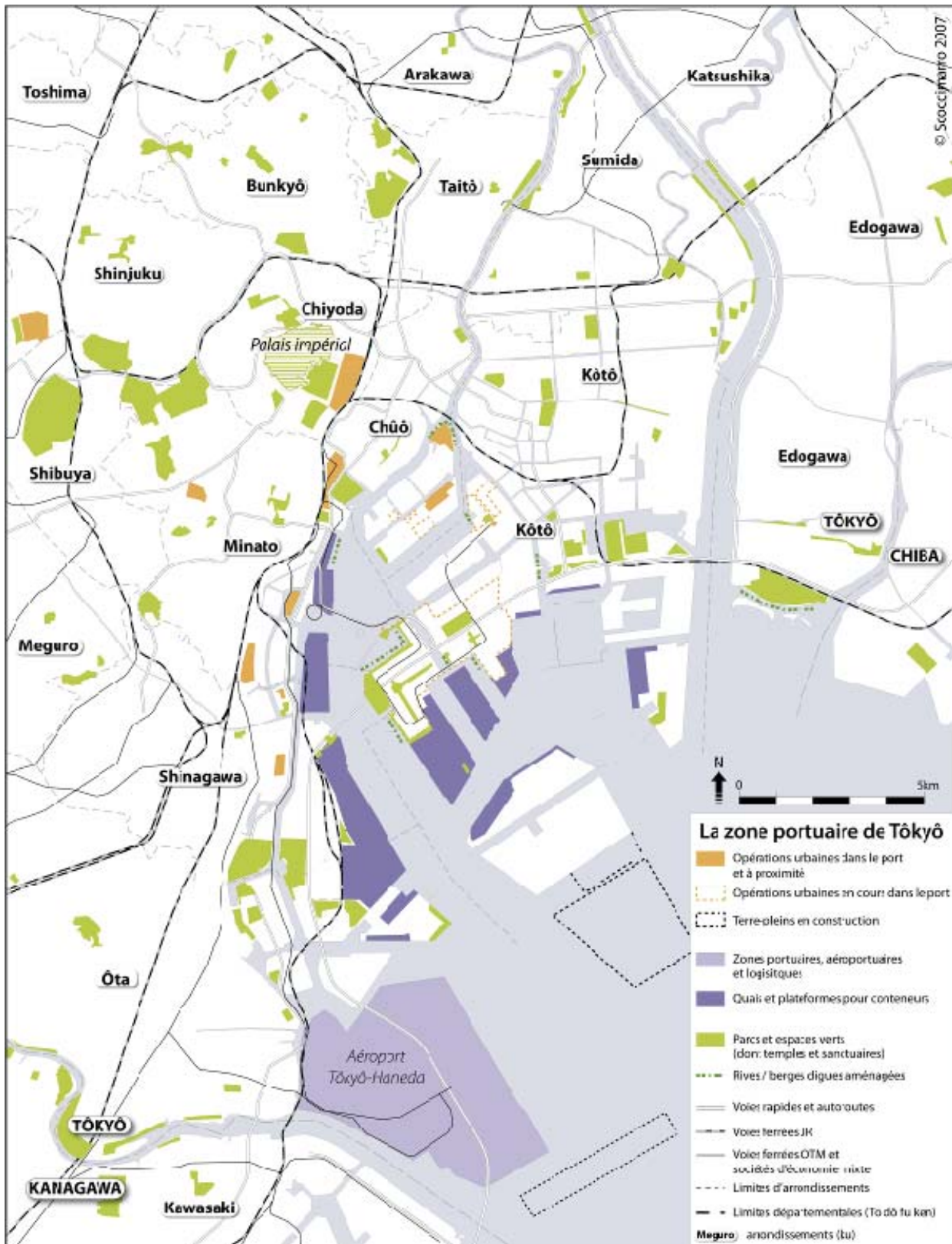


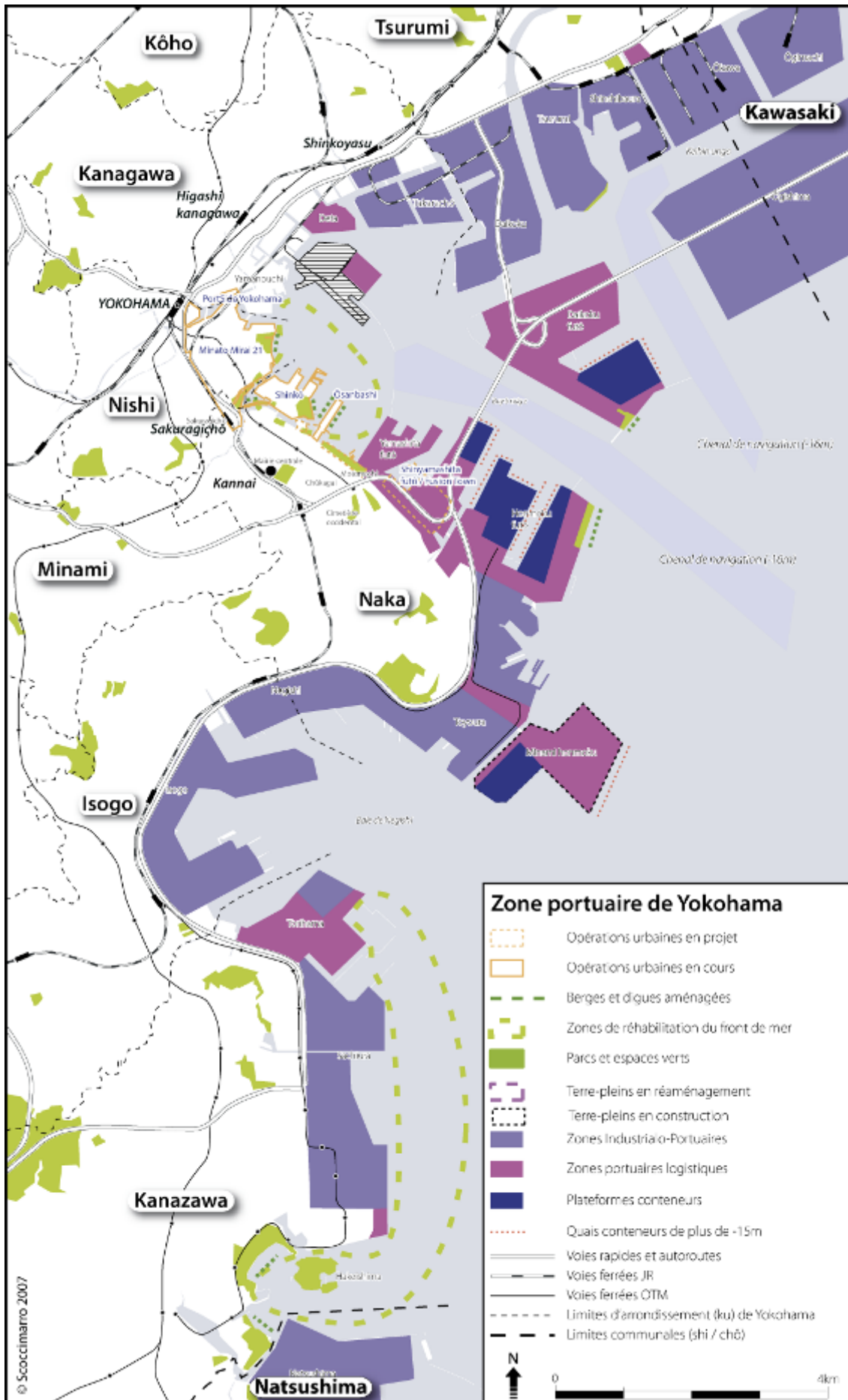
© Scoccimarro 2007

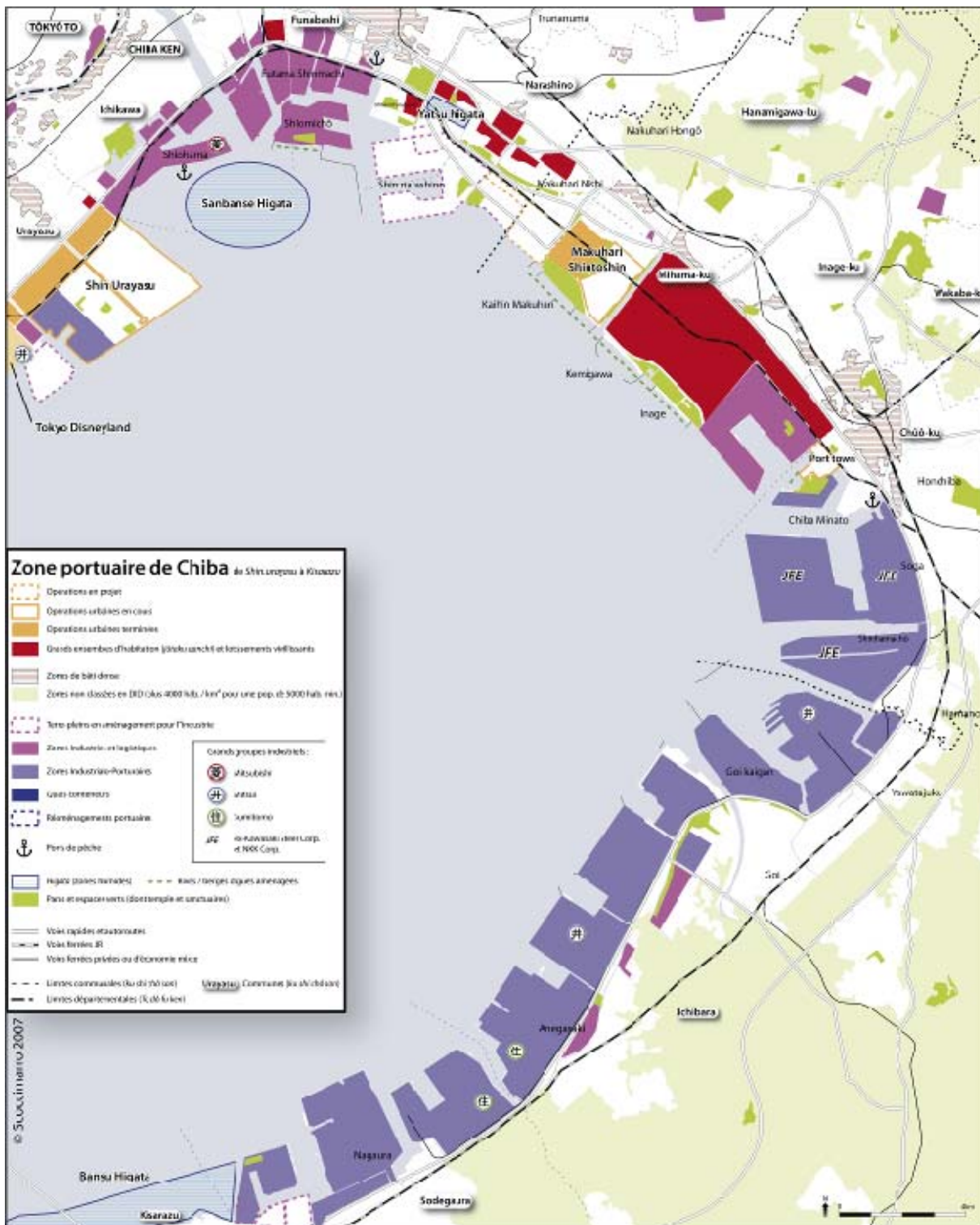




## II. Espaces portuaires de la baie de Tôkyô Ports de Tôkyô, Yokohama et Chiba







Le terre-plein de Tatsumi (Tôkyô, Kôtô ku) 146 ha



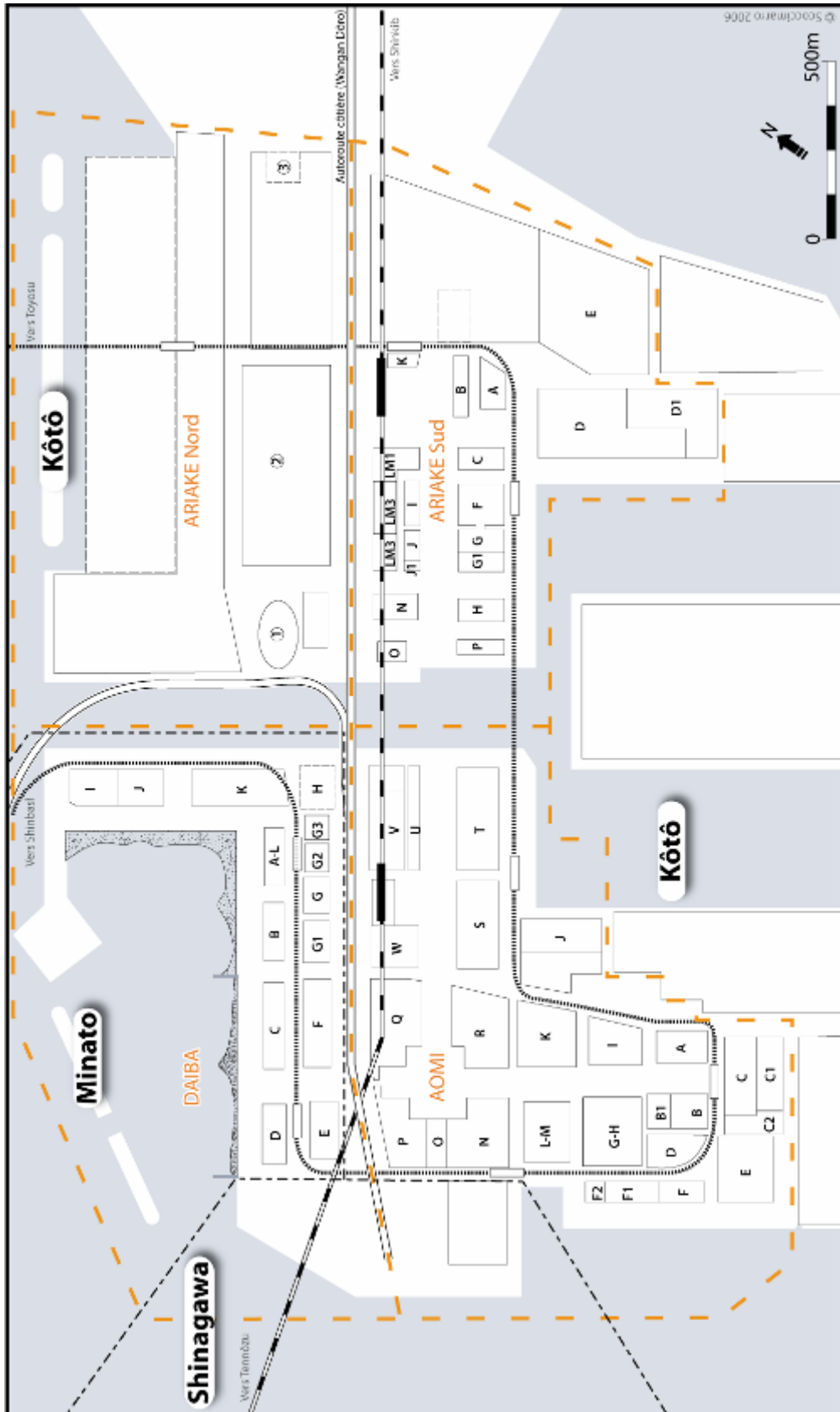


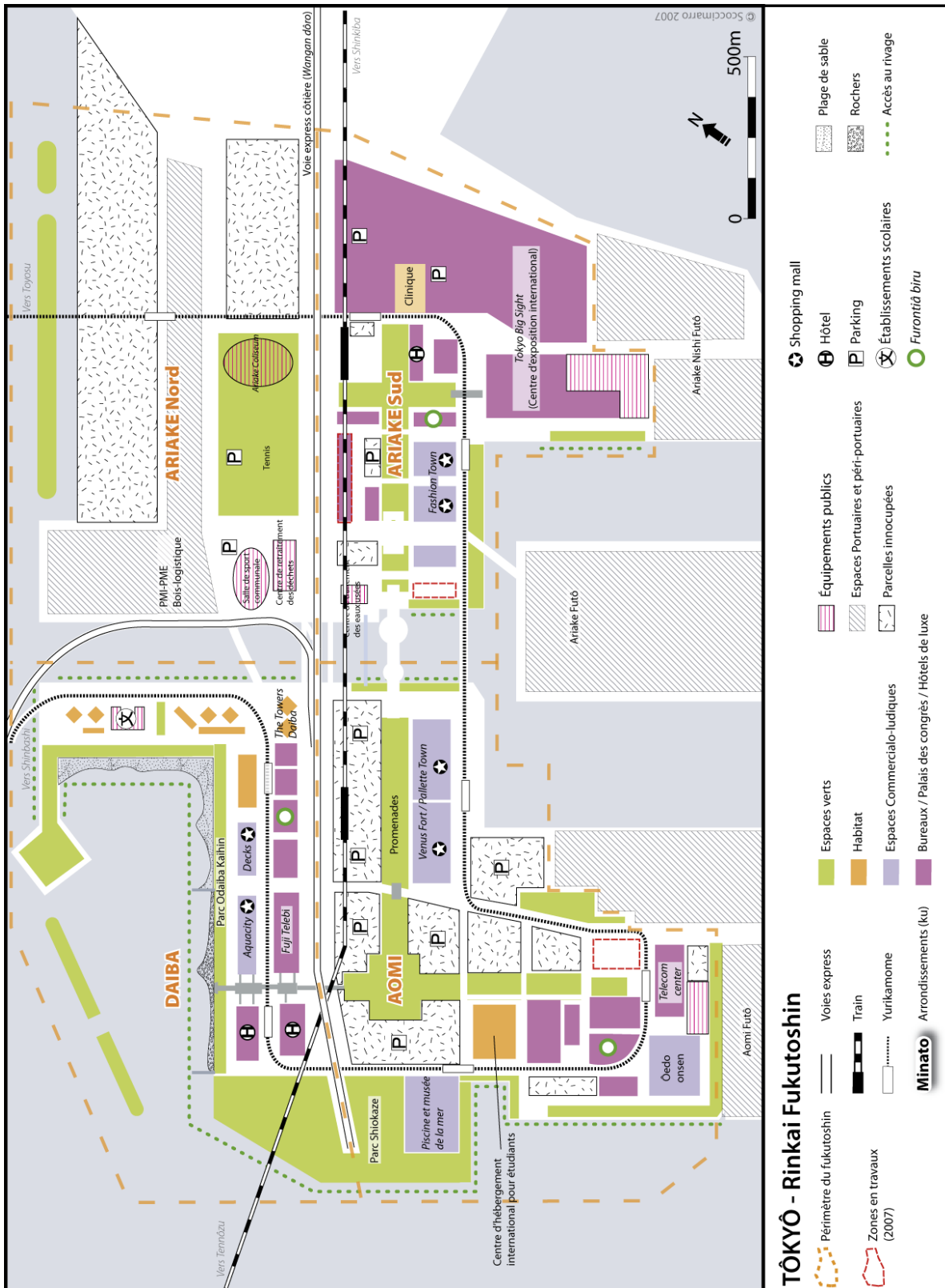
Wakasu (Tôkyô, Kôtô ku) 185 ha



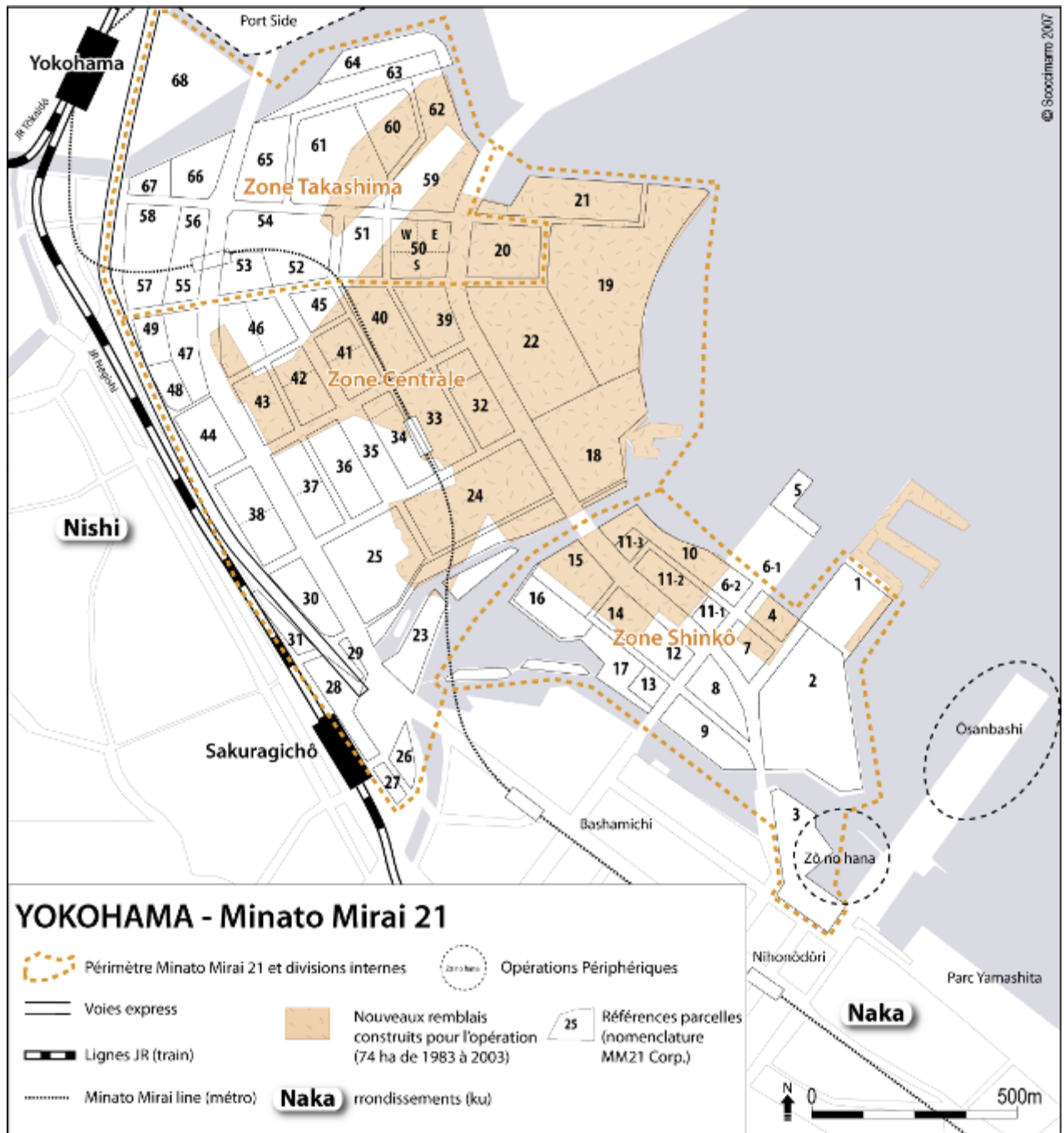
### III. Mégaprojets urbains

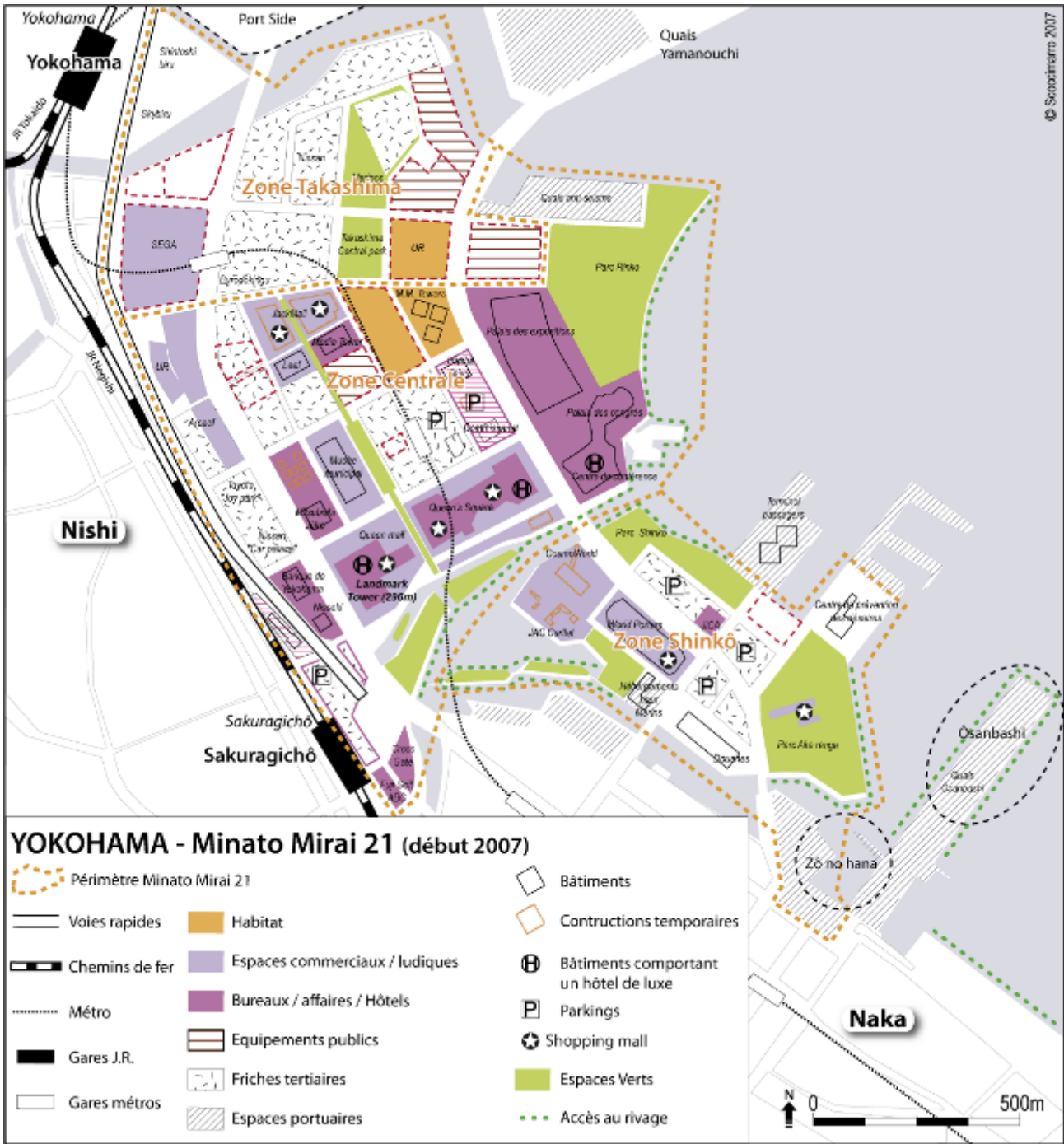
#### Rinkaifukutoshin



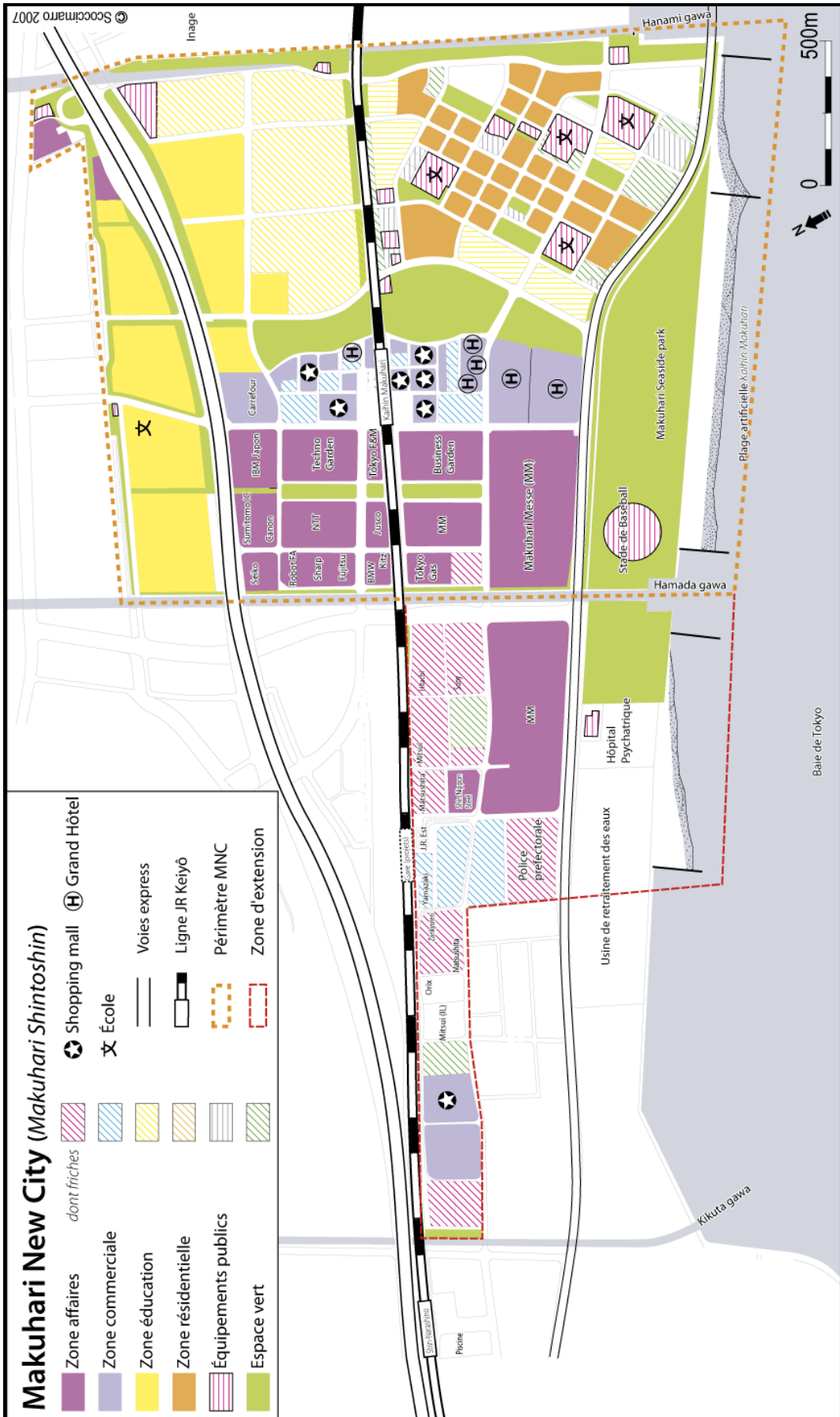


# Minato Mirai 21



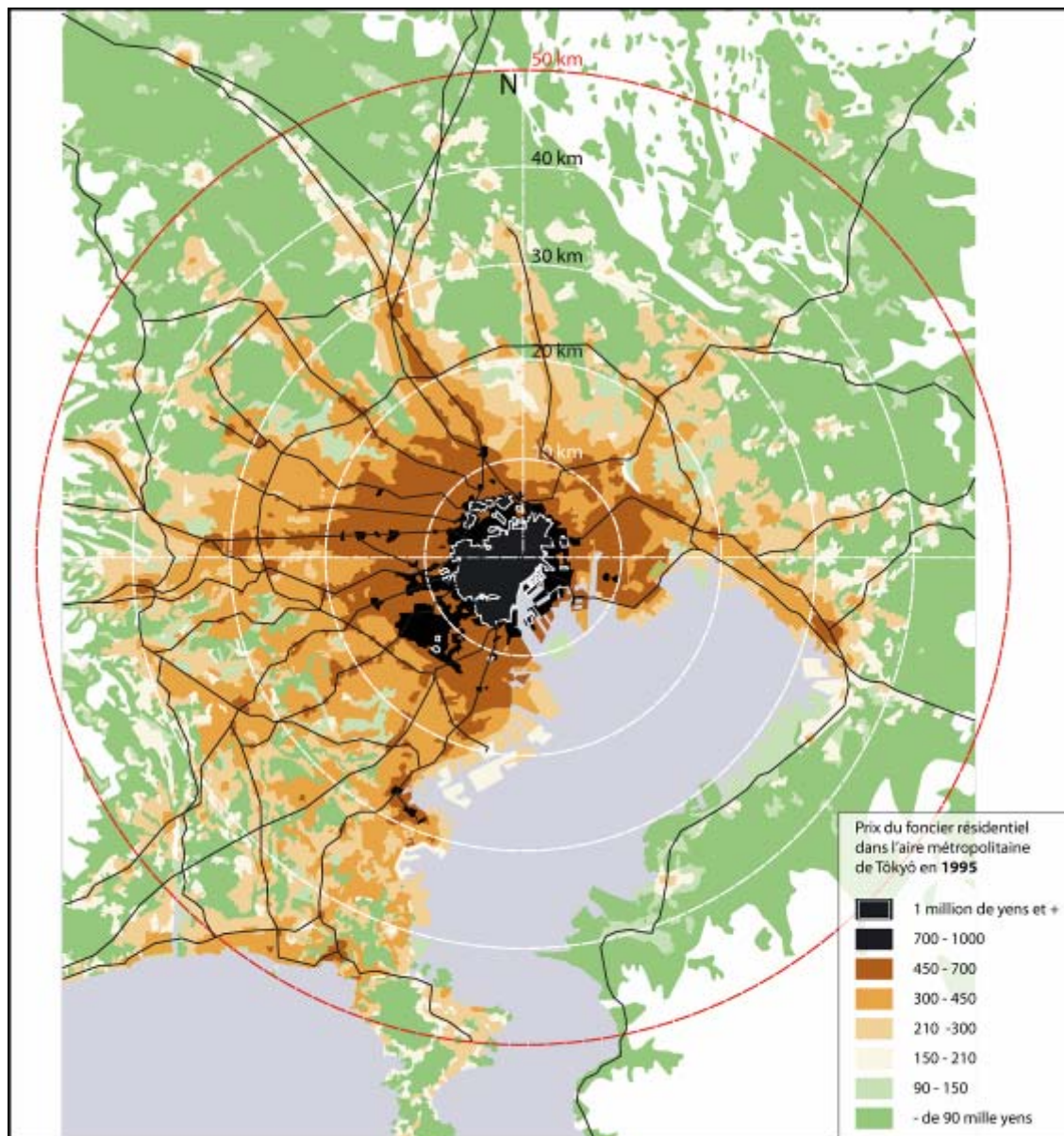


# Makuhari Shintoshin

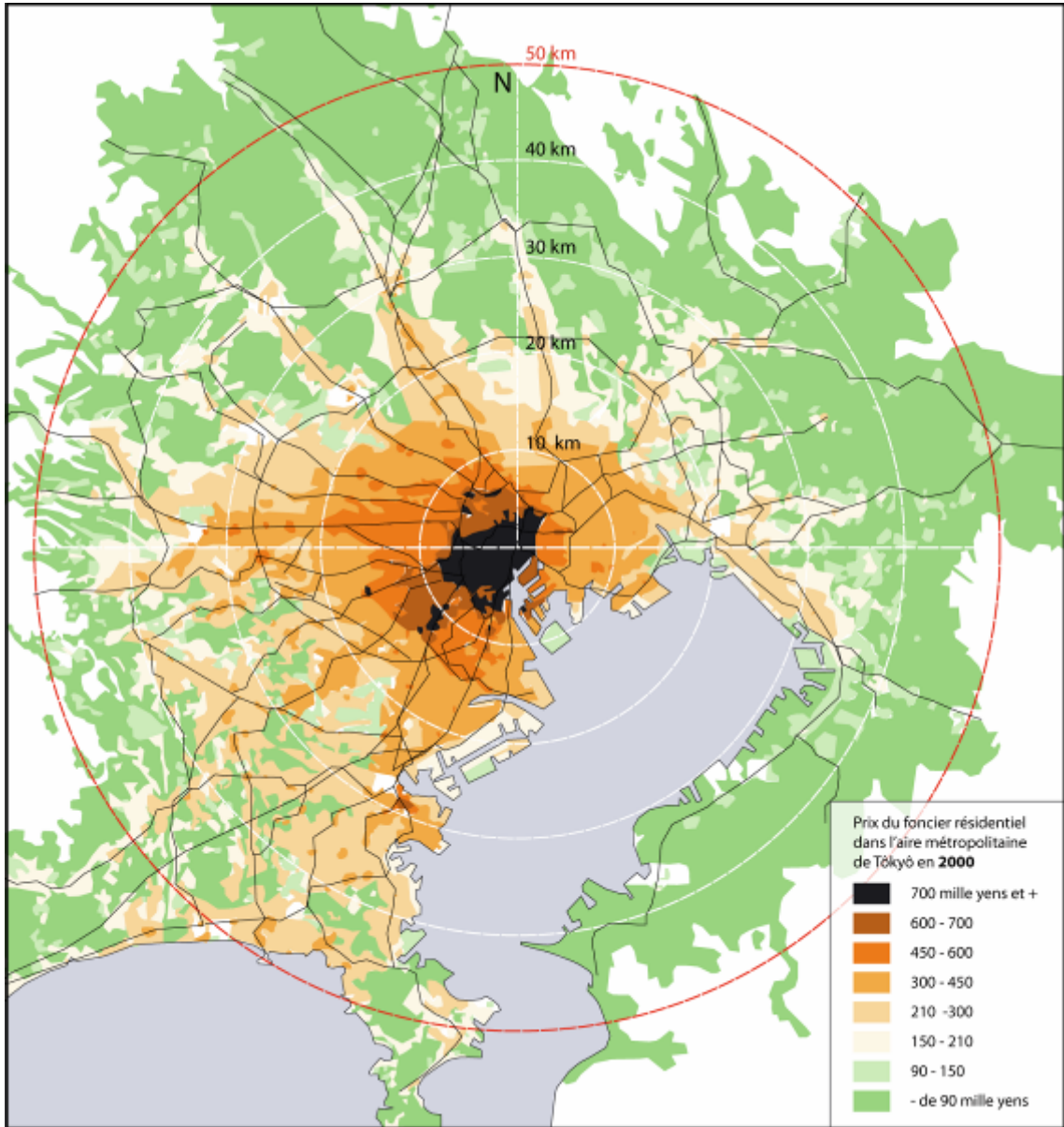


#### IV. Évolution des isoprix fonciers dans le Tôkyô Daitoshiken

Années 1995-200-2004-2007

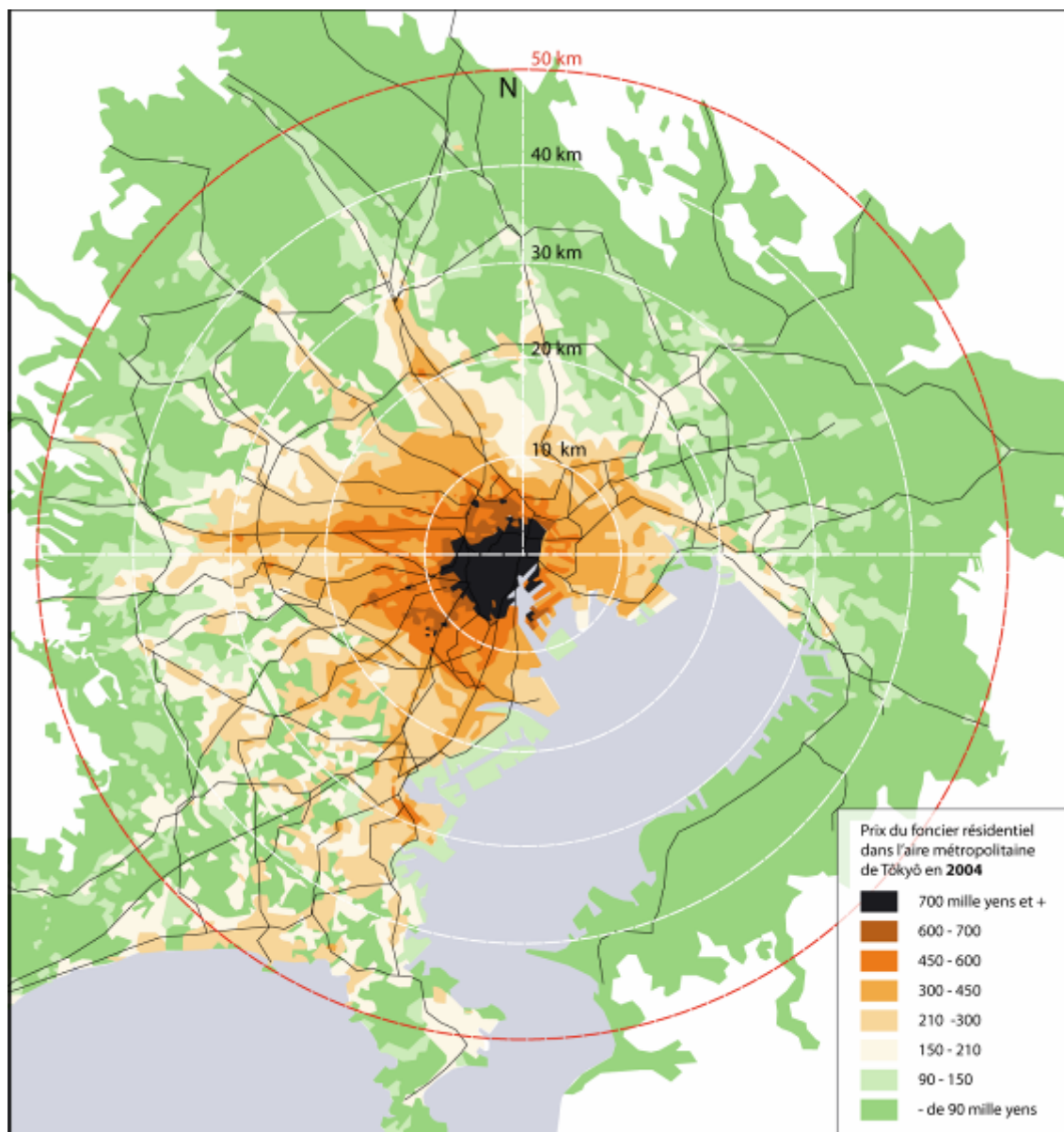


SOURCE : TÔKÛ FUDÔSAN

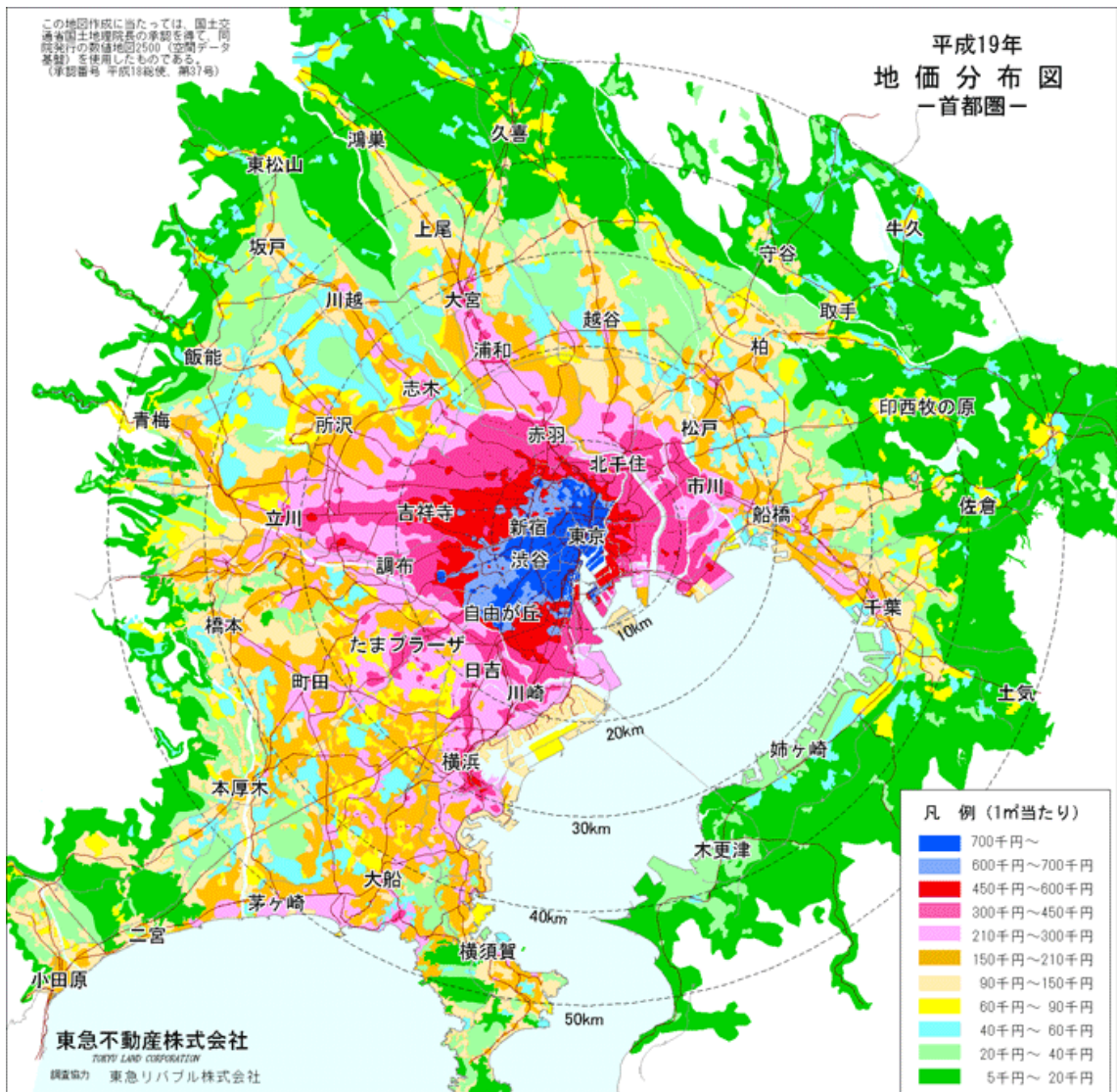


SOURCE : TÔKÛ FUDÔSAN





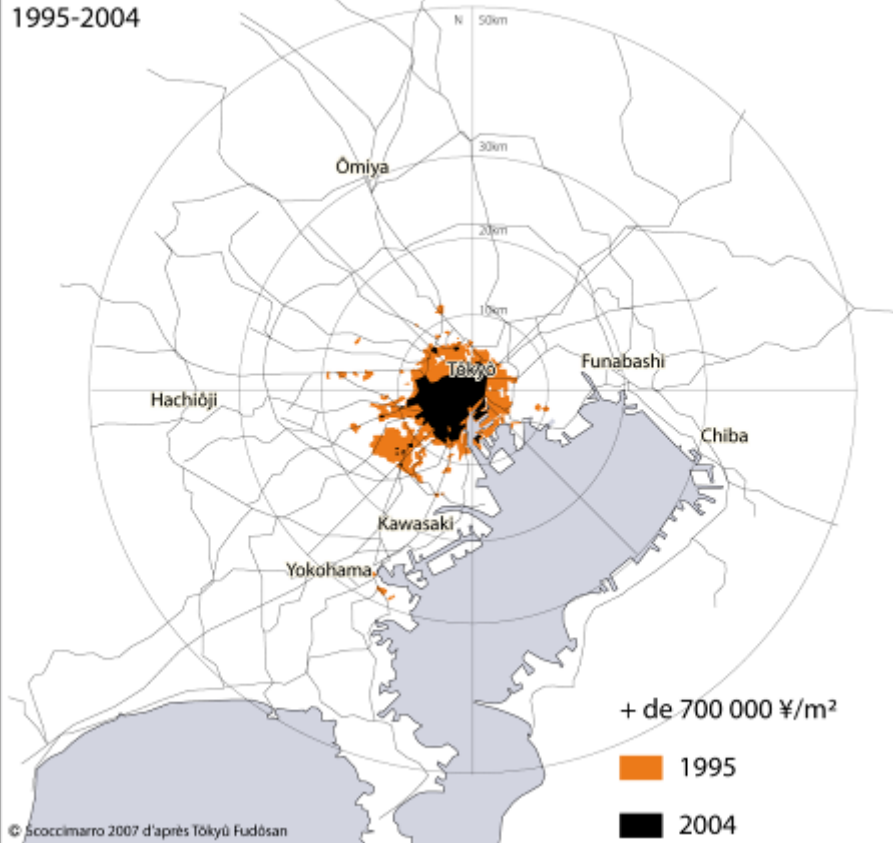
SOURCE : TÔKÛ FUDÔSAN



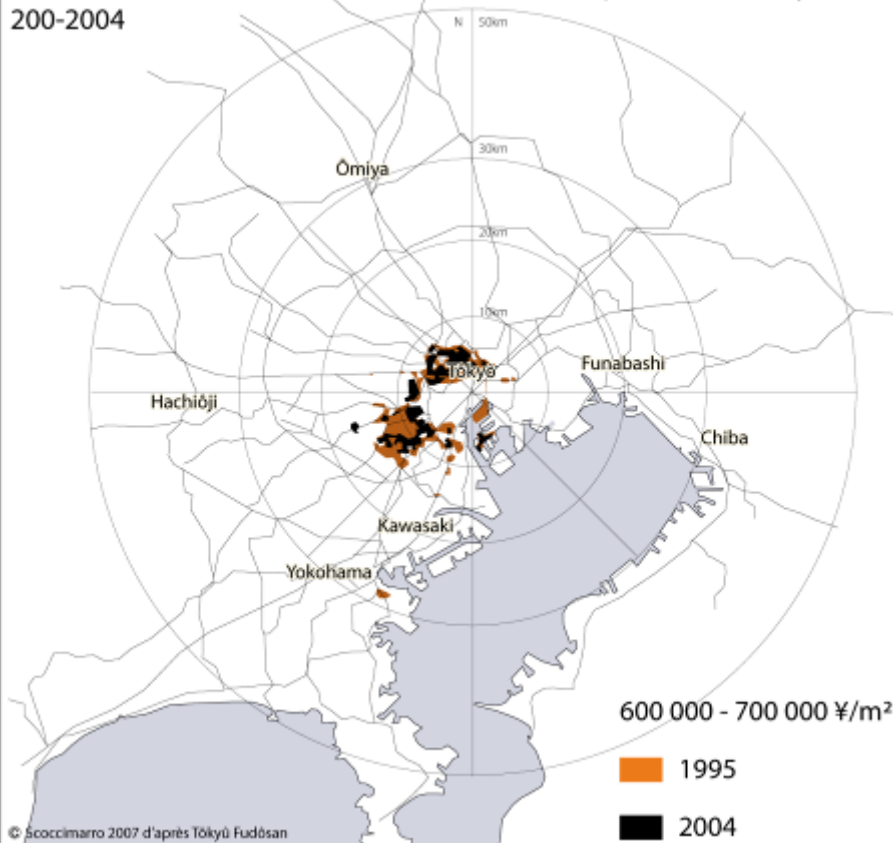
Isoprix fonciers pour l'année 2007 (mêmes valeurs en légende que les cartes des années 2000 et 2004)

SOURCE : TÔKÛ FUDÔSAN

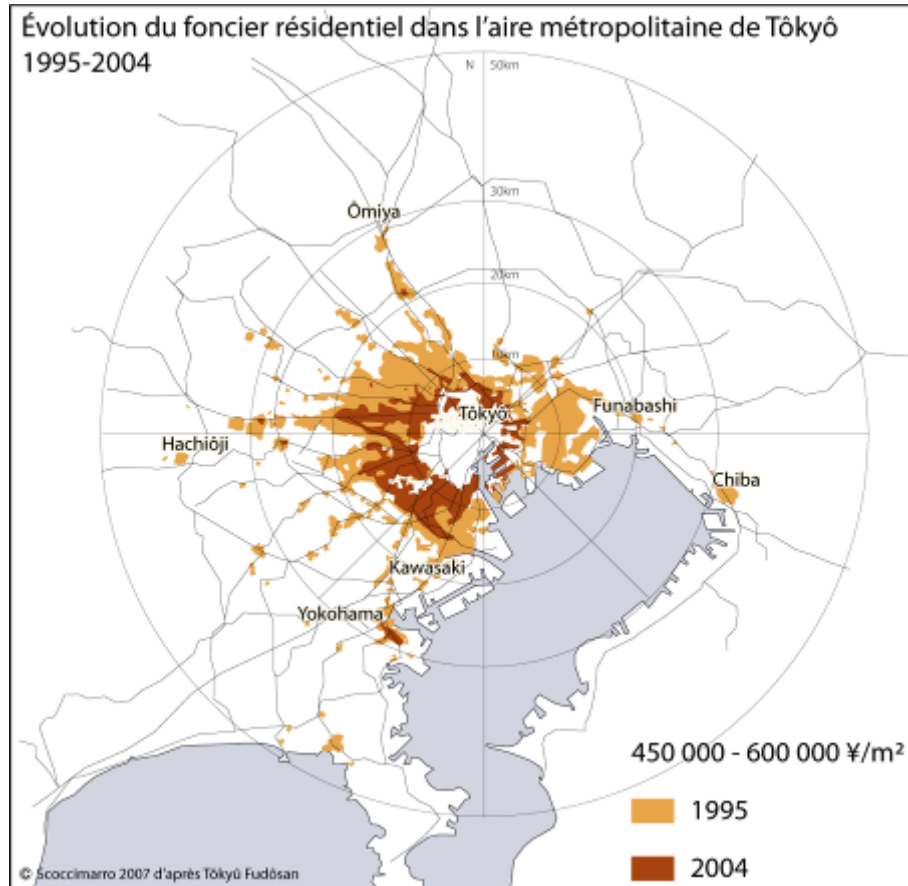
Évolution du foncier résidentiel dans l'aire métropolitaine de Tôkyô  
1995-2004



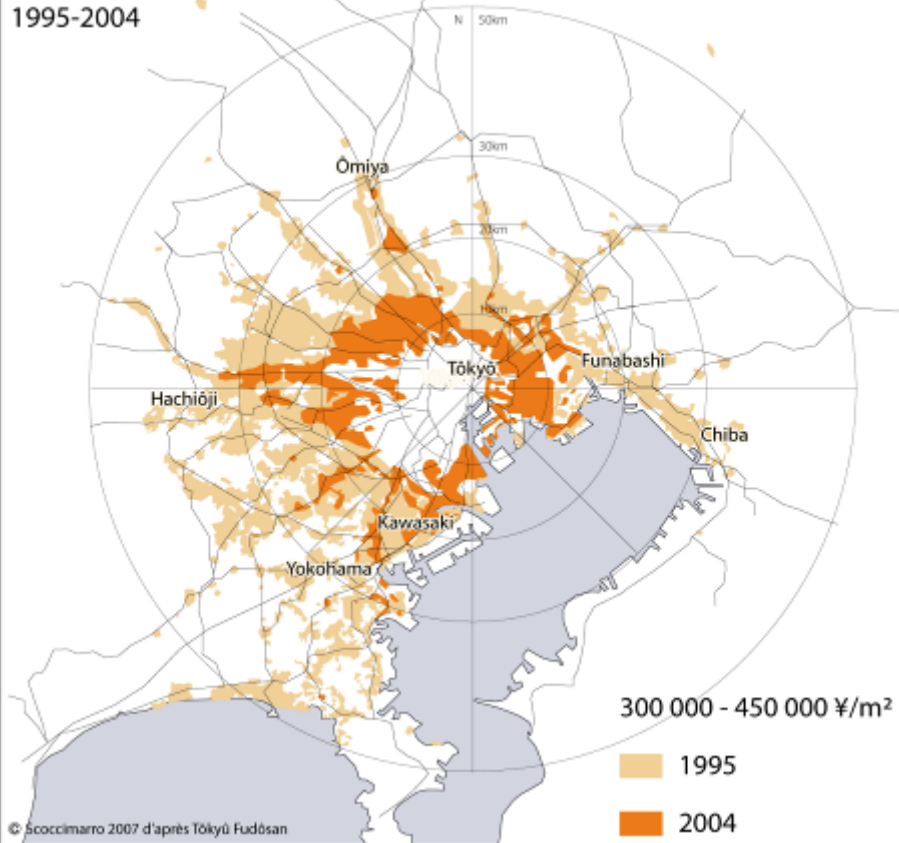
Évolution du foncier résidentiel dans l'aire métropolitaine de Tôkyô  
200-2004



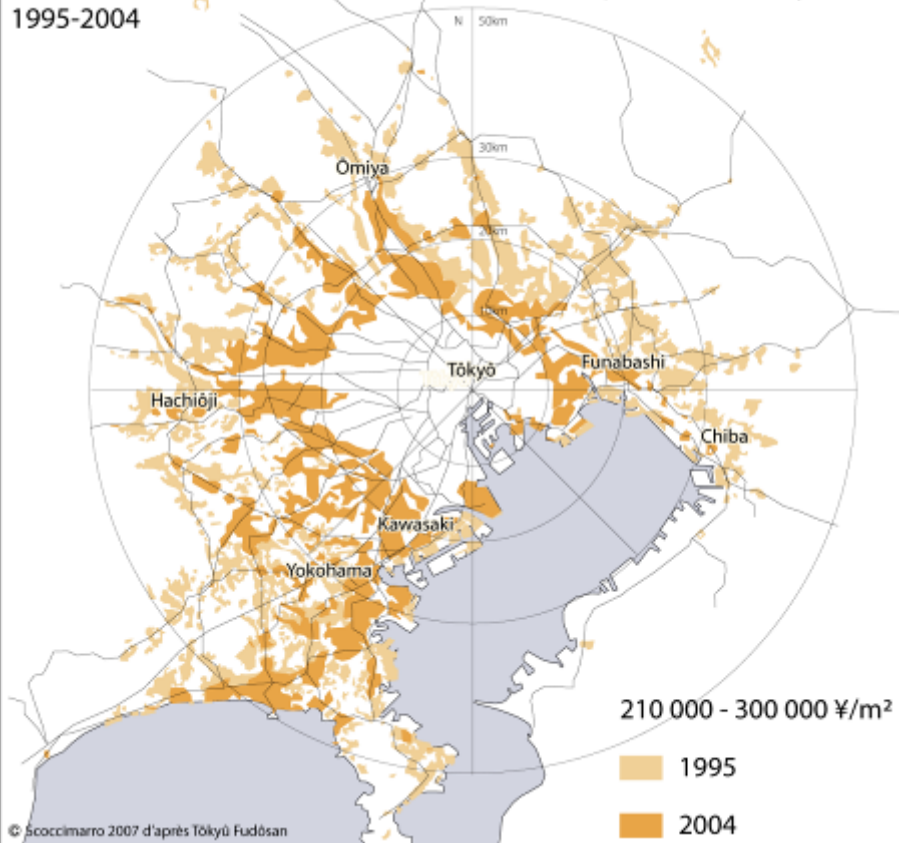
Évolution du foncier résidentiel dans l'aire métropolitaine de Tôkyô  
1995-2004



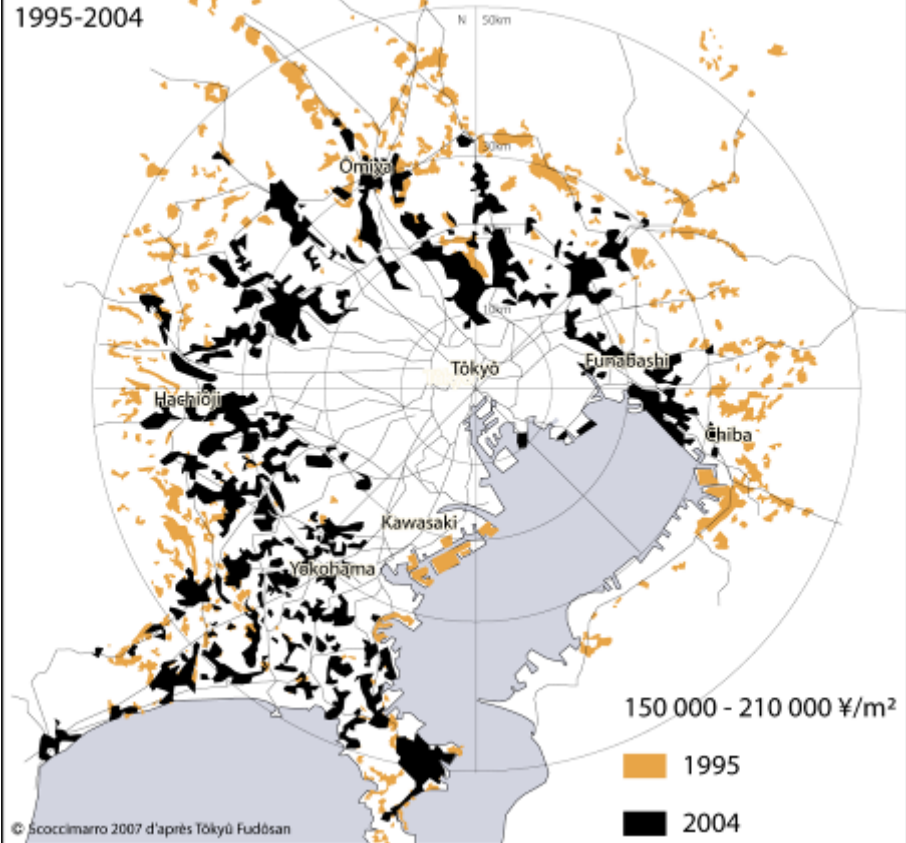
Évolution du foncier résidentiel dans l'aire métropolitaine de Tôkyô  
1995-2004



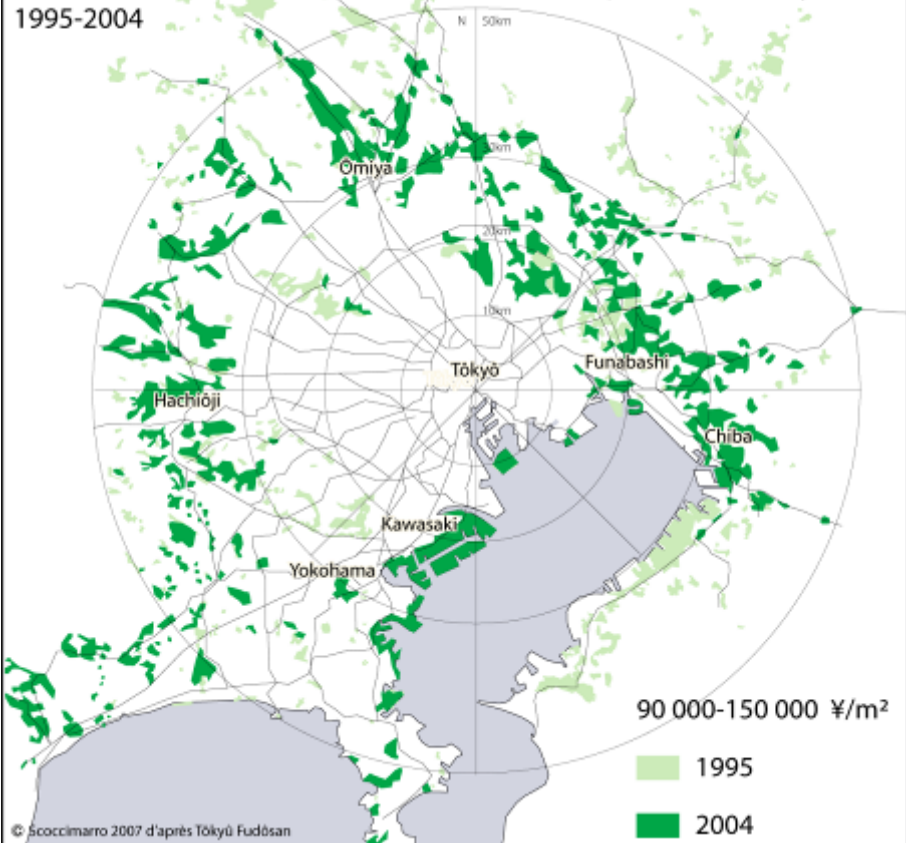
Évolution du foncier résidentiel dans l'aire métropolitaine de Tôkyô  
1995-2004



Évolution du foncier résidentiel dans l'aire métropolitaine de Tôkyô  
1995-2004



Évolution du foncier résidentiel dans l'aire métropolitaine de Tôkyô  
1995-2004



## BIBLIOGRAPHIE ET SOURCES

### Ouvrages généraux

#### *Ville, territoire et société*

- « Grandes villes et ports de mer », *Les annales de la recherche urbaine* (Paris), n° 55-56, sept. 1992
- « Paysages, territoires et cultures », invité François Bloch-Lainé, *Urbanisme* (Paris), n° 284 sept.-oct. 1995.
- « Villes en parallèles », *Marxisme et géographie urbaine* (Paris), n° 7, 1983, 144 p.
- ANSELME M., PARISIS L., PERALDI M., RONCHI Y., TAMISIER C. et KALAORA B. (1981), « Nature, Crise et consensus : des pratiques aux simulacres », *Espace et société* (Paris), n° 36-37, janv.-juin 1981, p. 45-54.
- ASCHER François (1995), *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob, 346 p.
- AUGÉ Marc (1992), *Non-lieux : introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Seuil, 150 p.
- BAILLY Antoine & HURIOT Jean-Marie (1999, dir), *Villes et Croissance. Théories, modèles, perspectives*, Paris, Anthropos, 282 p.
- BAIROCH Paul (1985), *De Jéricho à Mexico, villes et économie dans l'histoire*, Paris, Gallimard, 706 p.
- BAUD Pascal, BOURGEAT Serge, BRAS Catherine (2003), *Dictionnaire de géographie*, Paris, Hatier, 544 p.
- BAUDOIN Thierry, COLLIN Michèle et PRELORENZO Claude (1997), *Urbanité des cités portuaires*, Paris, L'Harmattan, 404 p.
- BAUMONT Catherine, HURIOT Jean-Marie (1997), « La ville, la raison et le rêve : entre théorie et utopie », *L'espace géographique* (Paris), n° 2, 1997, pp. 99-117.
- BEGUIN François (1995), *Le paysage*, Paris, Flammarion, 126 p.
- BERCOFF-FERRY Ruthy et COING Henri (1973), *La planification urbaine à Dunkerque, les éléments du dossier*, Trappes, BETURE, 118 p.
- BOMER Bernard (1994), « Le paysage vu par les géographes... et par les autres », *Bulletin de l'Association des géographes français* (Paris), 1, 114 p.
- BOYER Jean-Claude (1994), *Pays-Bas, Belgique et Luxembourg*, Masson, Paris, 256 p.
- BRUNET Roger (1997, dir.), *Les mots de la géographie*, Paris, La Documentation française, Montpellier, Reclus, 518 p.
- CLAVAL Paul (2001) « Clithène, Habermas, Rawls et la privatisation de la ville ». GHORRA-GOBIN Cynthia, *Réinventer le sens de la ville : les espaces publics à l'heure globale*, Paris, L'Harmattan, p. 23-31.
- CONAN Michel (1997), *L'invention des lieux*, Saint-Maximin, Théétète, 226 p., Des lieux et des espaces.
- CORBIN Alain (1995, dir.), *L'avènement des loisirs, 1850-1960*, Paris, Aubier, 482 p.
- CORBIN Alain (1988), *Le territoire du vide, l'Occident et le désir du rivage (1750-1840)*, Paris, Aubier, 418 p.

- CROUZET Éric (2001), « Géographie économique des bureaux : l'organisation urbaine en question », *L'Espace géographique* (Paris), 3, p. 256-264.
- DE VOOGD Christophe (1992), *Histoire des Pays-Bas*, Paris, Hatier, 322 p.
- DEMURGE Alain (1995), *L'Occident médiéval, XIIIe-XVe siècle*, Paris, Hachette, 162 p.
- *Des villes pour le XXIe siècle*, Paris, OCDE, 1995, 201 p.
- DI MEO Guy (1991), *L'homme, la société, l'espace*, Paris, Anthropos, Paris, 322 p.
- *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, PUF, 1996, 873 p.
- DIDIER Sophie (2001), « Parc de loisirs et nouveaux espaces publics : Le Disneyland Resort d'Anaheim (Californie) ». GHORRA-GOBIN Cynthia (dir.), *Réinventer le sens de la ville : les espaces publics à l'heure globale*, Paris, L'Harmattan, p. 149-157.
- DORIER-APPRILL Elisabeth (2000, dir.), *Les très grandes villes dans le monde*, Paris, Édition du Temps, 386 p.
- DORIER-APPRILL Elisabeth (2001, dir.), *Vocabulaire de la ville, notions et références*, Paris, Edition du temps, 194 p.
- DREYFUS Jacques (1976), *La ville disciplinaire, essai sur l'urbanisme*, Paris, Galilée, 215 p.
- DURANTON Gilles (1999), « Distance, sol et proximité, analyse économique et évolution urbaine » dans BAILLY Antoine & Huriot Jean-Marie (dir.), *Villes et Croissance. Théories, modèles, perspectives*, Paris, Anthropos, 282 p.
- DUREAU Françoise, DUPONT Véronique, LELIEVRE Eva, LEVY Jean-Pierre et LULLE Thierry (2000, dir.), *Métropoles en mouvement, une comparaison internationale*, Economica, Paris, 662 p.
- FERRIER Jean-Paul (2000), « De l'urbain au post urbain, théorie géographique de la métropolisation et prospective pour une habitation durable des territoires ». PAULET Jean-Pierre (dir.), *Les très grandes villes dans le monde*, Paris, SEDES, 244 p.
- FOUCHIER Vincent (1995), « Hong Kong : l'extrême densité », *Urbanisme*, sept.-oct. 1995, n° 284, p. 12-20.
- GAUCHON Pascal, HAMON Dominique et MAURAS Annie (1997, 3<sup>e</sup> éd.), *La Triade dans la nouvelle économie mondiale*, Paris, PUF, 658 p.
- GEORGE Pierre (2004, dir.), *Dictionnaire de la géographie*, Paris, PUF, 474 p.
- GHORRA-GOBIN Cynthia (2001, dir.), *Réinventer le sens de la ville : les espaces publics à l'heure globale*, Paris, L'Harmattan, 270 p.
- GHORRA-GOBIN Cynthia (2006), « Los Angeles, Réinventer les espaces publics », *Urbanisme* (Paris), 346, janv.-fév., p. 50-53.
- GRAFMEYER Yves (1994), *Sociologie urbaine*, Paris, Nathan, 130 p.
- *Grand atlas d'archéologie*, Paris, Encyclopædia Universalis, 1992, 423 p.
- GRAVARI-BARBAS Maria (2001), « Les enclaves ludiques : Le cas du Navy Pier à Chicago ». GHORRA-GOBIN Cynthia, *Réinventer le sens de la ville : les espaces publics à l'heure globale*, Paris, L'Harmattan, p. 159-168.
- GROUEF Sylvie (2006), « L'univers impitoyable des villes japonaises », *Urbanisme* (Paris), 351, nov.-déc., p. 30-31.
- HUET Agnes et ZEITOUN Jean (1995), *Les téléports, nouvelles places de marché sur les inforoutes*, Paris, L'Harmattan, 336 p.
- JACOBS Jane (1993), « Downtown is for people ». WHYTE William H. Jr. (dir.), *The exploding metropolis*, Berkeley, University of California Press, 196 p.
- KNOX Paul L. et TAYLOR Peter J. (1995), *World cities in a world-system*, Cambridge, Cambridge University Press, 342 p.



- LACOSTE Yves (1990), *Paysages politiques*, Paris, Librairie Générale Française, 290 p.
- LACOSTE Yves (1988), *Questions de géopolitique, l'islam, la mer, l'Afrique*, Paris, Librairie Générale Française, 258 p.
- LEFEBVRE Henri (1970), *Du rural à l'urbain*, Paris, Anthropos, 290 p.
- LEFEBVRE Henri (1972), *Le droit à la ville*, Paris, Anthropos, 282 p.
- LEFEBVRE Henri (1975), *L'idéologie structuraliste*, Paris, Anthropos, 258 p.
- LEFEBVRE Henri (2000, 4e éd.), *La production de l'espace*, Paris, Anthropos, 492 p.
- LEGENDRE Pierre (1996), *La fabrique de l'homme occidental*, Paris, Mille et une nuits / Arte, 56 p.
- *Les nouvelles frontières d'un monde sans frontières*, La Tour-d'Aigues, L'aube, 1997, 125 p., Cahiers Plain-Sud.
- LEVI-STRAUSS Claude (1962), *La pensée sauvage*, Paris, Plon, 354 p.
- MARROU Louis (1992), « Macao, la sino-portugaise, disparité culturelle et complémentarité fonctionnelle », *L'Information géographique*, 56-4, p. 133-144.
- MARTINIERE Guy, VIDAL Laurent (1997), *Les Européens et la mer au XVIIIe siècle*, Gap, Ophrys, 138 p.
- MICHON Perrine (2001), « L'espace public des Docklands : quand le privé fait la ville ». THOMAS François (dir.), « Espaces publics », *Géocarrefour*, 76-1, 2001, pp. 31-38.
- MONGIN Olivier (2005), *La condition urbaine, la ville à l'heure de la mondialisation*, Paris, Seuil, 340 p.
- MORICONI-EBRARD François (2000), *De Babylone à Tôkyô, les grandes agglomérations du monde*, Paris, Ophrys, 348 p.
- MORISET Bruno (2003), « Des immeubles intelligents aux hôtels de télécommunications : les forteresses de l'économie numérique ». BONNET Jacques et MORISET Bruno (dir.), « L'immobilier d'entreprise et la localisation des activités », *Géocarrefour*, 78-4, 2003, p. 375-388.
- PAULET Jean-Pierre (2000a), *Géographie urbaine*, Paris, Colin, 318 p.
- PAULET Jean-Pierre (2000b, dir.), *Les très grandes villes dans le monde*, Paris, CNED / SEDES / HER, 244 p.
- PAULET Jean-Pierre (2000c), « Le nombre, la puissance, le symbole », dans PAULET Jean-Pierre (dir.), *Les très grandes villes dans le monde*, Paris, CNED / SEDES / HER, 244 p.
- RAUCH André (1995), « Les vacances et la nature revisitée (1830-1939) ». CORBIN Alain (1995, dir.), *L'avènement des loisirs, 1850-1960*, Paris, Aubier, 1995, 482 p.
- RECLUS Élisée (rééd. 1982), *L'Homme et la Terre*, Paris, La Découverte, 398 p.
- RONCAYOLO Marcel (1990), *La ville et ses territoires*, éd. revue et corrigée, Paris, Gallimard, 278 p.
- SABATIER Bruno et MORVAN Yoann (2006), « Mall et edge city dans l'Ouest toulousin ». *Urbanisme*, Paris, septembre-octobre 2006, n° 350, p. 10
- SASSEN Saskia (1996), *La ville globale, New York Londres Tokyo*, Paris, Descartes et Cie, 536 p.
- SASSEN Saskia (2001, 2<sup>e</sup> éd.), *La ville globale, New York Londres Tokyo*, Paris, Descartes et Cie, 536 p.
- SASSEN Saskia (2004), « Introduire le concept de ville globale ». *Raisons politiques* (Paris), 14, août, p. 9-23.
- SASSEN Saskia (2005), « L'invité », *Urbanisme* (Paris), 345, nov.-déc., 2005, p. 67-74.
- *Utopies urbaines*, Toulouse, PUM, 1998, 362 p.

- WACKERMANN Gabriel (2000), *Très grandes villes et métropolisation*, Paris, Ellipse, 224 p.
- WEBBER Melvin (rééd. 1996), *L'urbain sans lieu ni bornes*, La Tour-d'Aigues, L'Aube, 124 p.
- WEBER Max (1982), *La ville* (extrait traduit de « Die Stadt » dans WEBER Max (1947, 3<sup>e</sup> éd.), *Wirtschaft und gesellschaft*, Tübingen), Paris, Aubier-Montaigne, 218 p.
- WHYTE William H. Jr. (1993, dir.), *The exploding metropolis*, Berkeley, University of California Press, 196 p.
- XU Xueqian et ZHOU Chunshan (1996), « Une mégapole en formation : le delta de la rivière des perles », *Villes en parallèle*, 23-24, p. 167-179.
- ZUMTHOR Paul (1960), *La vie quotidienne en Hollande au temps de Rembrandt*, Paris, Hachette, 372 p.

### **Sur les littoraux et les terre-pleins (hors Japon)**

- AUGUSTIN Jean-Pierre (2006), « Par les chemins et les plages », *Urbanisme*, 346, janv.-fév., p. 46-49.
- BARON-YELLES Nacima, GOELDNER-GIANELLA Lydie et VELUT Sébastien (2002, dir.), *Le littoral, regards, pratiques et savoirs*, Paris, Éd. rue d'Ulm, 386 p.
- BERTRAND Frédéric, GOELDNER Lydie (1999a), « Les côtes à polders, fondement humain de la poldérisation » *L'information géographique*, 63-2, p. 78-86.
- BERTRAND Frédéric, GOELDNER Lydie (1999b), « Les côtes à polders, prégnance des conditions biophysiques et typologie ». *L'information géographique*, 63-3, 1999, p. 118-131.
- BILLARD Rolland (1997), « Les systèmes de production aquacole : un continuum de l'exploitation en milieu ouvert aux élevages hors environnement ». BUCHET Vincent & HUSSENOT Jérôme (dir.), *Marais maritimes et aquaculture, activité durable pour la préservation et l'exploitation des zones humides littorales*, Plouzané, Ifremer, p. 40-52.
- BREEN Ann et RIGBY Dick (1994), *The new waterfront : a worldwide urban success story*, Londres, Thames & Hudson, 224 p.
- BREEN Ann et RIGBY Dick (1994), *Waterfronts : cities reclaim their edge*, New York, MacGraw-Hill, 334 p.
- BRIGAND Louis (2002), « Les frontières géographiques de l'île ou l'île dans le temps et l'espace ». BARON-YELLES Nacima, GOELDNER-GIANELLA Lydie & VELUT Sébastien (dir.), *Le littoral, regards, pratiques et savoirs*, Paris, Éd. rue d'Ulm, p. 169-188.
- BRUYELLE Pierre (1998), « Littoraux et villes ». GAMBLIN André (dir.), *Les littoraux espaces de vies*, Paris, SEDES, p. 207-229.
- BUCHET Vincent & HUSSENOT Jérôme (1997, dir.), *Marais maritimes et aquaculture, activité durable pour la préservation et l'exploitation des zones humides littorales*, Plouzané, Ifremer, 282 p., Actes du colloque de Rochefort, juin 1997.
- BUNCE Susannah, DESFOR Gene (2007), « Introduction to 'Political ecologies of urban waterfront transformations' ». *Cities*, 24-4, p. 251-258.
- BUTTENWIESER Ann L. (1987), *Manhattan, Water-bound*, New York, New York University Press, 244 p.
- CHALINE Claude (1992), « Le réaménagement des espaces portuaires délaissés ». « Grandes villes et ports de mer », *Annales de la recherche urbaine*, 55-56, p. 78-87.
- CONTOIS Claude, FOGGIN Peter (1996), « La transformation des ports secondaires dans le delta du Yang Zi ». *Cahiers Nantais* (Nantes), 46, 118 p.

- COUDE Armel et COUDE-GAUSSEN Geneviève (1999, dir.), *Littoraux, entre environnement et aménagement. Actes du colloque de Caen (MRSH, mai 1997)*, Caen, MRSH, PUC, 1999, 262 p.
- D'ANGIO Richard, MAUDUY Jacques (1997), *Les rivages asiatiques du Pacifique*, Paris, Armand Colin, 226 p.
- DUMORTIER Brigitte (1998, dir.), *Les littoraux maritimes, milieux, aménagement, sociétés*, Paris, Ed. du Temps, 162 p.
- DURAND Paul et GOELDNER-GIANELLA Lydie (2005, dir.), *Milieux littoraux Nouvelles perspectives d'étude. Journées de la commission de géographie de la mer et du littoral, Dinard, 16 et 17 septembre 2004*, Paris, L'Harmattan, 191 p.
- GAMBLIN André (1998, dir.), *Les littoraux espaces de vies*, Paris, SEDES, 370 p.
- GIBAND David (1998), « Les paysages du front d'eau à Philadelphie : du passéisme au post-modernisme ? ». BETHEMONT Jacques et PIEGAY Hervé (dir.), « Les paysages des cours d'eau ». *Géocarrefour*, 73-4, 1998, p. 321-330.
- GOELDNER-GIANELLA Lydie (2000), *L'Allemagne et ses polders, conquête et renaissances des marais maritimes*, Paris, CTHS, 258 p.
- GRAS Pierre (2003), « Vue de Gênes, une métropole portuaire en "phase chantier" » *Urbanisme*, hors-série 21, nov., p. 412-416.
- GRAVARI Maria (1991), *La mer retrouvée. Baltimore et autres reconquêtes de fronts d'eau urbains*, Université Paris-IV Sorbonne, Thèse, 3 volumes, 892 p.
- HANDRICH Éric, (1997), « Aquatourisme en marais maritimes ». BUCHET Vincent & HUSSENOT Jérôme (dir.), *Marais maritimes et aquaculture, activité durable pour la préservation et l'exploitation des zones humides littorales*, Plouzané, Ifremer, p. 13-21.
- HOYLE Brien (2001), « Global and local change on the port-city waterfront ». *The Geographical Review*, 90-3, p. 395-417.
- HUDSON Brian J. (1996), *Cities on the Shore: The Urban Littoral Frontier*, London, Thomson Learning, 180 p.
- LAVAUD-LETILLEUL Valérie (2002), « Zeebrugge : les impacts locaux d'une greffe portuaire sur la côte belge ». BARON-YELLES Nacima, GOELDNER-GIANELLA Lydie & VELUT Sébastien (dir.), *Le littoral, regards, pratiques et savoirs*, Paris, Éd. rue d'Ulm, p. 337-351.
- MARCADON Jacques (1998), « La construction navale ». GAMBLIN André (dir.), *Les littoraux espaces de vies*, Paris, SEDES, p. 286-296.
- MARROU Louis, SACAREAU Isabelle (1999, dir.), *Les espaces littoraux dans le monde*, Paris, Ophrys, 202 p.
- MARSHALL Richard (2001), *Waterfronts in post-industrial cities*, Londres et New York, Spon Press.
- MEDDA Francesca, NIJKAMP Peter (1997), *Waterfront, revitalization projects : a comparative study of London Docklands and Yokohama Minato Mirai 21*, Amsterdam, Vrije Universiteit, Alert serie research memoranda, 16 p.
- MINGRET Paul (1976), *La croissance industrielle du port d'Anvers*, Bruxelles, Société royale belge de géographie, 766 p.
- MIOSSEC Alain (1995), « De l'aménagement du territoire, et de l'environnement, quelques réflexions autour du littoral en France ». *Cahiers Nantais*, 44-45, 1995, 270 p.
- MIOSSEC Alain (1998, dir.), *Géographie humaine des littoraux maritimes*, Paris, CNED/SEDES, 474 p.
- MIOSSEC Alain (1998, dir.), *Les littoraux entre nature et aménagement*, Paris, SEDES, 194 p.

- NORCLIFFE Glen, BASSETT Keith, HOARE Tony (1996), « The emergence of postmodernism on the urban waterfront ». *Journal of Transport Geography*, 4-2, p. 123-134.
- PASKOFF Roland (1993), *Côtes en danger*, Paris, Masson, 258 p.
- PASKOFF Roland (1993), *Les littoraux, impact des aménagements sur leur évolution*, Paris, Masson, 258 p.
- PINOT Jean-Pierre (1998), « Les agricultures littorales ». MIOSSEC Alain (dir.), *Les littoraux entre nature et aménagement*, Paris, SEDES, p. 171-208.
- PIRAZZOLI Paolo Antonio (1993), *Les littoraux*, Paris, Nathan Université, 194 p.
- SAFFACHE Pascal (2003), *Dictionnaire de géographie de la mer et des littoraux*, Martinique, Ibis Rouge Éditions, 106 p.
- VERDEIL Éric (2002), « Entre guerre et reconstruction : remblais et empiétements littoraux à Beyrouth ». BARON-YELLES Nacima, GOELDNER-GIANELLA Lydie & VELUT Sébastien (dir.), *Le littoral, regards, pratiques et savoirs*, Paris, Éd. rue d'Ulm, p. 319-335.
- VERGER Fernand et PASKOFF Roland (1999), « Une tendance actuelle de la Géographie des littoraux ». PASKOFF Roland (dir.), « Géographie des littoraux : la nature et les hommes », *Géocarrefour*, 74,-1, 1999, p. 91-92.
- VIGARIE André (1998), « Vie maritime et industrialisation littorale ». GAMBLIN André (dir.), *Les littoraux espaces de vies*, Paris, SEDES, p. 125-146.
- WACKERMANN Gabriel (1998a), *Façades maritimes en mutation, une géographie socio-économique des littoraux*, Paris, Ellipses, 176 p.
- WACKERMANN Gabriel (1998b, dir.), *Géographie humaine des littoraux maritimes*, Paris, Ellipses, 144 p.

## **Japon et l'Asie Orientale**

### ***En langue occidentale***

- « Bâtiments et travaux publics ». *Japon économie et société*, 259, oct. 1993.
- « Cités d'Asie ». *Les cahiers de la recherche architecturale* (Paris), 35-36, 1995, 258 p.
- « Dejima Diaries, 1700-1740 ». *The Japan Nederland Institute*, 12, 1992, 596 p.
- « Géographie du Japon », *Historiens & Géographes*, 342, 1993.
- « Japon et géopolitique ». *Hérodote* (Paris), 78-79, 1995.
- « L'histoire du Japon sous le regard japonais ». *Annales. Histoire, sciences sociales*, a. 50, 2, mars-avr. 1995.
- « Les grands magasins et la culture ». *Japon économie et société*, 262, juil. 1994.
- *Actes du second colloque franco-japonais de géographie, 1979. Villes et ports, développement portuaire, croissance spatiale des villes, environnement littoral*, Paris, CNRS, 595 p.
- *Geography of Japan*, Tôkyô, Teikoku shoin, 1980, 444 p.
- *International symposium on land problem*, résumé de la Conférence de Kôbe du 31 Octobre 1988.
- *La recherche sur la ville au Japon, Actes des journées franco-japonaises du PIR Villes*, Paris, CNRS, 1996, 202 p.
- *Les politiques urbaines au Japon*, Paris, OCDE, 1986, 122 p.
- ABE Yoshio (1995), *Terres à riz en Asie, essai de typologie*, Paris, Masson, 122 p.

- AMINO Yoshihiko (1995), «Les Japonais et la mer ». « L’histoire du Japon sous le regard japonais ». *Annales. Histoire, sciences sociales*, a. 50, n° 2, mars-avr. 1995, p. 235-258.
- AOKI Makoto (2002), « Railway Operator in Japan, Central Tôkyô ». *Japan Railway and Transport Review*, Tôkyô, EJRCF, p. 42-53 (pdf), <http://www.jrtr.net/>
- ASHIHARA Yoshinobu (1994), *L’ordre caché, Tôkyô la ville du XXI<sup>e</sup> siècle ?*, Paris, Hazan, 112 p.
- ASQUITH Pamela J., KALLAND Arne (1997, dir.), *Japanese images of nature, cultural perspectives*, Richmond, Curzon Press, 296 p.
- AVELINE Natacha (1994), *La bulle foncière au Japon*, Paris, ADEF, 253 p.
- AVELINE Natacha (1995), « Peut-on encore devenir propriétaire au Japon ? ». *Urbanisme*, 283, 1995, p. 84-85.
- AVELINE Natacha (1997), « Tôkyô et ses projets urbains ». *Géocarrefour, Revue de géographie de Lyon*, 72-2, 1997, p. 117-121.
- AVELINE Natacha (1999), « Formes de la croissance urbaine, filières de production immobilière et prix fonciers à Tôkyô ». BAILLY Antoine & HURIOT Jean-Marie (dir), *Villes et Croissance. Théories, modèles, perspectives*, Paris, Anthropos, Paris, p. 239-258.
- AVELINE Natacha (2003), *La ville et le rail, l’expansion des groupes ferroviaires privés à Tôkyô et Osaka*, Paris, CNRS, 238 p.
- BABICZ Lionel (2002), *Le Japon face à la Corée à l’époque Meiji*, Paris, Maisonneuve et Larose, 274 p.
- BARTHES Roland (1970), *L’Empire des signes*, Paris, Flammarion, 154 p.
- BEL Jean (1980), *L’espace dans la société urbaine Japonaise*, Paris, POF, 434 p.
- BERNIER Bernard (1988), *Capitalisme, société et culture au Japon*, Montréal, Presses de l’Université de Montréal, 456 p.
- BERQUE Augustin (1979, dir.), « Le Japon », *La documentation photographique*, 6042, 48 p.,
- BERQUE Augustin (1982), *Vivre l’espace au Japon*, Paris, PUF, 222 p.
- BERQUE Augustin (1986), *Le sauvage et l’artifice, les Japonais devant la nature*, Paris, Gallimard, 314 p.
- BERQUE Augustin (1990), *Médiance, de milieux en paysages*, Montpellier, Reclus, 164 p.
- BERQUE Augustin (1993), *Du geste à la cité, formes urbaines et lien social au Japon*, Paris, Gallimard, 248 p.
- BERQUE Augustin (1987a, dir.), *La qualité de la ville, urbanité française, urbanité nippone*, Tôkyô, Maison franco-japonaise, 327 p.
- BERQUE Augustin (1991, dir.), « Les Japonais et leur cadre de vie, aspects d’une quête », *Problèmes politiques et sociaux*, 652, 1991, 54 p.
- BERQUE Augustin (1994, dir.), *La maîtrise de la ville, urbanité française, urbanité nippone II*, Paris, EHESS, 598 p.
- BERQUE Augustin, (1987b, dir.), *Le Japon et son double, logiques d’un autoportrait*, Paris, Masson, 178 p.
- BERQUE Augustin, SAUZET Maurice (2004), *Le sens de l’espace au Japon Vivre, penser, bâtir*, Paris, Arguments, 232 p.
- BIENFAIT Jean (1965), *La sidérurgie japonaise*, Lausanne, Centre de recherches européennes, 104 p.
- BLANCHARD Nicolas (1999), « Le séisme de 1923 et l’urbanisme à Tôkyô ». « Le Japon des séismes », *Ebisu (Tôkyô)*, 21, 1999, p. 137-164.
- BLOC-DURAFFOUR Pierre, MESPLIER Alain (1995), *Le Japon*, Paris, Bréal, 272 p.

- BOURDIER Marc (1992), « Tokyo sur mer : le devenir de la zone portuaire de la métropole nippone ». *Les annales de la recherche urbaine*, 55-56, p. 170-181.
- BOURDIER Marc, PELLETIER Philippe (1989), « La question foncière au Japon, repères ». *Revue géographique de Lyon*, 64-3, p. 180-189.
- BOURDIER Marc, PELLETIER Philippe (1994), « La nature n'est plus ce qu'elle était... ». Augustin Berque (dir.), *La maîtrise de la ville - urbanité française, urbanité nippone II*, Paris, E.H.E.S.S., p. 586-592.
- BOURDIER Marc, PELLETIER Philippe (2000, dir), *L'archipel accaparé, la question foncière au Japon*, Paris, EHESS, 314 p., Études japonaises.
- BUISSOU Jean-Marie (1984, dir.), *Japon, le consensus : mythe et réalités*, Paris, Economica, 452 p.
- BUISSOU Jean-Marie (1997, dir.), *L'envers du consensus, les conflits et leur gestion dans le Japon contemporain*, Paris, Presses de Sciences-Po, 242 p.
- CABANAS Pilar (1997), « Bijinga and nature ». ASQUITH Pamela J., KALLAND Arne (1997, dir.), *Japanese images of nature, cultural perspectives*, Richmond, Curzon Press, 296 p.
- CECCALDI Hubert J. (1989), « Le Japon et la mer ». *Problèmes politiques et sociaux*, Documentation Française n° 609-610, Aubervilliers, Paris, 122 p.
- CHATAIN Jean, SAUVAGE Francis (1974), *Clés pour le Japon*, Paris, Éditions sociales, 280 p.
- CONDOMINAS Christine (1993), *Les loisirs au Japon*, Paris, L'Harmattan, 354 p.
- CORDE Marie-Dominique (1975), *Extension et utilisation des terrains gagnés sur la mer au Japon*, Paris, POF, 120 p.
- COSAERT Patrick (1998), « Littoraux et développement : la façade pacifique de l'Asie Orientale ». DUMORTIER Brigitte (dir), *Les littoraux maritimes, milieux, aménagement, sociétés*, Paris, Ed. du Temps, p. 30-54.
- COSAERT Patrick (2000), « Les grandes villes d'Asie Orientale ». DORIER-APRILL Elisabeth (dir.), *Les très grandes villes dans le monde*, Paris, Éditions du Temps, 386 p.
- CUKIERMAN Roger (1962), *Le capital dans l'économie Japonaise*, Paris, PUF, 186 p.
- CYBRIWSKY Roman (1998), *Tôkyô, the shogun city at the 21st century*, Chichester, Wileys & Sons, 262 p.
- CYBRIWSKY Roman (1997), *Historical dictionary of Tôkyô*, Lanham, Scarecrow Press, 214 p.
- CYBRIWSKY Roman (1991), *Tôkyô, the Changing profile of an urban giant*, Londres, Belhaven Press, 263 p.
- DERRUAU Max (1975, 3e éd.), *Le Japon*, Paris, PUF, 288 p.
- DESBOIS Henri et LE TOURNEAU François-Michel (1999), « Tôkyô et les campagnes : la progression de la banlieue à Toride ». *Mappemonde*, n°55, p. 28-32.
- DOI Takeo (1993, éd. originale 1985), *L'endroit et l'envers*, Arles, Picquier, 164 p.
- DUCHAC René (1968), *La jeunesse de Tôkyô : problèmes d'intégration sociale*, Paris, PUF, 363 p., Bulletin de la Maison franco-japonaise.
- DUPONT Gérard-François (1996), « Regard sur le Japon ». *Acta Geographica*, 105, 80 p.
- ELISSEEFF Danielle et ELISSEEFF Vadime (1987), *La civilisation japonaise*, Paris, Arthaud, 512 p.
- FALQUET Jean-Christian (1993), « Shinjuku : l'environnement urbain d'un quartier d'affaire de Tôkyô ». *Historiens & Géographes*, 342, déc. 1993, pp. 247-258.
- FLÜCHTER Winfried (1975), *Neulangewinnung und industrieansiedlung vor den Japanischen Küsten, Funktionen, Strukturen und Auswirkungen der Aufschüttungsgebiete (umetatechi)*, Paderborn, Schöningh, 179 p.

- FLÜCHTER Winfried (1984), « Japan : Moderner Hafen-, Industrie- und Infrastrukturausbau durch Neulandgewinnung an der Küste ». *Erdkunde* (Kleve), Heft 2, Band 38, p. 125-136.
- FOUCHER Michel (2002, dir.), *Asies nouvelles*, Paris, Belin, 480 p.
- FOUCHIER Vincent (1995), « Hong Kong : l'extrême densité ». *Urbanisme*, septembre-octobre 1995, 284, p. 12-20
- FUJIOKA Kenjiro (1980), « The changing face of Japanese Jôkamachi since the Meiji period ». *Geography of Japan*, Tôkyô, Teikoku shoin, 1980, 444 p., Special publication of the Association of Japanese geographers n° 4.
- FUJITA Kuniko, HILL Richard C. (1993, dir.), *Japanese cities in the world economy*, Philadelphie, Temple University Press, 331 p.
- GALLIAN Claire (1994), « Pratique de l'espace urbain, évolution de la relation public / privé dans l'habitat au Japon ». BERQUE (dir.). *La maîtrise de la ville, urbanité française, urbanité nipponne*, Paris, EHESS, p. 495-519.
- GENTELLE Pierre, « La Chine ». *La géographie universelle*, vol. 5 : *Chine, Japon, Corée*, Paris, Belin, Montpellier, Reclus, p. 6-218.
- GONON Anne (1993), « Noms et changements de noms. Un aspect de la construction institutionnelle de l'identité japonaise (1868-1945) ». *Genèses. Sciences sociales et histoire*, 13, 1993, p. 54-75.
- GOUROU Pierre (1984), *Riz et civilisation*, Paris, Fayard, 306 p.
- GUEYDAN Henry (2007), « Les japonais n'ont pas le choix ». *France-Japon Eco*, 111, p.36
- GUICHARD-ANGUIS Sylvie (2001), « Tourisme urbain et guides touristiques au Japon ». DEWAILLY Jean-Michel et LEFORT Isabelle (dir.), « Le tourisme de ville », *Géocarrefour* (Lyon), 76-2, 2001, p. 123-126.
- HAMON Claude (1995), *Le groupe Mitsubishi (1870-1990), du zaibatsu au keirestu*, Paris, L'Harmattan, 476 p.
- HANE Mikiso (1991), *Premodern Japan, a historical survey*, Boulder, Westview Press, 264 p.
- HENRY Gérard (1996), « Hongkong : se forger, d'urgence, une identité culturelle... », *Le Monde diplomatique* (Paris), juil. 1996, p. 25.
- HERAIL Francine, ESMEIN Jean, MACE François, NINOMIYA Hiroyuki, SOUYRI Pierre (1990), *Histoire du Japon*, Paris, Horvath, 634 p.
- HIGUCHI Yoichi, SAUTTER Christian (1990, dir.), *L'État et l'individu au Japon*, Paris, EHESS, 180 p.
- HOHN Uta (2002), « Renaissance innerstädtlichen wohnenes in Tôkyô ». *Geographische Rundschau*, 54, p.4-11.
- HOMMA Takashi (1988), *Tôkyô Suburbia*, Tôkyô, Korinsha, 52 p.
- ICHIKAWA Masami, HORIUCHI Seiji, TAKAYAMA Shigemi, KAYANE Isamu (1980), « Inland water and water resources in Japan ». *Geography of Japan*, Tôkyô, Teikoku shoin, 1980, 444 p.
- ISHIDA Yorifusa (1998), « Hausse des coefficients d'occupation des sols et environnement urbain ». *Daruma*, n° 3 printemps 1998, p. 101-133
- ISHIDA Yorifusa et ISHIZUKA Hiromichi (1988), *Tôkyô Urban Growth and Planning, 1868-1988*, Tôkyô, Université métropolitaine de Tôkyô, 130 p.
- ISHIDA Yorifusa et SHOJI Sumie (1996), « Waterfront Development in Tôkyô : Tôkyô expanded to vanishing Tôkyôwan bay », *Actes de la 7<sup>e</sup> conférence internationale IPHS*, Thessalonique, oct. 1996.
- JINNAI Hidenobu (1995), *Tôkyô, a spatial anthropology*, Berkeley, University of California Press, 238 p.

- KESSLER Christian (1995), *Le château et sa ville au Japon, pouvoir et économie du XVIe au XVIIIe siècle*, Paris, Sudestasia, 396 p.
- KESTELOOT Christian (1993), « Les mutations de l'espace industriel, la spatialité de l'industrie japonaise ». *Historiens et Géographes*, 342, p. 157-165.
- KORNHAUSER David (1976), *Urban Japan : its foundations and growth*, New York Longman, 180 p.
- LANGUILLON-AUSSEL Raphaël (2007), *Tôkyô Disney Resort : urbanité et territorialités nouvelles dans la baie de Tôkyô*, Université Lyon 2, TER M1, 114 p.
- MASAI Yasuo (1990), « Tôkyô : from a feudal million City to a global supercity ». *Geographical Review of Japan*, 63-1, p. 1-16.
- MASAI Yasuo (1994), « Urban development of Edo, Tôkyô, and the region of Tôkyô, Tôkyô ». *The academic journal of the Faculty of Letters, Rissshô University*, vol. 10, 1994, p. 25-46.
- MATSUMURA Toru (2002), The Tokyo Office Market's « 2010 Problem ». Nippon Life Insurance, Financial Research Group, Tôkyô, document pdf 11 p. (<http://www.nli-research.co.jp>)
- MCGEE Terry et YAO-LIN Wang (1992), « La formation des mégapoles en Asie ». *Mappemonde*, 4, p. 2-3.
- MERCIER Christian (1988, dir.), *Japon : stratégies industrielles et enjeux sociaux*, Lyon, Presses Universitaires de Lyon, 338 p.
- MIYAMURA Tadashi (1990), « Le rôle des cours d'eau dans la formation des villes japonaises ». *Revue de géographie de Lyon*, 45-4, p. 251-254.
- MIYASHITA Kenichi & RUSSEL David W. (1996), *Keiretsu, Inside the Hidden Japanese Conglomerates*, New York, McGraw-Hill Companies, 236 p.
- MURATA Kiyoji (1980), « The formation of industrial areas ». *Geography of Japan, Tôkyô*, Teikoku shoin, 444 p.
- NAKANE Chie (1974), *La société japonaise*, Paris, Armand Colin, 198 p.
- NAKANE Chie, ÔISHI Shinzaburô (1990, dir.), *Tokugawa Japan, the social and economic antecedents of modern Japan*, Tôkyô, University of Tôkyô Press, 244 p.
- NGUYEN Minh Man (2005), « Daiba : un modèle urbain pour la baie de Tôkyô ». *Ebisu*, 34, p. 209-230.
- NIEL Frédérique (1994), « Les bons plans du Disneyland Nippon ». *Urbanisme*, 274-275, p. 105-107.
- NOUET Noël (1990), *The shogun's city, a history of Tôkyô*, Sandgate, Norbury, 256 p.
- O'LEARY James et MACHIMURA Takashi (1995), « Between State and Capital : third sector organizational development in Tokyo ». *Comparative Politics*, 27-3, p.317-337.
- OBASE Reiji (1996), « Boom immobilier, réglementation foncière et transformation des quartiers ». *La recherche sur la ville au Japon, Actes des journées franco-japonaises du PIR Villes*, Paris, CNRS, p. 139-159.
- OKASAKI Ayanori (1958), *Histoire du Japon : l'économie et la population*, Paris, PUF, 166 p.
- PELLETIER Philippe (1983), *Un paysage traditionnel confronté à la Haute-Croissance : Impacts et recherche d'équilibre dans le bassin de Nara (Japon)*, Thèse de 3<sup>e</sup> cycle en Géographie, Université de Saint-Étienne, 380 p.
- PELLETIER Philippe (1988), « Le Japon ». *La documentation photographique*, 6096, 44 p.
- PELLETIER Philippe (1996), « M-5 : Les quatre chocs japonais ». *La recherche sur la ville au Japon, Actes des journées franco-japonaises du PIR Villes*, Paris, CNRS.
- PELLETIER Philippe (1997a), *Le Japon*, Paris, Armand Colin, 225 p.



- PELLETIER Philippe (1997b), *La Japonésie : géopolitique et géographie historique de la surinsularité au Japon*, Paris, CNRS, 391 p.
- PELLETIER Philippe (1998), « Glocal Tôkyô - Trois exemples d'évolution socio-spatiale à Tôkyô : Teleport Town, Yebisu Garden Place, Toshima Hinode-chô ». *Daruma*, 3, p. 69-81.
- PELLETIER Philippe (2000a), « La bulle a fait des vagues ». BOURDIER Marc, PELLETIER Philippe (dir), *L'archipel accaparé, la question foncière au Japon*, Paris, EHESS, p. 17-77.
- PELLETIER Philippe (2000b), « Le mythe du manque d'espace au Japon ». BOURDIER Marc, PELLETIER Philippe (dir), *L'archipel accaparé, la question foncière au Japon*, Paris, EHESS, p. 89-120.
- PELLETIER Philippe (2000c), « Mégapoles Japonaises : entre mégalopole et métapole ». DORIER-APPRILL Elisabeth (dir), *Les très grandes villes dans le monde*, Ed. du Temps, Paris, p. 289-316.
- PELLETIER Philippe (2003a), *Japon : crise d'une autre modernité*, Paris, Belin, 207 p.
- PELLETIER Philippe (2003b), « Le Japon, une puissance en question ». *La documentation photographique*, 8029, 63 p.
- PELLETIER Philippe (2003c), *La Tyrannie de Tôkyô*. Inédit, 27 p. Un résumé de ce texte a été publié : HULBERT François (2006, dir.), *Villes du Nord, villes du Sud, géopolitique urbaine, acteurs et enjeux*. Paris, L'Harmattan, 600 p., p. 151-162.
- PELLETIER Philippe (2004a, dir), *Identités territoriales en Asie Orientale*, Paris, Les Indes Savantes, 394 p.
- PELLETIER Philippe (2004b), « De l'Asie des moussons à l'Asie Orientale ». PELLETIER Philippe (dir), *Identités territoriales en Asie Orientale*, Les Indes Savantes, p. 351-372.
- PELLETIER Philippe (2004c), *Le Japon*, Paris, Le cavalier bleu, 127 p.
- PELLETIER Philippe (2004d), « La mégalopole japonaise ». SABOURET Jean-François (dir.), *Japon, peuple et civilisation*, Paris, La Découverte, 464 p.
- PELLETIER Philippe (2007), *Le Japon: géographie, géopolitique et géohistoire*, Paris, SEDES, 288 p.
- PELLETIER Philippe (1990), « Un paysage sans paysans, le cas du Japon ». *Annales de géographie*, 553, p. 305-327.
- PELLETIER Philippe (1992), « L'insularité dans la mer intérieure ». *Iles et archipels*, 16, 282 p.
- PELLETIER Philippe (1994a), « La structuration socio-spatiale des villes japonaises ». BERQUE Augustin (dir.), *La maîtrise de la ville, urbanité française, urbanité nippone*, Paris, EHESS, p. 361-375.
- PELLETIER Philippe (1994b), « Le Japon ». *La géographie universelle*, vol. 5 : *Chine, Japon, Corée*, Paris, Belin, Montpellier, Reclus, p. 219-427.
- PELLETIER Philippe (2002), « Le Japon et l'Asie : une géopolitique japonaise ? ». FOUCHER Michel (dir.), *Asies nouvelles*, Paris, Belin, p. 336-354.
- PERELMAN Rémi (1990), « Les Japonais et l'eau ». *Revue de la Société de géographie*, 82, p. 49-54.
- PEZEU-MASSABUAU Jacques (1992), *Géographie du Japon*, Paris, PUF, 130 p.
- PONS Philippe (1984, dir.), « Des villes nommées Tôkyô ». *Autrement hors-série*, 8, 336 p.
- PONS Philippe (1988), *D'Edô à Tôkyô, mémoires et modernités*, Paris, Gallimard, 458 p.
- POPHAM Peter (1985), *Tôkyô, the city at the end of the world*, Tôkyô, Kodansha International, 192 p.

- REISCHAUER Edwin Oldfather (1997, 3<sup>e</sup> ed.), *Histoire du Japon et des japonais*, tomes I et II, Paris, Seuil, 251 p. et 320 p.
- RICHIE Donald (1999), « Tôkyô, extravagante et humaine ». *Autrement collection Monde*, 118, 178 p.
- RIMMER Paul (1986), « Japan's world cities : Tokyo, Osaka, Nagoya or Tokaido megalopolis ». *Development and change*, Vol. 17, p.120-150.
- ROBERTSON Jennifer (1991), *Native and newcomer, making and remaking a Japanese city*, Berkeley, University of California Press, 242 p.
- ROTY Thierry (1990), « L'espace de transit d'une métropole informationnelle : le quartier de Umeda à Ôsaka ». « Technopoles et métropoles », *Annales de la recherche urbaine*, 46, p. 65-74.
- SABOURET Jean-François (1983), *L'autre Japon, les Burakumin*, Paris, La Découverte, 155 p.
- SABOURET Jean-François (1995, dir.), *L'état du Japon*, Paris, La Découverte, 464 p.
- SABOURET Jean-François (2004a, dir.), *Japon, peuple et civilisation*, Paris, La Découverte, 464 p.
- SABOURET Jean-François (2004b), *Besoin de Japon*, Paris, Seuil, 274 p.
- SABOURET Jean-François (2005, dir.), *La dynamique du Japon*, Paris, Saint-Simon, 434 p.
- SAITÔ Asato (2003), « Global city formation in a capitalist developmental State : Tôkyô and the Waterfront Sub-centre Project ». *Urban Studies*, 40-2, p. 282-308.
- SCHEBATH Alain (2001), « Crise financière des collectivités locales : causes structurelles et solutions pour un retablissement ». *Japon Pluriel n° 4*, Arles, Picquier, p. 276-285.
- SEIDENSTICKER Edward (1990), *Tôkyô rising, the city since the great earthquake*, Tôkyô, Tuttle, 364 p.
- SENDA Minoru (1980), « Territorial possession in ancient Japan : the real and the perceived ». *Geography of Japan*, Tôkyô, Teikoku shoin, 444 p.
- SERVOISE René (1995), *Japon, les clés pour comprendre*, Paris, Plon, 300 p.
- SMITH C. Thomas (1988), *Native sources of Japanese industrialization, 1750-1920*, Berkeley, University of California Press, 280 p.
- SOUYRI Pierre Francois (1998), *Le monde à l'envers. Histoire du Japon, la dynamique de la société médiévale*, Paris, Maisonneuve et Larose, 226 p.
- STEVENIN Jacques (1993), « Planification gigogne à la japonaise ». *Cahiers de l'I.A.U.R.I.F.*, 104-105, p. 147-159.
- TAILLARD Christian (2004, dir.), *Intégrations régionales en Asie Orientale*, Paris, Les Indes Savantes, 500 p.
- TAJIMA Noriyuki, POWELL Catherine (1997), *Tôkyô : labyrinth city*, Londres, Ellipsis, Cologne, Könemann, 79 p.
- THOUNY Christophe (1999), *L'Edokko et la mer, le Port de Tôkyô 1853-1941*, Université Lyon 2, T.E.R. de maîtrise d'histoire, 200 p.
- TIRY Corinne (1996), « Panser ou repenser Kôbe ». *Urbanisme*, 286, p. 13-17.
- TIRY Corinne (1997), « Tôkyô : le chantier de la Yamanote Sen ». *Urbanisme*, 295, p. 21-25.
- TOGO Hisatake, (1995), « The Metropolitan Strategies of Tôkyô : Toward the restoration of Balance Growth ». SHARPE L.J. (dir.), *The government of world cities : the future of the metro model*, New York, John Wiley, 234 p. (Tiré à part fourni par l'auteur).
- TSUNODA Ryusakku, DE BARY Theodore, KEEN Donald (1958, dir.), *Sources of Japanese Tradition*, New York, Columbia University Press, 928 p.

- UEDA Kazumi, (2003), « Impoldering works (Kantaku) in Japan », dans *Workshop on hydro-environmental impacts of large coastal developments 2003*, <http://wave.skku.ac.kr/>, 11 p.
- VIE Michel (1995), *Le Japon et le monde au XXe siècle*, Paris, Masson, 308 p.
- WALLEY Paul (1984), *Tôkyô now and then, an explorer's guide*, Tôkyô, Weatherhill, 504 p.
- WATARAI Yumi (1993), « Coexistence des rivières et des villes – la Sumida, Edo-Tôkyô, et les loisirs urbains ». CONDIMINAS Christine (dir.), *Les loisirs au Japon*, Paris, L'Harmattan, p. 67-88
- YAMAGUCHI Satoshi (1984), « Japan : towards a new metropolitan policy ». *Cities*, 1-5, p. 473-486.
- YOKOBORI Hajime (1994), *Urayasu - City, Change of an old fishery village and development of its surrounding areas (as of Sep. 1993)*, Tôkyô, Japan International Cooperation Agency, Ministry of construction, Seminar on improvement of housing and living environment, 1993-94, 88 p. (Fourni par l'auteur).

### **En langue japonaise**

- ASAI Kenji 浅井建爾 (1997), *Nihonchiri ga wakaru jiten* 日本地理がわかる事典 (Dictionnaire pour comprendre la géographie du Japon), Tôkyô, Nihonjitsugyô, 308 p.
- ASAI Kenji 浅井建爾 (1998), *Nihonchimei ga wakaru jiten* 日本地名がわかる事典, (Dictionnaire pour comprendre les toponymes japonais), Tôkyô, Nihonjitsugyô, 294 p.
- EBATA Masayoshi 江端正義 (1962), *Atarashii minato no keikaku, tekkô senmonfutô ron* 新しい港の計画「鉄鋼専門埠頭論」(L'aménagement d'un port nouveau, à propos des quais dédiés à l'acier), Tôkyô, Keizaiôrai, 372 p.
- EDO Eiyû 江戸英雄 (1986), *Watashi no mitsui shôwa shi* 私の三井昭和史 (Mon histoire chez Mitui lors de l'ère shôwa), Tôkyô, Tôyôkeizaishinbôsha, 226 p.
- ENDO Takeshi 遠藤毅 (2004), « Tôkyôto rinkai iki ni okeru umetatechi zôsei no rekishi 東京都臨海域における埋立地造成の歴史 » (Histoire de la construction des terre-pleins de la zone côtière du département de Tôkyô), *Chigakuzasshi*, Tôkyô, 113-6, 2004, p. 785-801.
- FUJIMORI Terunobu 藤森照信 (1990), *Meiji no Tôkyô keikaku* 明治の東京計画 (L'aménagement de Tôkyô sous Meiji), Tôkyô, Wakakare, 378 p.
- HAMANO Shirô 浜野四郎, SHIMADA Minoru 嶋田稔 (2004), « Minato Mirai 21 jigyô no genjô to kongo no machidukuri senryaku みなとみらい21事業の現状と今後の街づくり戦略 » (L'état actuel des opérations sur Minato Mirai 21 et les futures stratégies d'aménagement urbain). *Daitoshiken no gurando dezain to kiso no hatazu yakuwari* 大都市圏のグランドデザインと基礎の果たす役割, 2004, p. 69-73 (fourni par l'auteur, SHIMADA Minoru).
- HIRAMOTO Kazuo 平本一雄 (2000), *Rinkai fukutoshin monogatari* 臨海副都心物語 (L'histoire du Sous-centre du front de mer), Tôkyô, Chûôkôronshinsha, 200 p.
- IMAI Kingo 今井金吾 (1994), *Edomeisho hanagoyomi* 江戸名所花暦 (Calendrier floral des lieux célèbres d'Edo), Tôkyô, Hachisaka, 260 p.
- ISAWA Misaki 伊澤岬 (1990), *Kaiyôkûkan no dezain, wôtâfuronto kara ôshansupêsu he* 海洋空間のデザイン、ウォーターフロンとからオーシャンスペ

- ースへ (*Le design de l'espace maritime, du front de mer aux espaces océaniques*), Tôkyô, Shôkukusha, 240 p.
- ISHIDA Yorifusa 石田頼房 (1987, éd. mise à jour de 1992), *Nihonkindai toshikeikakushi kenkyû* 日本近代都市計画史研究 (Étude sur l'histoire de la planification urbaine dans le Japon contemporain), Tôkyô, Kashiwa, 338 p.
  - ISOBE Masahiko 磯部雅彦 (1994), *Kaigan no kankyô, wôtâfurontogaku nyûmon* 海岸の環境, ウォーターフロント学入門 (L'environnement littoral, introduction à la science du waterfront), Tôkyô, Tôkyô Asakurashôten, 210 p.
  - ITO Takashi 伊東孝 (1986), *Tôkyô no hashi, mizube no toshikeikan* 東京の橋、水辺の都市景観 (Les ponts de Tôkyô, paysages urbains des bords de l'eau), Tôkyô, Tosho, 268 p.
  - KAGAMI Akiyoshi 鏡味 明克 (1984), *Chimei gaku nyûmon* 地名学入門 (Introduction à la science de la toponymie), Tôkyô, Taishûkan, 278 p.
  - KAIZUKA Sôhei 貝塚爽平 (1979), *Tôkyô no shizenshi*, 東京の自然史 (Histoire de la nature à Tôkyô), Tôkyô, Kinokuniya, 244 p.
  - KIKICHI Hideo 菊地秀夫 (1981), *Edo-Tôkyô chimei jiten* 江戸東京地名事典 (Dictionnaire des toponymes d'Edo-Tôkyô), Tôkyô, Sekka, 350 p.
  - KITAMI Toshiro 北見俊郎 (1998), « Toshi to kôwan, sono rekishi, riron, seisaku 都市と港湾、その歴史、理論、政策 » (Villes et ports, histoire, logique et politique). *Toshimondaikenkyu*, Société pour la recherche sur les questions urbaines, 50, 7, 1998, p. 3-17.
  - KIYONORI Kikutake (1994, dir.), *Ekoporisu kaigan toshi* エコポリス海岸都市 (*Ecopolis*, métropole côtière), Tôkyô, International forum of Young Architect, Keisô shobô, 186 p.
  - KOSHIZAWA Akira 越沢明 (1991), *Tôkyô toshikeikaku monogatari* 東京都市計画物語 (L'histoire de la planification urbaine de Tôkyô), Tôkyô, Nihonkeizai, 294 p.
  - MASAI Yasuo 正井康夫 (1986), *Atorasu Tôkyô : chizu de yomu Edo-Tôkyô* アトラス東京 : 地図でよむ江・東京 (Atlas de Tôkyô : lire Edo-Tôkyô par les cartes), Tôkyô, Heibonsha, 160 p.
  - MASAI Yasuo 正井康夫 (1987), *Jôkamachi Tôkyô* 城下町東京 (Tôkyô, ville sous château), Tôkyô, Genshobô, 216 p.
  - MASAI Yasuo 正井康夫, NAKMURA Yûichi 山口裕一 et YAMAGUCHI Kazurô 中村和郎 (1999), *Nihonchizu tankenjustu* 日本地図探検術 (A l'exploration des cartes japonaises), PHP Kenkyûjo, Tôkyô, 230 p.
  - MASAI Yasuo 正井康夫, SATO Tsuneo 佐藤恒夫 (1982), *Nihon no shigaichi no chikeiteki richi jôken* 日本の市街地の地型的立地条件 (Conditions topographiques de la localisation des zones urbaines au Japon), Tsukuba, Institut de géoscience de l'université Tsukuba, 66 p.
  - MATSUOKA Fumitaka 松岡 史隆 (2004), *Shinkikaihatsu chiiki ni okeru jûmin ni yoru chiiki katsudô ni kan suru kenkyû, rinkai fukutoshin minato ku kyojû chiiki ni okeru jûmin soshiki wo taishô to shite* 新規開発地域における住民による地域活動に関する研究、臨海副都心港区居住地域における住民組織を対象として (Étude sur l'activité locale des habitants dans les zones nouvellement aménagées, le cas de la mise en place des organisations d'habitants dans les zones résidentielles du Sous-centre du front de mer, dans l'arrondissement de Minato), exposé des résultats du mémoire de fin d'étude (sotsugyô ronbun gaiyô 卒業論文概要), Tôkyô, Université Waseda, Goto Lab, 6 p.

- MINORU Kiyotaka 實清隆 (2006), *Daigaku tekisuto, jinbunchirigaku* 大学テキスト、人文地理学 (Textes pour l'université, géographie humaine), Tôkyô, kokonshohin, 78 p.
- *Nijû seiki no âbanfurontia wo mezashite jôhoka miraitoshi kôsô* 世紀のアーバンフロンティアをめざして情報化未来都市構想 (Conception de la ville du future au sein de la société de l'information, pour atteindre la frontière urbaine du XXIe siècle), Tôkyô, Keibun, 1989, 314 p.
- NISHIKAWA Eiichi 西川栄一 (1988), « Rinkaibu kaihastu to kankyô kanri 臨海部開発と環境管理 » (Projets de développements côtiers et gestion de l'environnement), *Toshimondaikenkyû*, Société pour la recherche sur les questions urbaines, 79-12, p. 39-49.
- OKABE Yûsô 岡部 裕三 (1993), *Rinkaifukutoshin Kaihatsu* 臨海副都心開発 (Le projet de développement du Sous-centre du front de mer), Tôkyô, Akebi, 258 p.
- OKABE Yûsô 岡部裕三 (1995), *Hatankaihatsu ! Rinkaifukutoshin* 破綻開発！臨海副都心 (Un aménagement en faillite ! le Sous-centre du front de mer), Tôkyô, Akebi, 208 p.
- SASAKI Nobuo 佐々木信夫 (2003), *Tôkyô tosei, ashita he no keshô* 東京都政、明日への検証 (Le gouvernement métropolitain de Tôkyô, perspectives pour demain), Tôkyô, Iwanami shinsho, 218 p.
- SATO Ippu 佐藤一夫 et AOYAMA Yasushi 青山 ヤスシ (1999), *Shutoken keikakuchiku* 首都圏計画地区 (La zone d'aménagement de la région capitale), Tôkyô, Kanki, 224 p.
- SATO Shigeru 佐藤 滋 (1995), *Jôkamachi no kindai toshizukuri* 城下町の近代都市づくり (L'urbanisme de l'époque moderne des villes sous château), Tôkyo, Kashima, 228 p.
- SHIMIZU Keisuke, TOKUNAGA Tomochika et KOJIMA Keiji (1994), *Metropolitan Urban Geology*, 29th IGC Field Trip A13, Tôkyô, 84 p.
- *Shutoken no toshiseibi keikaku* 首都圏の都市整備計画 (Plan d'ajustement urbain de la région capitale), Tôkyô, Toshitsushi, 1999, 354 p.
- SUZUKI Masao 鈴木理生 (1998), *Edo no toshikeikaku* 江戸の都市計画 (L'aménagement urbain d'Edo), Tôkyô, Hakkô, 282 p.
- SUZUKI Masao 鈴木理生 (2000), *Edoha kôshite tsukurareta* 江戸はこうして造られた (Edo fut ainsi construite), Tôkyô, Chikuma, 350 p.
- TAJIRI Muneaki 田尻宗昭 (1988), *Tôkyôwan no hozen to saisei* 東京湾の保全と再生 (Préservation et rénovation de la baie de Tôkyô), Tôkyô, Nihonhyôronsha, 306 p.
- TAKAHASHI Nobuo 高橋 伸夫, OKAMOTO Kôhei 岡本 耕平, UCHIDA Kazuko 内田和子 et SATO Tetsuo 佐藤 哲夫 (2005), *Gendai chirigakunyûmon – mijikana chiiki kara sekai made* 現代地理学入門—身近な地域から世界まで (Initiation à la géographie contemporaine, des régions toutes proches de nous, au reste du monde), Tôkyô, Kokonshoin, 82 p.
- TERANISHI Hirofumi 寺西弘文 (1995), *Tôkyô toshikeikaku shiron* 東京都市計画史論 (Étude sur l'histoire de la planification urbaine à Tôkyô), Tôkyô, Toshoin, 308 p.
- *Tôkyô ekoshiti aratanaru mizuno toshi he* 東京エコシティ新たなる水の都市へ (Tôkyô Ecocity, vers une rénovation de la ville de l'eau), Tôkyô, Kajima, Hosei Daigaku, Tôkyô Kyanaru, purojecjuto, 2006, 164 p.
- UEDA Atsushi 上田篤 (1998), « Nihon no minato no rekishi wo kangaeru 日本の港の歴史をかんがえる » (Penser l'histoire des ports japonais). *Toshimondaikenkyu*, Société pour la recherche sur les questions urbaines, 50-7, 1998, p. 18-29.

- UEDA Atsushi 上田篤 (1996), *Nihon no toshi ha umikara tsukurareta* 日本の都市は海からつくられた (Les villes japonaises ont été construites à partir de la mer), Tôkyô, Shinchosensho, 228 p.
- UEDA Atsushi 上田篤 (1993), *Umibe no seichi* 海辺の聖地 (Les lieux sacrés des littoraux), Tôkyô, Shinchosensho, 252 p.
- UEDA Atsushi 上田篤 (2003), *Toshi to nihonjin* 都市と日本人 (Les Japonais et la ville), Tôkyô, Shinchosensho, 230 p.
- WADA Katsumi 和田克巳 (1997), *Mukashi no Kôbe* おかしの神戸 (Le Kôbe d'autrefois), Kôbe, Kôbe Shinbun, 284 p.
- *Wagakuni no kaiyô doboku geijutsu* わが国の海洋土木技術 (Nos techniques nationales de génie civil océanique), Tôkyô, Nihon kaiyôkaiatsu kensetsu kyôkai, 1997, 256 p.
- WAKABAYASHI Keiko 若林敬子 (2000), *Tôkyôwan no kankyô mondai shi* 東京湾の環境問題史 (Histoire des problèmes environnementaux de la baie de Tôkyô), Tôkyô, Yuhikaku, 410 p.
- *Wôtâfuronto to marinrizotto II* ウォーターフロン&マリンリゾート II (Front de mer et aménagement touristique marin), Tôkyô, Dôbokukôshinsha, 1993, 380 p.
- YADA Akinori 矢田晶紀 (1989), *Kyûjûnendai noshintôkyôken* 90年代の新東京圏 (Le renouveau de la région de Tôkyô pour les années 1990), Tôkyô, Hirota, 330 p.
- YAMORI Kazuhiko 矢守一彦 (1984), *Kôchizu to fûkei* 古地図と風景 (Cartes et paysages anciens), Tôkyô, Chikuma, 350 p.
- YOKOUCHI Norihisa 横内紀久 (1988), *Wôtâfurontokaiatsu no shuhô* ウォーターフロント開発の手法 (Les techniques d'aménagement des projets de développement côtiers), Tôkyô, Kashima Shuppan, 210 p.
- YOKOUCHI Norihisa 横内紀久 (1992-1993, dir.), *Wôtâfuronto kaiatsu wo saguru* ウォーターフロント開発を探る (À la recherche des projets d'aménagement des fronts de mer), Chiba, Nihondaigaku, Centre de recherche sur le *waterfront*, 1992 et 1993, 236 p.
- YOKOUCHI Norihisa 横内紀久 (1994), *Wôtâfuronto no keikaku nôto* ウォーターフロントの計画ノート (Notes sur l'aménagement des fronts de mer), Tôkyô, Kyôritsu, 188 p.

**Sources primaires (documents administratifs, études techniques, brochures, synthèses administratives, notes et mémos internes, cartes)**

***Tôkyô-to (TMG)***

- *A guide to metropolitan Parks*, Bureau de la construction, 1994
- *Ariakekitachiku no kaiatsu ni tsuite* 有明北地区の開発について (À propos du projet de développement de la zone Ariake Nord), doc 2 p. non datées et non référencées fourni le 31/01/2005 par le Bureau des Affaires Portuaires.
- *Baburuki kara genzai ni itaru Tôkyô no tochiichiba no takakuteki no bunseki* バブル期から現在に至る東京の土地市場の多角的分析 (Analyse du marché foncier dans tous ses aspects, de la période de la bulle jusqu'à aujourd'hui), 1999, 256 p.
- *Cent ans d'urbanisme à Tôkyô*, Bibliothèque municipale de la ville de Tôkyô n° 28, 1994, 106 p.
- *Deuxieme plan a long terme de la ville de Tôkyô*, 1986, 316 p.

- *Heisei 15 rinkaifukutoshin no nenkan raihousha kazu* 平成15年臨海副都心の年間来訪者数 (Décomptes des visiteurs sur le Rinkaifukutoshin pour l'année 2003), extrait 1 p. daté du 30/1/2004, fourni le 31/01/2005 par le Bureau des Affaires Portuaires.
- *Industry and Labor in Tokyo 2001*, 2001, 42 p.
- *Nijûseiki no seikatsu to miryoku wo sekai ni hasshin suru bijinesu kyoten rinkaifukutoshin* 21世紀の生活と魅力を世界に発信するビジネス拠点臨海副都心 (Le Sous-centre du front de mer, une base pour le business montrant au monde l'attrait et le mode de vie du XXIe siècle), Bureau des Affaires Portuaires, 2003, 32 p.
- *Rinkaifukutoshin machizukuri gaidorain* 臨海副都心まちづくりガイドライン (Schéma directeur pour l'aménagement urbain du Sous-centre de front de mer), 1998, 62 p.
- *Rinkaifukutoshin ni kansuru, tomin ankettôchôsa* 臨海副都心に関する、都民アンケート調査 (Enquête auprès des habitants de Tôkyô-To à propos du Rinkaifukutoshin), Tôkyô, Préf. de Tôkyô, 1996, 66 p.
- *Rinkaifukutoshin no machizukuri* 臨海副都心のまちづくり (L'aménagement urbain du Rinkaifukutoshin), Bureau des Affaires Portuaires, 2004, 6 p.
- *Rinkaifukutoshin no machizukuri* 臨海副都心のまちづくり (L'aménagement urbain du Sous-centre du front de mer), *Creating a new waterfront city*, 1999, brochure 4 p.
- *Rinkaifukutoshin shinshutsu jigyôsha kôboyôkô* 臨海副都心進出事業者・公募要項 (Les points importants de l'appel d'offre public aux personnes morales concernant l'avancement du Rinkaifukutoshin), Bureau des Affaires Portuaires, 2004, 52 p.
- *Rinkaifukutoshin shinshutsu jôkyô* 臨海副都心進出状況 (L'état d'avancement du Rinkaifukutoshin), Bureau des Affaires Portuaires, 2004, 4 p.
- *Rinkaifukutoshinkaihatsu Chikubetsu jishikeikaku 2* 臨海副都心開発地区別実施計画 II (Plan des opérations par secteur du projet de Sous-centre du front de mer n° 2), Bureau des Affaires Portuaires, 1991, 26 p.
- *Sekaihakurankai Tôkyô furontiâ, kôsô kara chûshi made* 世界博覧会東京フロンティア (L'exposition internationale Tôkyô Frontier, de la conception à l'annulation), Bureau Tôkyô Frontier, 1996.
- *Shin kaimen jobunjô* 新海面処分場 (Nouveau centre de décharge sur la mer), 1996, 6 p.
- *Shinkaimenjobunjô* 新海面処分場 (Le nouveau site de décharge du front de mer), Bureau des Affaires Portuaires, 2003, 6 p.
- *Tôkyô – New York Symposium*, 1981, 182 p.
- *Tôkyô bei eria 21* 東京ベイエリア 21 (La région de la baie de Tôkyô 21° s.), Bureau des Affaires Portuaires, 2001, 122 p.
- *Tôkyô kô binran 1996* 東京港便覧 1996 (Guide du port de Tôkyô 1996), Bureau des Affaires Portuaires, carte 1:30 000° et informations comptables.
- *Tôkyô kô binran 1998* 東京港便覧 1998 (Guide du port de Tôkyô 1998), Bureau des Affaires Portuaires, carte 1:30 000° et informations comptables.
- *Tôkyô kô binran 2005* 東京港便覧 2005 (Guide du port de Tôkyô 2005), Bureau des Affaires Portuaires, carte 1:30 000° et informations comptables.
- *Tôkyô kô binran 2006* 東京港便覧 2006 (Guide du port de Tôkyô 2006), Bureau des Affaires Portuaires, carte 1:30 000° et informations comptables.
- *Tôkyô no tochi riyô* 東京の土地利用 (L'utilisation des sols à Tôkyô), 1998, 52 p.

- *Tôkyô, des services pour aujourd'hui, des déficits pour demain*, 1997, 230 p.
- *Tôkyôto chôkikeikaku maitauntôkyô nijûichi seiki wo mezashi* 東京都長期計画マイタウン東京- 21世紀をめざして (Plan à long terme de la ville de Tôkyô, My town Tôkyô, une ville pour le XXI<sup>e</sup> siècle), 1982, 184 p.
- *Tokyowanshi dai issho* (Histoire de la baie de Tôkyô 1<sup>er</sup> tome) 東京湾史第一巻, 1994.
- *Tokyowanshi dai nisho* 東京湾史第二巻 (Histoire de la baie de Tôkyô 2<sup>e</sup> tome), 1994.
- *Toyosu-Harumi kaihatsu seibi keikaku* 豊洲・晴海開発整備計画 (Plan de réajustement pour l'aménagement de Toyosu et de Harumi), 2004. 74 p
- *Troisième plan à long terme de la ville de Tôkyô, « Tôkyô, ma ville », un nouveau développement vers le XXI<sup>e</sup> siècle*, 1991.
- *Waste management in Tôkyô 1999*, 1999, 30 p.
- *Waste management in Tôkyô*, Bureau of waste management, 1997, 30 p.
- *Zuhhyô de miru Tôkyô rinkaiibu* 図表で見る東京臨海部 (Le bord de mer de Tôkyô en tableaux), Zaidan hôjin Tôkyô-to kôwan shinkô kyokai, 1987, 518 p.

## **Mairies d'arrondissements (ku) de Tôkyô**

### **- Arrondissement de Chûô (Chûô-ku)**

- *Atarashii machizukuri no ru-ru* 新しいまちづくりのルール (Règles pour un nouvel urbanisme) doc 8 p. daté de 1998, fourni en 1999 par l'arrondissement de Chûô.
- *Chôchôbetsu setai kazu / jinkô / rikuchimenseki / jinkômitsudo* 町丁別世帯数・人口・陸地面積・人口密度 (Distribution des densités, surfaces, populations et foyers par chôme), doc. 2 p. non datées, fourni par l'arrondissement le 08/02/2005, chiffres datés de janvier 2004.
- *Chûôku fukushi no machidukuri jisshi houshin* 中央区福祉のまちづくり実施方針 (案) (Plan pour la mise en place d'un urbanisme d'assistance dans l'arrondissement de Chûô), doc. 10 p. non datées fourni par l'arrondissement de Chûô le 08/02/2005.
- *Chûôku jinkô suikei (gaiyôban)* 中央区人口推計-概要版 (Édition résumée des projections démographiques de l'arrondissement de Chûô), doc. 4 p. fourni par l'arrondissement de Chûô le 08/02/2005.
- *Chûôku jinkô suikei hôkokusho* (Rapport sur les projections démographiques de l'arrondissement de Chûô) 中央区人口推計報告書, doc. 26 p. daté de juillet 2004, fourni par l'arrondissement de Chûô le 08/02/2005, données datées de 2005.
- *Chûôku ni okeru jinkô no ugoki* 中央区における人口の動き (Évolution de la population de l'arrondissement de Chûô), doc. 3 p. non datées, fourni par l'arrondissement de Chûô le 08/02/2005, données datées de janv. 2005.
- *Chûôku no jinkôdêta (maitsukikôshin)* 中央区の人口データ (毎月更新) (Données démographiques (mises à jour mensuelles) de l'arrondissement de Chûô), doc. 3 p., fourni par l'arrondissement de Chûô le 08/02/2005, issu de <http://www.city.chuo.tokyo.jp>.
- *Chûôku zenzu* 中央区全図 (Carte générale de l'arrondissement de Chûô), juil. 2004.
- *Harumi airando toritonsukuea* 晴海アイランド・トリトンスクエア (Harumi Island Triton Square), Toshikibanseibikôdan (Urban Development Corp.) et Harumi Ichôme chiku shigaichi saikaihatsu kumiai (Société mixte de d'aménagement urbain de la zone du secteur 1 de Harumi), 2001, 10 p.



- *Jûmin kihon daichô ni yoru setai to jikô no ugoki* 住民基本台帳による世帯と人口の動き・本区独自の取組 (Évolution de la population et des ménages à partir du décompte de l'enregistrement des résidents de l'arrondissement), proposition de la division des projets de l'arrondissement de Chûô pour les débats à l'assemblée préfectorale, note interne 6 p. daté du 19/01/2005, document fourni par l'arrondissement de Chûô le 08/02/2005
- *Kokumin no koteishisanzei sôzokuzei no futan ni kansuru torikumi ni tsuite* 区民の固定資産税・相続税の負担軽減に関する取り組みにつて (Sur les abattements de charge des droits d'héritages et les impôts sur les revenus (fixes) pour les citoyens de l'arrondissement), doc. 6 p. fabriqué le 08/02/2005 à mon intention, fourni par l'arrondissement de Chûô le 08/02/2005
- *Kôreikaritsu suihiyô* 高齢化率推移表 (Tableau sur les transitions du taux de vieillissement de la population), doc. 3 p. datées du 27/01/2005, fourni par l'arrondissement de Chûô le 08/02/2005.
- *River City 21 Ôkawabata ribâshiti 21 kaihatsujigyô* River City 21 大川端・リバーシティ 21 開発事業 (River City 21 Ôkawabata river city 21, opération d'aménagement de River City 21), Toshikikô et Mitsui-fudôsan, doc. 4 p. daté d'oct. 2004, fourni par l'arrondissement de Chûô le 08/02/2005.
- *Saikaihatsu no genkyô* 再開発の現況 (L'état des zones en réaménagement de l'arrondissement de Chûô), document cartographique fourni le 08/02/2005.
- *Tsukijima chiku ni okeru machizukuri no ru-ru* 月島地区におけるまちづくりのルール (Les règles d'urbanisme concernant le district de Tsukishima), doc 8p. fourni en 1999 par l'arrondissement de Chûô.

#### **- Autres arrondissements de Tôkyô**

- *Edogawaku dainiji kihonkeikaku (heisei 7 - heisei 16) yutakanaseikatsu bunka no machi* 江戸川区第二次基本計画 (平成 7-平成 16) 豊かな生活文化の町(Deuxième plan d'aménagement de base de l'arrondissement d'Edogawa (1995-2004) une vie enrichie, une ville de culture), arrondissement d'Edogawa, 2004, 120 p.
- *Edogawa-ku no rekishi* 江戸川区の歴史 (Histoire de l'arrondissement d'Edogawa), arrondissement d'Edogawa, 1981, 276 p.
- *Kôtôku Machizukuri 21* 江東区まちづくり 21 (L'urbanisme de l'arrondissement de Kôtô pour le XXIe s.), arrondissement de Kôtô, 1994, 128 p.
- *Kôtô-ku no rekishi* 江東区の歴史 (Histoire de l'arrondissement de Kôtô), arrondissement de Kôtô, 1976, 248 p.
- *Masutâ puran Ôtaku* マスタープラン大田区 (Schéma directeur pour l'aménagement de l'arrondissement de Ôta), arrondissement d'Ôta, 1999, 124 p.
- *Me de miru Chiyodaku no rékishi* 目で見ると千代田区の歴史 (Histoire illustrée de l'arrondissement de Chiyoda), arrondissement de Chiyoda, 1993, 152 p.

#### **Yokohama-shi**

- Histoire de la zone centrale de Yokohama de 1658 à 1978, extraits de textes et de cartes fourni par AKIMOTO Yasuyuki le 04/02/05.
- *Kaihatsu ga susumu, « kyû Takashima yâdo » chiku* 開発が進む「旧高島やーど」地区 (Un projet qui avance, la zone de l'ancien terrain Takashima), *Minato Mirai 21 infomêshon* みなとみらいインフォメーション, vol.72, 2004, 4 p.

- *Kawasaki no ayumi* 川崎港のあゆみ (l'avancée du port de Kawasaki), Kawasaki, Ville de Kawasaki, 1987, 354 p.
- *Kigyô ricchi nado shokushin tokutei chiiki ni shinshutsu suru jigyôsha ni tai suru shienchi* 企業立地等促進特定地域に進出する事業者に対する支援置 (Disposition pour supporter les aménageurs des travaux publics à promouvoir dans les zones spéciales), doc 6 p. daté de 2004, fourni par le Bureau des Affaires Portuaires le 10/02/05.
- *Minami Honmoku Terminal*, Yokohama, Port of Yokohama, 2001, 8 p.
- *Minato Mirai 21 chiku he no heisei 15 nen no raigaisha ha yaku 40 000 000 nin, sono uchi ha 7 wari ga rejâ, 3 wari ga bijinesu* みなとみらい21地区への平成15年の来街者は約4000万人、そのうち7割がレジャー、3割がビジネス (Sur les 40 millions de personnes qui ont visité la zone Minato Mirai 21 en 2003, 70% sont venues pour les loisirs et 30% pour affaires), Ville de Yokohama, mai 2004, doc. 3 p., résultats d'une enquête menée en décembre 2003 sur 3 145 personnes, fourni par le Bureau de l'Urbanisme de la ville de Yokohama le 04/02/05.
- *Minato mirai 21 chiku kaihatsu yotei gaiku ichizu* みなとみらい21地区開発予定街区位置図 (Schéma de localisation des blocs prévus à l'aménagement sur la zone Minato Mirai 21) et *Minato mirai 21 chiku kaihatsuyotei gaiku no gaiyô* みなとみらい21地区開発予定街区の概要 (Aperçu des zones sous projet sur la zone Minato mirai 21), doc. 2 p. daté du 20/1/2005, fourni par le bureau des affaires portuaires de la ville de Yokohama.
- *Minato mirai 21 chiku no shikanren yôchi no kakaku ni tsuite* みなとみらい21地区の市関連用の価格について (Sur les prix des terrains liés à la ville [de Yokohama] dans la zone Minato mirai 21), doc. 1 p. daté de fév. 2005, fourni par le Bureau de l'Urbanisme de la ville de Yokohama le 04/02/05.
- *Minato mirai 21 chûôchiku tochi kukakuseirijigyô / jigyôkeikaku henkô keii* みなとみらい21中央地区土地区画整理事業・事業計画変更経緯 (Les opérations de remembrement urbain dans la zone centrale de Minato mirai - détails de l'évolution des opérations d'aménagement), doc. 1 p. fourni par le Bureau de l'Urbanisme de la ville de Yokohama le 04/02/05.
- *Minato Mirai 21 infomêshon* (Yokohama), vol. 63, avr. 2001, 32 p. (version papier).
- *Minato Mirai 21 infomêshon* (Yokohama), vol. 72, édition spéciale, avr. 2004, 32 p. (version papier).
- *Minato Mirai 21 infomêshon* (Yokohama), vol. 78, avr. 2007, 23 p. (version PDF).
- *Minato mirai 21 jigyô ni tsuite* みなとみらい21事業について (Sur les opérations de travaux de Minato Mirai 21), doc. 2 p. daté de déc. 2004, fourni par le Bureau de l'Urbanisme de la ville de Yokohama le 04/02/05.
- *Minato mirai 21 machizukuri kihon kyôtei* みなとみらい21街づくり基本協定 (Accords de base sur l'aménagement urbain de Minato Mirai 21), Yokohama, Minato Mirai 21 Corp., 2003, 20 p.
- *Minato Mirai 21 Master Plan* (Schéma directeur d'aménagement pour Minato Mirai 21) ; Yokohama, Minato Mirai 21 Corp., 2004, carte 1:10 000°
- *Minato mirai 21 no keikaku gaiyô to kôbetsu jigyô* みなとみらい21の計画概要と個別事業 (Minato Mirai 21, aperçu des aménagements et détails au cas par cas des travaux), *Minato Mirai 21 infomêshon* みなとみらいインフォメーション, vol.72, édition spéciale, avr. 2004, 32 p.
- *Minato mirai 21 shinkô chiku, rekishi to keishiki wo ikashita machi zukuri* みなとみらい21新港地区、歴史と景観を活かした街づくり (Minato Mirai Shinkô, un

aménagement urbain qui ressuscite le patrimoine historique et scénique), Yokohama, Bureau des Affaires Portuaires de la ville de Yokohama, 2003, 16 p.

- *Minato mirai 21 takashima shûhen chiku jigyo suishin sakuken iinkai teigen* みなとみらい21・高島周辺地区事業推進策検討委員会・提言 (Propositions issues de la conférence du comité d'examen pour la promotion du district d'aménagement à la périphérie de Takashima sur Minato Mirai 21), Yokohama, Conférence du comité d'examen pour la promotion de l'aménagement de la zone périphérique de Takashima, doc. 16 p. daté de nov. 2001, fourni par le Bureau de l'Urbanisme de la ville de Yokohama le 04/02/05.

- *Minato Mirai 21 zengyô yûchi sokushinsaku kentô iinkai teigen* みなとみらい21 企業誘致 促進策 検討 委員会・提言 (Proposition issues de la conférence du Comité d'examen pour le développement des opérations sur Minato Mirai 21), Yokohama, Conférence du comité d'examen pour le développement des opérations sur Minato Mirai 21, doc. 16 p. daté de nov. 2001, fourni par le Bureau de l'Urbanisme de la ville de Yokohama le 04/02/05.

- *Minato Mirai 21, Our Community Its member Yokohama MM21 Information bulletin*, Yokohama; Minato Mirai 21 Corp., Yokohama, 1995, 22 p.

- *Minato Mirai-Sen kaitsû kinen tokushû* みなとみらい線開通記念特集 (Sur l'inauguration de la ligne Minato Mirai), *Minato Mirai 21 infomêshon* みなとみらいインフォメーション, vol.71, janv. 2004, 4 p.

- Plan d'occupation des sols par parcelles sur le périmètre de Minato Mirai 21 en décembre 2003, plan fourni par le Bureau de l'Urbanisme de la ville de Yokohama le 04/02/05.

- *Port of Yokohama 2000*, Port of Yokohama Promotion association, 42 p.

- *Shin yamashita no machidukuri, tayôna kinô-kûkan-jikan no konkô* 新山下の街づくり、多様な機能・空間・時間の混交 (L'aménagement de Shin-Yamashita, l'association d'une variété de fonctions, d'espaces et de temporalités), doc 6 p. daté de mai 2003, fourni par le Bureau des Affaires Portuaires de la ville de Yokohama le 10/02/05.

- *Watashitachi no yokohamakô, yokohamakô no samazamana yakuwari* 私たちの横浜港、横浜港のさまざまな役割 (Notre port de Yokohama, les différentes fonctions du port de Yokohama), doc. 4 p. daté de déc. 2004, fourni par Bureau des Affaires Portuaires de la ville de Yokohama le 10/02/05.

- *Yokohama kaikô 150 shûnen made, ato 4 nen - 150nenme no atarashii funade ni aidia-goiken dai boshû !!* 横浜開港150周年まで、あと4年・150年目の新しい船出にアイデア・ご意見大募集!! (Plus que 4 ans avant l'anniversaire de l'ouverture du port de Yokohama, grande enquête d'opinion et d'idées pour une 150<sup>e</sup> nouvelle mise à l'eau !!), doc. 6 p. daté de janv. 2005, matériel pour l'enquête auprès des citoyens, fourni par le Bureau des Affaires Portuaires de la ville de Yokohama le 10/02/05.

- *Yokohama keizai 2000* よこはま経済2000 (L'économie de Yokohama 2000), 2000, 258 p.

- *Yokohama kô binran* 横浜港便覧 2000 (Guide du port de Yokohama 2000), Yokohama, Association de promotion du port de Yokohama, 2004, carte 1 : 20 000<sup>e</sup> avec données chiffrées sur le port.

- *Yokohama kô binran* 横浜港便覧 2004 (Guide du port de Yokohama 2004), Yokohama, Association de promotion du port de Yokohama, 2004, carte 1 : 20 000<sup>e</sup> avec données chiffrées sur le port.

- *Yokohama Minato Mirai 21, overview, planning and individual operations*, Yokohama, Minato Mirai 21 Corp., 2000, 32 p.
- *Yokohamakô kôwan keikaku no kaitei « shimin ga hokoreru kô Yokohama wo mezashite* 横浜港港湾計画の改訂、「市民が誇れる港・ヨコハマ」を目指して (La révision du plan d'aménagement du port de Yokohama, pour un port de Yokohama dont les citoyens puissent être fier), doc. 4 p. daté de déc. 2004, fourni par le Bureau des Affaires Portuaires de la ville de Yokohama le 10/02/05.
- *Yokohamakô no shôrai wo tomoni kangaemashô, yokohama no kôwan keikakukaitei ni anata no goiken wo* 横浜港の将来をともに考えましょう、ヨコハマの港湾計画改訂にあなただのご意見を (Réfléchissons ensemble à l'avenir du port de Yokohama, votre avis sur la révision du plan d'aménagement de la zone portuaire de Yokohama), doc. 8 p. daté de fév. 2005, matériel destiné à l'enquête auprès des citoyens, fourni par le Bureau des Affaires Portuaires de la ville de Yokohama le 10/02/05.

### **Chiba-ken**

- *Chiba minato, sekai to kurashi wo, hito to umi wo mirai wo hiraku* ちばみなど、世界とくらしを人と海を、未来をひらく (Le port de Chiba, ouverture au monde et au futur, dans une relation entre l'homme et la mer), MLIT et Chiba-ken, 2002, 23 p..
- *Chibaken kigyôchô jigyô no ayumi* 千葉県企業庁事業のあゆみ (Avancement des opérations du Bureau des entreprises du département de Chiba), 1996, 530 p.
- *Chibaken kôwan zu* 千葉県港湾図 2003 (Carte du port Chiba 2003), 2003, carte 1:150 000<sup>e</sup>.
- *Chibaken no jinkôsui to shigaichi no henshen* 千葉県の人口推移と市街地の変遷 (Transition démographique et mutations urbaines dans le département de Chiba), *Kôreika, jinkôgenshō ni tsuite no chikubetsu kaiseikikekka* 高齢化・人口減少についての地区別解析結果 (Résultats de l'analyse par zone du phénomène de dépopulation et de vieillissement), et *Shigaichi no kêsusutadi to torikumi jirei* 市街地のケーススタディと取り組み事例 (Exemples comparatifs et études de cas dans les zones urbaines), doc 11 p. avec cartographies, fourni par l'auteur, ISHII Kôsei, le 07/02/2005.
- *Designed Town, Makuhari Baytown*, Chiba-ken, Urban Renaissance Corp., Mitsubishi Jisho, MakuhariCity Corp., Mitsuifudôsan, Marubeni Group, Nomura Fudôsan, Shimizu Kensetsu, 2001, 15 p.
- *Kigyôchô sanjûnen kiseki* 企業庁 30 年 (30 ans du bureau des travaux publics), extrait des p. 17-26, doc. fourni par le département de Chiba le 03/02/05.
- *Kisarazukô yôron 2003* 木更津港要覧 2003 (Cartes du Port de Kisarazu 2003), Chiba, Association de promotion du port de Kisarazu, 2003, carte 1:25 000<sup>e</sup>.
- *Kôwan shiryôshû* 港湾資料集 (Recueil de documentation sur des affaires portuaires), extrait des p. 185-211, 2002, fourni par le département de Chiba le 03/02/05.
- *Kyôdô futô* 共同ふ頭 (Quais et berges publics), 2003, 42 p.
- *Machi wo tsukuru, machi wo sodateru chiba nyûtân iniwano purojekuto* 街をつくる、街を育てる千葉ニュータウン「いには野」プロジェクト (Fabriquer la ville, faire grandir la ville), Bureau des Travaux Publics de Chiba-ken et Toshisaiseikikô, doc. 35 p. non daté mais revue en 2004, fourni par le département de Chiba le 07 /02/2005.
- *Makuhari âbanisuto* 幕張アーバニスト (Les urbanistes de Makuhari), 2003, 50 p.
- *Makuhari beitätan dêtabukku* 幕張ベイタウンデータブック (Recueil de données sur Makuhari BayTown), 2001, 36 p.

- *Makuhari beität ni okeru machizukuri, jütaku de toshi wo tsukuru* 幕張ベイタウンにおける街づくり、住宅で都市をつくる (L'Aménagement urbain à Makuhari Bay Town, faire la ville par le logement), mémo de 6 p. daté de fév.2005, fourni par le département de Chiba.
- *Makuhari shintoshin ni tsuite* 幕張新都心について (À propos de Makuhari NewCity), mémo de 6 p. daté de Janvier 2005, fourni par le Bureau des Affaires Générales du département de Chiba le 07/02/2005.
- *Makuhari shintoshin* 幕張新都心 (Nouveau centre urbain de Makuhari), 2004, 24 p.
- *Shinseiki chiba gokanenkeikaku, minnade tsukuru shôrai no chiba* 新世紀ちば5か年計画、みんなでつくる未来のちば (Plan quinquennal du département de Chiba pour le siècle nouveau, l'avenir de Chiba dans la participation de tous), résumée de publication, Chiba-ken, 58 p., datée de mars 2001, fourni par le département de Chiba le 07/02/2005.
- *Soga tokutei chiku, soga fukutoshin no ikusei / seibi wo mezashite* 蘇我特定地区、蘇我副都心の育成・整備をめざして (La zone spéciale de Soga, mesures de réajustement et de promotion du sous-centre de Soga), Ville de Chiba, 2004, 8 p.
- *Umi to kyôzon suru atarashii toshi, yomigaeru chiba wôtâfuronto, sentoraru pôto Chiba, Chiba chûôkô tochi kukakuseiri jigyoû* 海と共存する新しい都市、よみがえる千葉ウォーターフロント、セントラルポートちば、千葉中央港土地区画整理事業 (« Central Port Chiba », projets et opérations de réajustement foncier du port central de Chiba, une nouvelle ville en coexistence avec la mer, un *waterfront* ressuscité), Toshikôdan, 2003, carte 1:10 000<sup>e</sup> et 8 p. explicatives.

### **Autres (hors To-dô-fu-ken / ku-sh-ichô-son)**

- *Aomi chiku A gaiku teianshō* 青海地区A街区提案書 (Propositions pour l'aménagement du bloc A de la zone Aomi), Tôkyô, Mitsui Fudôsan et Kashima Kensetsu, 1992, 48 p.
- *Heisei 16 nendo kenkyû hōkokukai* 平成16年度研究報告会 (Rapport d'activité et de recherche pour l'année 2004), Toshisaiseikikō, Centre de recherche technique sur l'habitat urbain, 2004, 102 p.
- *Machi to sumai dukuri no gijutsu kaihatsu-kenkyūshū, setsuritsu 40 shūnen* まちとすまいづくりの技術～技術センターの技術開発・研究集～、設立40周年 (Recueil des opérations de développement et des activités de recherches du centre de recherche sur les techniques d'urbanisme et d'amélioration de l'habitat), Tôkyô, Toshikôdan, 2003, 78 p.
- *Mitsubishi jisho kaisha annai 2004* 三菱地所会社案内2004 (Rapport annuel 2004 de l'immobilière Mitsubishi), Tôkyô, Mitsubishi jisho, 2004, 46 p.
- *Profile of Urban Renaissance Agency*, Yokohama, Toshisaiseikikō, doc 12 p. non daté mais publié après juillet 2004, fourni le 28/01/05 par Ebizuka Ryôkichi.
- *The Landmark Tower* (brochure promotionnelle japonais-anglais), Yokohama, Mitsubishi Jisho, doc. 18 p. non daté fourni par Mitsubishi Jisho le 09/02/2005.
- *Toshijûtaku gijutsu kenkyūjo* 都市住宅技術研究所 (Institut de recherche sur les technologies relative à l'habitat urbain), brochure de présentation des activités, éditée par la Toshisaiseikikō, Tôkyô, 2004, 15 p.
- *Toshikôdan gijutsu sentâ* 都市公園技術センター (Le centre de recherche technologique de l'Urban Development Corporation), brochure de présentation des activités éditée par l'ex-Toshikôdan, Tôkyô, 2003, 15 p.

## Sanbanze

- « *Higata wo mamoru* » *undô ha nani wo mezashite kitaka – Sanbanze no umetate keikaku chûshi to korekara no kadai* 「干潟を守る」運動はなにをめぐってきたか ~三番瀬の埋め立て計画中止とこれからの課題~ (Quelles sont les objectifs des mouvements visant à « Sauver les zones humides » - Les nouveaux enjeux après l'arrêt du projet de remblaiement de Sanbanze), Association de protection de la nature de Chiba, 2001, 4 p.
- *Sagashitegoran Tôkyôwan* 探してごらん。東京湾 (Essaie de trouver ! La baie de Tôkyô), Tôkyô, Suisanchô (Bureau des pêcheries), Association de coopération pour la sauvegarde des pêcheries, 2004, 12 p.
- *Sanbanze hozen shiryôshû* « *ikimono no hûko* », *sanbanze wo shôrai no kodomotachi ni* 三番瀬保全資料集「生き物の宝庫」、三番瀬を未来の子どもたちに (Recueil de documents sur la préservation de Sanbanze, « Le trésor des êtres vivants », Sanbanze pour le futur de nos enfants), Chiba, Réseau des associations de sauvegarde de *Sanbanze* (6 associations), 2001, 188 p.
- *Sanbanze hozen shiryôshû* « *inochi no yurikago* », *sanbanse wo mamorô!* 三番瀬保全資料集「<sup>いのち</sup>生命のゆりかご」三番瀬を守ろう！ (Recueil de documents sur la préservation de Sanbanze, « Le berceau de la vie », Sauvons Sanbanse !), Chiba, Réseau des associations de sauvegarde de *Sanbanze* (4 associations), 1999, 170 p.

## Entretiens 1998-2001

### Villes et départements :

- FURUKAWA Yoshihisa 古川芳久, directeur, Bureau de Développement du Front de Mer et de la Promotion de Tôkyô Frontier, 1996
- Maeda Toru 前田哲, chef de section<sup>190</sup>, TMG, Bureaux des Affaires Portuaires, section pour le développement du Rinkaifukutoshin, 1995.
- SAIMA Kôchi 齊間考一, chef de département<sup>191</sup>, Arrondissement de Taitô, Section de la Construction, 1995 et 1996.
- SHIMIZU Keisuke, 清水恵助, ingénieur géologue en chef, TMG, Bureau des Affaires Portuaires, 1995 et 1999.
- TOGO Hisatake, Directeur, Tokyo Institute for Municipal Research, 1995.
- UENO Haruo 上野春雄, chef de section, Association Tôkyô Frontier, 1995 et 1996.
- Tanaka Tsutomu 田中利先, chef de section, Ville d'Ôsaka, Bureau des Affaires Portuaires, 1999.
- Takahashi Ayao 高橋 文雄, chef de département, Ville de Nagasaki, Département des Affaires Culturelles, 1999.
- Hayashi Mitsunori 林光哲, chef de section, Département de Nagasaki, Section des Travaux Publics, Division du Développement Portuaire, 1999.

---

<sup>190</sup> *Kachô* 課長

<sup>191</sup> *Buchô* 部長

- Miyahara Sadazumi 宮原貞純, Département de Nagasaki, Section des Travaux Publics, Division du Développement Portuaire, 1999.
- Nagabe Shizuyuki 長部静之, Ville de Kitakyûshû, Bureau des Affaires Portuaires, 1998 et 1999.
- NOBUKAWA Tsuneo 信川恒夫, ingénieur, Ville de Kôbe, Bureau des Nouveaux Projets Urbains, 1999.

### **Universitaires**

- GOTO Haruhiko 後藤晴彦, Professeur, Université Waseda, Département d'Architecture, entretiens et contacts réguliers 1998-2007.
- MASSAI Yasuo 正井泰夫, Professeur, Université Risshô, Département de Géographie 1995 et entretiens réguliers 1998-2001.
- UCHIYAMA Yukihisa 内山幸久, Professeur, Université Risshô, Département de Géographie, 1998.
- KANEDA Shôshi 金田昌司, Professeur, Université Chûô, Faculté d'Economie, 1996.
- ISHIDA Yorifusa 石田頼房, Professeur, Université Kôgakuin, Département d'Architecture, 1995 et discussion informelle en 2005.
- HAYASHI Tsugio 林垂夫, Professeur, Université Meikai, Faculté des Etudes Foncières.
- TAGUCHI Tarô 田口太郎, maître de conférence, Université de Niigata, Département d'Aménagement régional et urbain, contacts réguliers 1998-2007.
- MAEDA Akihiko 前田昭彦, professeur assistant, Université Tsuru, Département des Humanités, 2005.

### **Secteur privé**

- TOKUNAGA Sachihiko 徳永幸彦, manager, Takenaka (BTP), Marine Engineering Department, 1998.
- UEDA Jirô 上田二郎, chef de section, Mitsui Fudôsan, branche d'Hiroshima, 1999.
- FUJINAGA Kenji, 藤永健二, chef de section, Mitsui fudôsan, branche Internationale, 1996.
- SAKAGUCHI Eiji 坂口英治, Mitsui Fuôsan, Bureau central des projets, 1998.
- ITO Miho 伊藤美保, Mitsubishi Research Institute, Département de la planification urbaine, 1996.
- NAKAMURA Shuji 中村秀治, chef de section, Mitsubishi Research Institute, Département de la planification urbaine, 1996.
- TAKADA Hideyuki 高田秀之, chef de section, Tokyu Fudôsan, Département Projets Urbain, 1996.
- KUSAKABE Jirô 日下部二郎, chef de section, Tokyu Fudôsan, Département Projets Urbain, 1996.
- EBIZUKA Ryôkichi 海老塚良吉, chercheur au Centre de Recherche de la Toshisaisei, 2005
- TANABE Hiroko, architecte, intervenante en Urban Design, contacts réguliers 1999-2007 et séance de travail mai 2007.

## Entretiens janvier-février 2005

### **Villes et départements :**

#### ***Tôkyô-to***

- MATSUNAWA Hiroshi 松縄宏, Bureau des Affaires Portuaires.
- ÔKUBO Takako 大久保貴子, Bureau des Affaires Portuaires.

#### ***Yokohama-shi***

- AKIMOTO Yasuyuki 秋元康幸, Chef de section, Bureau de l'Urbanisme de la ville de Yokohama.
- SHIMADA Minoru 嶋田稔, Chef de section, Section Minato Mirai 21, Bureau de l'Urbanisme de la ville de Yokohama.
- SAITO Masato 斎藤聖人, Bureau des Affaires Portuaires.
- SAITO Shintarô 斎藤慎太郎 Bureau des Affaires Portuaires.

#### ***Chiba-ken***

- TSUSHIYA Ken 土屋謙, Bureau des Affaires Portuaires.
- WATANABE Hisamichi 渡邊久道, Bureau des Affaires Portuaires.
- TAMURA Jun 田村純, Bureau des Affaires Portuaires.
- ISHII Kôsei 石井康晴, Département de l'Aménagement Urbain.
- ÔHASHI Hidehaki 大橋秀昭, Département de l'Aménagement urbain.
- OGAWATAKESHI 小川タケシ, Division de l'Aménagement Urbain.
- KUROKI Shigeru 黒木茂, Section de l'habitat de l'aménagement de Makuhari Shintoshin, Bureau des Opérations Urbaines.
- KOYAMA Masumi 小山真澄, Section de la Planification Urbaine pour l'aménagement de Makuhari Shintoshin, Bureau des Opérations Urbaines.
- MATSUDA Kazunori 松田和紀, Section de la Planification Urbaine pour l'aménagement de Makuhari Shintoshin, Bureau des Opérations Urbaines.

#### ***Chûô-ku***

- SAITO Hirofumi 斎藤裕文 Chef du Département des Projets.
- TANO Norio 田野則雄, Chef du Département de l'Aménagement.

#### ***Autres***

- NAKAYAMA Toshinori 中山敏則 responsable de l'Association de protection de la nature du département Chiba (*Chibaken shizenhogorenkai* 千葉県自然保護連会)
- YOKOUCHI Norihisa 横内・憲久 Professeur en génie civil Université du Japon (日本大学), Faculté de technologie et de science, Département d'Architecture et d'Ingénierie Océanique.
- KOYAMA Kensuke 小山健介, Chef de section, Département des Projets, Mitsubishi Jisho, branche de Yokohama



## Table des figures

Figure 1 : Les premières avancées sur la mer à Edo, au XVII <sup>e</sup> siècle. _____	22
Figure 2 : Avancées sur la mer dans le port de Tôkyô de l'époque Edo à nos jours. _____	26
Figure 3 : Part du PIB industriel par département. _____	28
Figure 4 : Les avancées sur la mer dans la baie de Tôkyô de Meiji à nos jours _____	29
Figure 5 : La présence de l'industrie dans les 23 arrondissements de Tôkyô. _____	30
Figure 6 : Evolution des phénomènes de subsidence dans les 23 arrondissements de Tôkyô _____	31
Figure 7 : Trames orthogonales dans le quartier de Shin Ôhashi, à l'extrême nord de l'arrondissement de Kôtô. (plan et photo aérienne correspondante). _____	32
Figure 8 : Surface de parcs par habitant et par arrondissement. _____	34
Figure 9 : Les définitions géographiques de Tôkyô. _____	36
Figure 10 : Importance de la population urbaine (zone en DID) par département. _____	37
Figure 11 : PIB par habitant et par département. _____	38
Figure 12 : Part de population vivant en DID par département. _____	38
Figure 13 : Les migrations journalières à l'échelle des départements _____	39
Figure 14 : Évolution de la population des départements de Tôkyô et Ôsaka 1945-2005. _____	40
Figure 15 : Part du PIB des activités tertiaires par département. _____	41
Figure 16 : Part des départements dans le PIB Japonais. _____	41
Figure 17 : Part du volume d'informations téléphoniques et télévisuelles émises par départements. _____	42
Figure 18 : L'axe de la mégalopole japonaise. _____	42
Figure 19 : Croissance des villes japonaises 1995-2005. _____	43
Figure 20 : Croissance des villes japonaises 2000-2005. _____	44
Figure 21 : Les isoprix fonciers dans la zone métropolitaine de Tôkyô en 2004 _____	45
Figure 22 : Prix moyen des terrains résidentiels dans les 23 arrondissements de Tôkyô. _____	48
Figure 23 : Prix moyens des terrains commerciaux dans les 23 arrondissements de Tôkyô. _____	49
Figure 24 : Concentration d'immeubles de bureaux dans le centre des 23 arrondissements de Tôkyô et périmètre du Toshin défini par le TMG. _____	50
Figure 25 : Répartition de la population et des valeurs foncières dans les 23 arrondissements de Tôkyô. _____	51
Figure 26 : Les densités de population dans les 23 arrondissements de Tôkyô en 2005. _____	52
Figure 27 : Contraction des hautes valeurs foncières entre 1995 et 2004 dans l'aire métropolitaine de Tôkyô. _____	53
Figure 28 : Ratio de population nocturne / diurne dans le département de Tôkyô _____	54
Figure 29 : Localisation des périmètres du Toshin et des Fukutoshin dans les 23 arrondissements de Tôkyô. _____	57
Figure 30 : Le Rinkaifukutoshin sur les 448 ha de la Zone 13 _____	59
Figure 31 : Les quatre subdivisions du RTF, Daiba, Aomi, Ariake Nord et Ariake Sud, et le découpage des parcelles. _____	64
Figure 32 : Index des prix fonciers urbains 1980-2005 _____	66
Figure 33 : Les infrastructures de raccordement des terre-pleins du port de Tôkyô depuis 1988. _____	73
Figure 34 : Évolution du nombre de visiteurs sur le Rinkaifukutoshin de 1997 à 2006. _____	74
Figure 35 : Évolution du nombre de visiteurs du centre d'exposition « Tôkyô Big Sight » (Ariake Minami) de 1999 à 2006. _____	74
Figure 36 : Avancement de l'opération Rinkaifukutoshin en 2007 _____	75
Figure 37 : La réserve foncière du TMG sur le Rinkaifukutoshin et les grands investisseurs présents sur la zone. _____	77
Figure 38 : Parcelles mises en vente depuis 2005 sur le Rinkaifukutoshin. _____	78
Figure 39 : Évolution du rapport résidents/travailleurs sur le projet Rinkaifukutoshin de la conception à aujourd'hui _____	79
Figure 40 : Emploi et population sur le Rinkaifukutoshin par rapport aux derniers objectifs annoncés du plan. _____	80
Figure 41 : Évolution du nombre d'employés sur les différentes zones du Rinkaifukutoshin de 1997 à 2006. _____	81
Figure 42 : Évolution du nombre d'habitants sur les différentes zones du Rinkaifukutoshin. _____	81
Figure 43 : POS théorique du RFT de septembre 2006. _____	83
Figure 44 : État des lieux sur le Rinkaifukutoshin en 2007 _____	84
Figure 45 : Schéma théorique du plan Tôkyô Megalopolis et sa retranscription à l'échelle de la mégapole. _____	87
Figure 46 : Solde migratoire inter-départements pour l'année 1980. _____	93
Figure 47 : Population âgée par département en 2002. _____	94
Figure 48 : Solde migratoire inter-départements pour l'année 2005. _____	95
Figure 49 : Taux de croissance démographique dans le département de Tôkyô entre 1998 et 2005. _____	96
Figure 50 : Le repeuplement du centre de Tôkyô entre les recensements de 1995 et 2005. _____	97
Figure 51 : Croissance démographique et population du Chûô-ku de 1997 à 2005. _____	98
Figure 52 : Migrations internes au département de Tôkyô, gain moyen annuel, 1999-2004 _____	99
Figure 53 : Migrations externes avec le département de Tôkyô, gain moyen annuel 1999-2004 _____	99

Figure 54 : Taux de croissance moyenne de la population dans les arrondissements de la ville de Yokohama (1999-2004).	100
Figure 55 : Évolution démographique par classe d'âge dans le Chûô-ku 2000-2004.	101
Figure 56 : Évolution des trois premiers et des trois derniers arrondissements de Tôkyô en termes de vieillissement de la population.	102
Figure 57 : Evolution des taux de vieillissement dans le Chûô-ku, les 23 ku, et l'ensemble du département de Tôkyô 1981-2005.	102
Figure 58 : Population du Chûô-ku par classe d'âge au 1 <sup>er</sup> octobre 2007.	103
Figure 59 : Croît naturel et solde migratoire dans le Chûô-ku 1994-2003.	104
Figure 60 : Croissance démographique à l'intérieur de l'arrondissement de Chûô (2002-2007).	105
Figure 61 : Croissance démographique moyenne et répartition de la population au sein du Chûô-ku.	106
Figure 62 : Croissance démographique, densité de population et répartition de la population dans l'arrondissement de Chûô.	107
Figure 63 : Opérations résidentielles en 2004 dans les secteurs de l'arrondissement de Chûô	108
Figure 64 : Évolution relative des prix fonciers dans le Chûô-ku 1984-2004.	109
Figure 65 : Évolution en valeur absolue des prix fonciers dans le Chûô-ku 1984-2004.	110
Figure 66 : La contraction spatiale des prix fonciers de 450 et 600 mille yen/m <sup>2</sup> à Tôkyô entre 1995 et 2004.	111
Figure 67 : La zone centrale des terre-pleins du port de Tôkyô	114
Figure 68 : L'opération River City 21, plan du périmètre d'aménagement et détail des constructions.	116
Figure 69 : POS de l'opération Ôkawabata River City 21.	117
Figure 70 : Loyer et offre sur la tour East Towers (prix en milliers de yens)	121
Figure 71 : Loyer et offre sur la tour East Towers II (prix en milliers de yens).	121
Figure 72 : La parcelle Harumi Chôme 1 (Chûô-ku) avant l'opération Harumi Triton Square.	123
Figure 73 : POS Harumi Island Triton Square.	124
Figure 74 : Plan de relogement en vertical sur les nouvelles parcelles de Triton Square.	125
Figure 75 : le terre-plein Toyosu avant sa reconversion.	128
Figure 76 : Le terre-plein Toyosu début 2007.	130
Figure 77 : La zone centrale du port de Yokohama.	141
Figure 78 : Minato Mirai 21, périmètre et divisions internes.	143
Figure 79 : POS des 186 ha de Minato Mirai 21.	144
Figure 80 : Répartition de l'usage des sols sur Minato Mirai 21.	144
Figure 81 : Yokohama Minato Mirai 21 en 2007.	146
Figure 82 : Evolution du nombre de sièges sociaux d'entreprises étrangères à Yokohama 1996- 2005.	147
Figure 83 : Origine géographique des personnes employées sur MM21 (2003).	148
Figure 84 : COS et hauteurs maximales autorisées sur Minato Mirai 21	149
Figure 85 : Origine géographique des visiteurs de MM21 (2003)	151
Figure 86 : POS de Makuhari Shintoshin.	153
Figure 87 : Fréquentation du Tôkyô Motor Show (1989-2005)	154
Figure 88 : La zone résidentielle de MNC, Bay Town.	156
Figure 89 : Objets de la venue sur Minato Mirai 21 en 2004	174
Figure 90 : Objet de la visite sur Minato Mirai 21 en 2004.	174
Figure 91 : Paysage type pour l'aménagement du front de mer de Tôkyô.	177
Figure 92 : Série de timbres « Tôkyô Shinmeisho »	181
Figure 93 : La zone humide de Sanbanze et le tracé de la deuxième voie express côtière.	186
Figure 94 : Objectif de peuplement sur les plus grands terre-pleins en cours d'aménagement au Japon en 2007.	192
Figure 95 : Les grands terre-pleins construits en zone urbaine depuis l'après-guerre au Japon.	193
Figure 96 : Evolution des fortes densités urbaines au Japon 1970-2000.	194
Figure 97 : Évolution des hauteurs moyennes du bâti au Japon entre 1978 et 2003.	195
Figure 98 : Évolution des prix fonciers des terrains dans le Tôkyô-ken en % de l'année précédente.	196
Figure 99 : Taux de vacance des immeubles de bureaux dans les cinq arrondissements centraux de Tôkyô	197
Figure 100 : Évolution de la rente foncière annuelle pour Chiyoda, Chûô, Minato, Shibuya, and Shinjuku.	197
Figure 101 : Taux de vacance dans les immeubles de bureaux à Tôkyô, Ôsaka et Nagoya de 1993 à 2005.	198
Figure 102 : Surfaces de d'immeubles de bureaux de classe A construits en 2005, 2006 et prévus pour 2007 et les années suivantes.	199
Figure 103 : Les terre-pleins décharges du port de Tôkyô.	200
Figure 104 : Volume de déchets ménagers remblayés dans le brise-lame central de 2002 à 2006.	203
Figure 105 : Type de déchets collectés dans le brise-lame central.	204
Figure 106 : Volume de déchets collectés dans le Tôkyô-to et part de déchets incinérés, 2001-2005.	204
Figure 107 : L'aménagement des derniers terre-pleins décharges du port de Tôkyô.	206
Figure 108 : Vue d'artiste du projet d'aménagement du parc « umi no mori » (Forêt de la mer).	207
Figure 109 : Plan du futur réseau d'espaces verts et de rivières dans le TMG.	207

## Table des photographies

Photo 1 : Au centre du terre-pleins de Wakasu 若州 (Tôkyô, Kôtô-ku).	33
Photo 2 : Littoral interdit à Shibaura fûtô (Tôkyô, Minato-ku).	33
Photo 3 : Parc marin « Aomi fûtô » au Sud de la zone 13 du port (Tôkyô, Kôtô ku).	35
Photo 4 : Kiba désaffecté sur Ariake Nord.	60
Photo 5 : Le pont Rainbow Bridge qui enjambe le port de Tôkyô. Au centre les batteries côtières Daiba. En premier plan la plage artificielle. En arrière plan la tour de Tôkyô.	65
Photo 6 : Immeuble Fuji terebi, vu de l'arrière, Daiba RFT.	68
Photo 7 : « Decks Tokyo Beach », le premier shopping mall de la zone 13.	71
Photo 8 : Entrée de Palette Town, à droite la partie Venus Fort.	72
Photo 9 : Emplacement pour une photo romantique face au paysage de carte postale du RFT.	85
Photo 10 : Les tours City Front Tower (118m, Mitsui) et East Tower (128m, Toshisaisei). Au milieu la tour Century Park Tower (Mitsui) en construction.	118
Photo 11 : Dignes aménagées en promenade sur River City 21, à l'embouchure de la Sumida.	119
Photo 12 : Harumi Canal, à droite (Sud) les tours de logements et d'affaires de Triton Square. Au fond à gauche les tours de logements de l'opération Kachidoki 6e chôme.	126
Photo 13 : Cimenteries Onoda 小野田 (liées au groupe Mitsui) sur la partie sud-est du terre-plein Harumi.	127
Photo 14 : Axe central de Toyosu Ouest. À gauche les entrepôts des quais à coke.	129
Photo 15 : « Toyosu Lalaport », un opération pilotée par Mitsui Fudôsan sur les anciens chantiers de constructions navales Ishikawajima-Harima.	131
Photo 16 : Appartements de la Toshisaisei à Shinonome (Kôtô ku).	134
Photo 17 : Tours Mitsubishi jisho sur Shinonome (droite), en arrière plan les barres de logements de la Toshisaisei. Au premier plan, des immeubles d'habitat collectif dans la partie non rénovée du terre-plein de Shinonome. © Scoccimarro 2007.	135
Photo 18 : Tour d'habitation de River Side 21 depuis les vieux quartiers environnants sur Tsukishima	136
Photo 19 : Une échoppe d'artisan à Tsukudajima	138
Photo 20 : Un entrepôt reconverti en café-bar à thème à proximité de la station Tsukishima.	138
Photo 21 : Forêt de kôsô manshon en cours de construction sur Minato Mirai 21 zone centrale.	149
Photo 22 : Bassin de radoub des chantiers de construction naval Mitsubishi, reconverti en lieu de concerts.	150
Photo 23 : « Landmark Tower », « Queens Mall » et shopping mall « World Porters ».	152
Photo 24 : Shopping mall à Makuhari Shintoshin.	155
Photo 25 : Une rue de Bay Town.	158
Photo 26 : Des villes pour le XXIe siècle ? Gazon japonais et incinérateur du Kôtô-ku sur le RFT.	163
Photo 27 : Rue à deux voies, trottoirs sanctuarisés, éclairage, enfouissement du câblage, hiérarchisation des hauteurs sur la zone Daiba	166
Photo 28 : Carrefour central face à la gare de Toyosu (ligne Yûrakuchô) en 1998.	169
Photo 29 : Carrefour central face à la gare de Toyosu (ligne Yûrakuchô) en 2007.	169
Photo 30 : La vieille rue marchande du terre-plein de Tsukishima, la Nishi nakadori shôtengai.	170
Photo 31 : Aomi, le cœur de la zone « affaires et téléport du Rinkaifukutoshin ».	173
Photo 32 : Animations de rue à Minato Mirai 21 et RFT.	173
Photo 33 : Plage artificielle de Daiba, RFT.	178
Photo 34 : Plage Kaihin Makuhari à Chiba Mihama-ku.	179
Photo 35 : Liste des interdictions sur la plage de Daiba.	180
Photo 36 : Bateaux restaurants dans le bassin de Daiba, RFT.	182
Photo 37 : Réplique de la statue de la Liberté sur la zone Daiba.	183
Photo 38 : Entrée du Decks Tôkyô Beach.	184
Photo 39 : Le nord-ouest de Sanbanze, près du terre-plein de Shiohama avec le port de pêche d'Ichikawa.	186
Photo 40 : Sanbanze à Shiomichô.	187
Photo 41 : Les derniers terre-pleins de Tôkyô, le Brise Lame central.	205

## Index

NOM Prénom - *Toponymie* - nom commun

### A

*Akarenga Park*, 168  
*Akasaka*, 69, 78  
 akashio, 32  
 année 2003 (problème de l'), 73, 196, 198, 254  
*Aomi*, 19, 35, 62, 64, 67, 69, 72, 76, 77, 81, 82, 84, 87, 172, 182, 205, 260  
 AOSHIMA Yukio, 69  
*Ariake*, 60, 64, 65, 70, 74, 76, 77, 78, 79, 80, 82, 83, 129, 164, 253  
*Asakusa*, 34, 73, 130  
 Asie, 11, 20, 44, 54, 243, 245, 247, 248, 249  
 ASM, 7, 20, 21, 24, 27, 88, 91, 113, 165, 190, 192, 195, 199, 201

### B

Bakufu, 22, 23, 24, 58, 200  
 banlieue, 36, 46, 99, 139, 161, 170, 171, 175, 211, 245  
 barrià furi, 133  
*Bay Town*, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 192, 260  
 bulle, 244  
 Bulle, 13, 18, 21, 52, 54, 55, 61, 62, 63, 66, 67, 88, 93, 101, 108, 109, 111, 131, 132, 133, 139, 140, 145, 154, 165, 180, 187, 192, 193, 196, 199, 204, 208, 210

### C

CBD, 7, 19, 47, 48, 49, 55, 79, 113, 140, 143, 152, 154, 182, 195, 211  
*Chiba*, 17, 25, 27, 28, 36, 39, 42, 46, 63, 71, 74, 88, 91, 93, 98, 140, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 175, 178, 179, 185, 187, 188, 192, 193, 201, 204, 208, 214, 220, 253, 259, 260, 261, 263  
 chihōken, 39  
*Chiyoda*, 35, 41, 49, 51, 54, 95, 101, 120, 132, 196, 197, 198, 256  
 chōnaikai, 167, 168  
*Chūō*, 14, 17, 48, 49, 56, 66, 90, 95, 96, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 107, 108, 109, 110, 113, 114, 117, 119, 120, 122, 123, 126, 131, 132, 133, 139, 193, 196, 197, 198, 201, 202, 210, 217, 255, 256, 262, 263  
*Chūō-ku*, 14, 56, 66, 90, 96, 98, 101, 102, 103, 104, 108, 109, 110, 113, 114, 119, 120, 122, 123, 132, 133, 139, 210, 217, 255, 263  
 COS, 7, 78, 112, 115, 122, 124, 149, 157, 197, 199

### D

*Daiba*, 58, 60, 62, 64, 65, 68, 70, 71, 72, 73, 75, 77, 80, 81, 82, 85, 91, 113, 133, 158, 162, 166, 173, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 247  
 daimyō, 22, 23  
*Daitoshiken*, 98  
 Décharges, 200  
 déchets, 23, 126, 162, 185, 189, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 208  
 delta, 21, 22, 241  
 dēto supotto, 70  
 DID, 7, 37, 38, 39, 171, 194  
*Disneyland*, 172, 173, 175, 239, 247  
*Docklands*, 12, 15, 175, 240, 242  
 DOMOTO Akiko, 187  
 dōnattsu genshō, 93

### E

*Edo*, 13, 15, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 31, 47, 58, 84, 88, 161, 181, 200, 247, 250, 251, 252  
*Edogawa*, 17, 24, 47, 102, 178, 256  
*Edogawa-ku*, 24  
 enclave ludique, 82, 85, 88, 150, 158

enden, 24  
 eutrophisation, 32, 185

### F

fécondité, 103, 211  
 Fuji Sankei, 68  
*Fukuoka*, 13, 37, 194  
 fukutoshin, 55, 56, 260, 274  
*Funabashi*, 46, 71, 91, 185, 188, 192

### G

gentrification, 12, 57, 90, 91, 122, 126, 131, 132, 136, 139, 140, 170, 210  
*Ginza*, 14, 23, 47, 49, 63, 64, 67, 87, 88, 110, 113, 118, 119, 121, 127, 129, 164, 198, 210

### H

*Hachioji*, 99  
*Hamarikyūteien*, 23  
*Harumi*, 7, 15, 26, 30, 64, 108, 113, 114, 122, 123, 124, 126, 127, 129, 131, 132, 133, 135, 158, 164, 168, 210, 255  
*Harumi Triton Square*, 123  
 HCE, 7, 14, 24, 27, 28, 36, 40, 44, 88, 92, 97, 152, 157, 161, 165, 179, 184, 188, 190, 212  
*Hibiya*, 22, 35, 206  
 higata, 185, 187, 188  
*Hiroshima*, 14, 194, 262  
*Hokkaidō*, 37, 176, 188  
*Hong Kong*, 183, 189  
 HTS, 7

### I

*Ikebukuro*, 45  
 ISHIHARA Shintarō, 69, 79, 86, 188  
 Ishikawajima, 7, 30, 115, 128, 131  
 isoprix fonciers, 45, 230

### J

Jimintō, 69  
 JNR, 46  
 jōkamachi, 46, 47

### K

*Kanagawa*, 17, 24, 25, 36, 39, 41, 93, 140, 141, 148, 151  
*Kannai*, 214  
*Kasumigaseki*, 41  
*Kawasaki*, 17, 25, 26, 91, 189, 202, 208, 257  
*Keihin*, 24, 27, 28, 40, 60, 184, 204  
*Keiyō*, 24, 27, 40, 71, 140, 185  
 kiba, 58, 59, 128  
*Kitakyūshū*, 13, 194, 262  
*Kōbe*, 13, 27, 162, 171, 192, 193, 194, 243, 249, 253, 262  
 Koizumi Junichirō, 111  
*Kōtō*, 17, 23, 24, 25, 26, 30, 32, 33, 35, 47, 60, 99, 113, 127, 133, 134, 163, 164, 200, 201, 208, 223, 224, 256  
 kukakuseiri, 62, 82, 166, 260  
*Kumamoto*, 37  
*Kyōbashi*, 105, 107, 113, 119  
*Kyōto*, 39, 40, 94  
*Kyūshū*, 37, 91

### L

*Lalaport*, 87, 130, 131, 164, 168  
*Landmark Tower*, 142, 145, 150, 152, 260  
*Londres*, 11, 12, 14, 175, 191, 240, 241, 242, 245, 249

### M

*Machida*, 99  
*Maihama*, 15  
*Makuhari Messe*, 74, 153, 154, 155  
*Makuhari New City* (voir aussi Makuhari Shintoshin), 7, 17

*Makuhari Shintoshin*, 55, 63, 140, 152, 153, 155, 171, 192, 197, 229, 263  
 Manhattan Project 21, 61, 199  
 manshon, 107, 112, 119, 132, 137, 140, 149, 168, 171, 195  
 marées bleues, 185  
 marées rouges (voir aussi akashio), 32, 185  
*Marunouchi*, 47, 49, 61, 64, 78, 107, 118, 122, 142, 199  
 Matsushita-Panasonic, 68  
 mégalopole, 36, 37, 39, 42, 43, 44, 194, 248  
 mégapoles, 11, 16, 20, 35, 37, 45, 92, 161, 177, 189, 192, 195, 214, 247  
 Meiji, 25, 29, 40, 47, 151, 168, 214, 244, 246, 250  
 meisho, 181  
 métropolitains, 39  
 métropole, 11, 13, 14, 21, 36, 37, 39, 242, 245, 249, 251  
 migrations pendulaires, 39  
*Minato*, 7, 15, 17, 34, 47, 48, 49, 55, 63, 65, 69, 78, 79, 95, 99, 120, 130, 132, 137, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 158, 162, 165, 168, 171, 173, 174, 192, 196, 197, 199, 213, 227, 242, 250, 251, 256, 257, 258, 259, 263  
*Minato Mirai 21*, 7, 15, 17, 55, 63, 78, 79, 130, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 158, 162, 165, 168, 171, 173, 174, 192, 197, 199, 213, 227, 242, 250, 256, 257, 258, 259, 263  
*Minato-ku*, 66  
 minkatsu, 55, 61, 63  
 Mitsubishi, 7, 17, 25, 28, 47, 61, 72, 122, 134, 135, 140, 141, 142, 145, 146, 147, 148, 150, 153, 158, 164, 165, 199, 209, 246, 259, 260, 262, 263  
 Mitsui, 17, 25, 27, 28, 62, 67, 71, 78, 87, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 127, 130, 131, 132, 133, 134, 147, 153, 164, 165, 175, 179, 209, 256, 260, 262  
 MLIT, 7, 112, 141, 198, 259  
 MM21 (voir aussi Minato Mirai 21), 7, 142, 147, 148, 151, 171, 173, 258  
 MNC (voir aussi Makuhari New City), 7, 152, 153, 154, 155, 156, 157  
 mokuzō apāto, 52, 57  
 Mori Biru, 69, 84, 132, 164  
*Musashino*, 23, 46, 47  
 My Town Tōkyō, 56

## N

Nagasaki, 14, 194, 261, 262  
 Nagoya, 13, 20, 27, 37, 40, 43, 94, 191, 193, 194, 198, 249  
 Naka-ku, 46  
 Nerima, 99, 100  
 New York, 11, 12, 175, 183, 191, 240, 241, 242, 247, 249, 254  
 Nihonbashi, 47, 88, 105, 107  
*Nishi-ku*, 46  
 NTIC, 7, 60, 63, 69

## O

okushon, 132  
*Ōsaka*, 13, 16, 20, 21, 24, 27, 37, 39, 40, 41, 43, 63, 91, 93, 94, 140, 171, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 198, 201, 214, 249, 261  
 OTM, 7, 46, 153, 164, 165, 175

## P

*Palette Town*, 71, 78  
 Partenariat public privé (voir aussi PPP), 7  
 Parti Libéral Démocrate (voir aussi PLD), 61  
*Pays-Bas*, 238  
 PLD, 7, 61, 69, 133, 187, 188  
 PPP, 7, 165  
 prix fonciers, 46, 47, 50, 61, 62, 66, 67, 77, 78, 93, 109, 110, 111, 133, 139, 190, 196, 198, 204, 209, 210, 244

## R

*Rainbow Bridge*, 65, 68, 70, 72, 181, 183  
 RC21 (voir aussi River City 21), 7  
 rente foncière, 62, 67, 191, 197, 198, 212  
 RFT (voir aussi Rinkaifukutoshin), 7, 15, 21, 61, 62, 64, 65, 67, 68, 69, 70, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 85, 86, 88, 89, 91, 114, 129, 133, 140, 142, 145, 149, 150, 151, 154, 162, 163, 164, 165, 166, 170, 171, 172, 173, 177, 178, 180, 181, 182, 183, 184, 187, 190, 201  
*Rinkaifukutoshin*, 7, 15, 16, 18, 19, 32, 55, 59, 60, 62, 63, 65, 67, 69, 70, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 84, 85, 86, 87, 91, 111, 113, 122, 127, 129, 130, 131, 142, 143, 145, 147, 150, 154, 158, 161, 162, 163, 172, 176, 181, 183, 192, 202, 205, 209, 212, 213, 225, 250, 252, 254, 261  
*River City 21*, 103, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 124, 131, 132, 133, 135, 137, 212, 256  
 riziculture, 20

## S

*Saitama*, 39, 47, 93  
*Sanbanze*, 184, 185, 186, 187, 188, 213, 261  
*Setagaya*, 47, 99, 120, 167  
*Shanghai*, 11, 12  
*Shibuya*, 47, 48, 142, 151, 173, 196, 197  
*Shinbashi*, 23, 25, 70, 88, 122, 197  
 shinden, 20, 23, 24, 25, 26, 176  
*Shinjuku*, 47, 48, 56, 58, 63, 74, 78, 83, 173, 196, 197, 212, 245  
*Shinkiba*, 58, 71  
*Shinonome*, 32, 65, 82, 132, 133, 134, 135, 197, 212  
*Shintoshin*, 23  
 Shitamachi, 13, 14, 23, 30, 48, 88, 161, 176, 201  
 Shopping Mall, 71  
 Shōwa, 32  
*Sogano*, 27  
 subsidence, 31  
*Suginami*, 99, 100, 201  
*Sumida*, 13, 23, 24, 26, 30, 46, 47, 48, 113, 116, 117, 118, 119, 127, 137, 200, 250  
 SUZUKI Shun.ichi, 56, 61, 129, 163

## T

TANAKA Kakuei, 92  
 TANGE Kenzō, 12, 68  
*Tatsumi*, 32, 34, 223  
*Telecom Center*, 68, 69, 81, 84, 205  
 téléport, 57, 63, 69, 87, 143, 153, 172, 212  
 TIC, 7, 54, 84, 112, 172  
 TMG, 7, 29, 40, 41, 50, 55, 56, 57, 58, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 67, 69, 72, 76, 77, 78, 79, 81, 82, 86, 87, 88, 113, 127, 128, 129, 171, 177, 178, 199, 200, 203, 204, 207, 209, 210, 212, 253, 261  
 tochishinwa, 62  
*Tōhoku*, 91  
 TOKUGAWA, 21, 22, 23, 24, 115, 247  
*Tōkyō*, 1, 7, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 107, 110, 111, 113, 114, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 126, 128, 129, 131, 132, 135, 136, 137, 139, 140, 141, 142, 143, 150, 151, 152, 154, 155, 157, 158, 159, 161, 164, 166, 167, 168, 171, 173, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 213,

- 214, 217, 220, 223, 224, 230, 240, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 260, 261, 263
- Tokyo Big Sight*, 64, 74
- Tokyo Frontier, 64
- Tōkyō-to*, 34, 36, 43, 95, 98, 113, 255
- Tone*, 13, 22
- Toshin, 49, 50, 51, 52, 54, 55, 56, 57, 58, 60, 63, 64, 65, 78, 82, 88, 96, 113, 114, 131, 132, 133, 140, 171, 172, 196, 197, 198, 199, 209, 214
- toshinkaiki, 91, 132
- Toshisaisei, 68, 109, 112, 113, 115, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 130, 132, 133, 134, 135, 139, 141, 145, 148, 152, 166, 168, 209, 210, 262
- Toshisaiseikiko, 112
- Toshiseibikōdan, 112
- Toyosu*, 15, 23, 26, 30, 32, 59, 64, 82, 87, 113, 114, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 133, 158, 164, 168, 169, 212, 255
- TOYOTOMI Hideyoshi, 21
- Triade, 12, 18, 44, 49, 239
- troisième secteur, 61, 165
- Tsukiji*, 23, 113, 126, 129, 214
- Tsukishima*, 26, 64, 66, 90, 103, 105, 107, 108, 113, 114, 120, 122, 129, 131, 132, 133, 136, 138, 164, 170, 210, 256
- Tsukudajima*, 26, 66, 137
- tsunami, 179
- typhons, 13
- U
- Ueno*, 45, 261
- Urban Renaissance, 68, 112, 259, 260
- urban resort, 19, 55, 75, 83, 84
- V
- valeurs foncières, 45, 46, 51, 52, 53, 54, 66, 110, 210, 211, 212, 214
- Venus Fort*, 69, 71, 72, 173
- Ville basse, 13, 23, 26, 29, 30, 31, 35, 46, 47, 113, 115, 117, 118, 119, 124, 128, 166, 210
- ville globale, 12, 18, 37, 44, 55, 240
- Ville haute, 13, 23, 46, 47, 124, 210
- W
- Wakasu*, 34, 58, 189, 201, 204, 224
- wangandōro, 60
- waterfront, 11, 76, 161, 175, 176, 177, 182, 184, 187, 193, 211, 212, 214, 241, 243, 251, 253, 254, 260
- Y
- yakatabune, 181
- Yamanote*, 13, 14, 45, 46, 47, 70, 72, 86, 110, 122, 151, 164, 249
- Yamashitakōen*, 70
- Yodo*, 21
- Yokohama*, 13, 15, 17, 24, 25, 26, 28, 41, 43, 46, 63, 70, 78, 88, 91, 100, 110, 140, 141, 142, 143, 145, 146, 147, 148, 150, 151, 158, 166, 174, 176, 188, 192, 199, 208, 209, 210, 214, 220, 242, 256, 257, 258, 259, 260, 263
- Yoshiwara*, 47
- Yumenoshima*, 201
- Yurikamome, 66, 68, 70, 71, 73, 76, 126, 129, 164, 168, 169
- Z
- La Zone 13*, 15, 35, 58, 59, 60, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 69, 71, 72, 73, 75, 76, 77, 78, 79, 84, 88, 122, 147, 158, 172, 179, 180, 182, 184, 212

## Table des matières

<b>SOMMAIRE</b>	<b>6</b>
<b>INTRODUCTION</b>	<b>11</b>
<b>PARTIE I PRODUIRE L'ESPACE : L'OPERATION RINKAIFUKUTOSHIN, DU CBD GLOBAL A L'URBAN RESORT</b>	<b>19</b>
Chapitre 1 : Edo-Tôkyô, une métropole construite sur la mer	21
A. Les débuts de l'urbanisme sur la mer	21
1. La construction d'Edo	21
2. Les shinden, terres agricoles, futures terres industrielles	24
B. L'industrialisation du littoral	24
1. La transformation des shinden	25
2. Le littoral accaparé	27
3. Les terre-pleins du port de Tôkyô aux marges de l'urbanité	29
Chapitre 2 : Super Tôkyô	36
A. Une ville globale à la tête d'une mégapole de 90 millions d'habitants	37
1. Une Mégapole	37
2. Une évolution macrocéphale centrée sur Tôkyô	40
B. L'organisation spatiale de la mégapole Tôkyôte	44
1. À l'échelle régionale : l'étoile ferroviaire	44
2. Échelle départementale : les 23 arrondissements centraux de Tôkyô	47
3. Au centre du centre, le Toshin	49
4. Un hypercentre qui fait de Tôkyô une ville mondiale	54
Chapitre 3 : Tôkyô Rinkaifukutoshin du CBD à l'urban resort	55
A. Déconcentrer le Toshin	56
1. Des fukutoshin	56
2. Une mise à niveau technique et « urbaine »	57
3. La zone 13 du port de Tôkyô	58
B. Le projet et les acteurs de l'opération RFT	61
1. Contrôlé par le TMG et Suzuki	61
2. Calibré pour la Bulle	61
3. Un téléport	63
C. De l'échec, une mutation inattendue	66
1. Terre-pleins vides	66
2. Aoshima Yukio, la ville arc-en-ciel	69
3. Du sous centre au parc à thème	69
D. Vers l'urban resort	75
1. Les bilans de l'opération	75
2. Vers une enclave ludique dans le port de Tôkyô	82
<b>PARTIE II L'URBANISATION DES TERRE-PLEINS DU PORT DE TOKYO, ENTRE GENTRIFICATION ET REPEUPLEMENT DU CENTRE DE LA MEGAPOLE</b>	<b>90</b>
Chapitre 4 : Trois échelles pour analyser le retour au centre ville	91
A. Retour à Tôkyô	91
B. Toshinkaiki, le retour au centre ville	95
1. Du centre vide au centre plein	95
2. Mouvements internes au département de Tôkyô	98
3. Les aspects qualitatifs du retour au centre	100
C. Le rôle du peuplement des terre-pleins dans la croissance démographique du Chûô-ku	104
1. Localisation de la croissance démographique de l'arrondissement	104
2. Deux facteurs externes : fin de Bulle et déréglémentation urbaine	109
Chapitre 5 : La reconversion urbaine du port de Tôkyô	113

A. Trois opérations emblématiques de la transformation des terre-pleins du port	115
1. Ôkawabata River City 21 : des condominiums de luxe, mais pas uniquement	115
2. Harumi Triton Square : une requalification vers la gentrification ou vers le « tēma pāku » ?	122
3. Le réaménagement de Toyosu (Kôtō-ku)	127
B. Une gentrification multiformes des terre-pleins du port ?	131
1. Un parc de logements pour classes moyennes supérieures	132
2. Une certaine mixité sociale	133
3. Les rapports au quartier et aux populations environnantes	135
C. La rénovation du front de mer dans la baie de Tôkyô : Yokohama Minato Mirai 21 et Makuhari Shintoshin	140
1. Minato Mirai 21 (Yokohama)	140
2. Makuhari New City (Chiba)	152

### PARTIE III REPRODUCTION DE L'ESPACE, PRODUCTION DE LA VILLE : LE PASSAGE AU WOTAFURONTO

ウォーターフロント	160
-----------	-----

Chapitre 6 : Production de villes nouvelles ou de nouvelles villes ?	162
--	-----

A. Des villes du XXI <sup>e</sup> siècle ?	162
B. La nouvelle fabrique de la ville	163
1. Le train intégrateur, mais non structurant	163
2. La ville du « troisième secteur »	165
C. Ville Haute sur terrains plats	166
1. Une mise au norme du bâti et verticalisation	166
2. Nouvelles sociabilités et tissu commercial en recomposition	167
3. Des banlieues en centre ville ?	170
D. Le RFT : Disneyland gratuit, mais sans la parade	172

Chapitre 7 : Production de paysage : le wôtâfuronto	175
---	-----

A. La création du waterfront	175
1. Rénovation des fronts de mer	176
2. Pour le plaisir des yeux	178
B. Une politique d'image réussie	181
1. Un Shinmeisho 新名所	181
2. Double globalisation	182
C. Dernières résistances à l'artificialisation du littoral : le cas de Sanbanze	184

Chapitre 8 : Surproduction d'espace dans la mégapole de Tôkyô	189
---	-----

A. Les questions posées par la notion de manque de place ou de pénurie d'espace	189
1. Sur la relation entre rareté et surpeuplement : tout justifier par le manque d'espace	189
2. La question dans ses implications théoriques	191
B. La situation réelle du problème d'espace dans les mégapoles	192
1. Des gains d'espace dérisoires	192
2. Le « problème de l'année 2003 » (nisen san nen mondai 2003 年問題) et les taux de vacances dans les espaces centraux de la mégapole : des terre-pleins de plus en plus éloignés du Toshin ?	196
C. Un système de production face à un excédent d'espace	200
1. Le problème des déchets	200
2. L'aménagement du Central Breakwater (Chûô bôhatei) et de la Nouvelle zone de décharges en mer (Shin kaimen shobunjô)	202

CONCLUSION	209
------------	-----

ANNEXES	215
---------	-----

BIBLIOGRAPHIE ET SOURCES	238
--------------------------	-----

TABLE DES FIGURES	264
-------------------	-----

TABLE DES PHOTOGRAPHIES	266
-------------------------	-----

INDEX	267
-------	-----

TABLE DES MATIERES	270
--------------------	-----