



"Tôkyô, fiction ou réalité ? par Manuel TARDITS

« 5 à 7 » conçu et animé par Ariella MASBOUNGI, avec la contribution de Ariane BOULEAU-SAIDE, directrice générale adjointe de l'AFTRP (Grand Paris)

Ariella Masboungi

Ce 5à7 porte sur le Japon et **Tôkyô, ville des paradoxes**. L'an dernier, le Club Ville Aménagement y a effectué un voyage et apprécié les nombreuses découvertes qu'il y a faites. Nous y avons rencontré Manuel Tardits, architecte, qui nous a donné de nombreuses clés de compréhension car la ville de Tokyo n'est pas aisée à appréhender et nous sommes loin d'avoir saisi l'ensemble des mécanismes urbanistiques de cette ville. Il faudrait sans doute plusieurs vies pour comprendre la réalité japonaise, très éloignée de la nôtre. Il y a néanmoins des similitudes quant aux problématiques urbaines, celles liées au développement durable, aux transports...Durant la conférence et le débat, vous pourrez noter les similitudes et les différences dans les pratiques de l'urbanisme.

Tôkyô est souvent citée en référence par les architectes et urbanistes français. Lorsque je siégeais au conseil scientifique de l'Agence Internationale du Grand Pari(s), de nombreuses équipes avaient mentionné l'exemplarité de Tôkyô quant à l'articulation entre transports et urbanisme. Les Tokyoïtes se repèrent grâce au dispositif de transport urbain, alors que leur ville est réputée chaotique. Tôkyô se présente aussi comme un contre-modèle. Manuel Tardits insistera sur les paradoxes de cette ville.

Manuel Tardits nous ouvrira des fenêtres pour mieux appréhender les dynamiques urbaines à Tokyo. De plus, sa double appartenance est un atout: il est français et a étudié au Japon. Il y vit et y travaille comme architecte. Il nous est donc un interlocuteur idéal, établissant des passerelles entre les pratiques françaises et pratiques japonaises. Il exerce aussi comme enseignant et il est titulaire d'un master d'ingénierie de l'université technique de Tôkyô. Il est établi depuis plus de trente ans au Japon. Il a collaboré avec Fumihiko Maki et Toyo Ito, tous deux Pritzker Prize.

Son agence travaille sur des projets au Japon et en Chine. Il est également l'auteur de *Tôkyô, fiction ou réalité?* dont nous avons repris le titre pour cette séance.

Comme de coutume, nous avons un aménageur qui réagit: Ariane Bouleau-Saïde. Elle est nouvellement directrice adjointe de l'AFTRP, l'Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne. Cette agence sera bientôt dénommée Grand Paris Aménagement. Les missions de l'AFTRP évolueront sur des questions d'aménagement concernant le territoire du Grand

Paris, et notamment en incluant la deuxième couronne. Il me semble important de présenter Ariane à partir de ces considérations, rendant son intervention plus pertinente au regard de la question des métropoles. En effet, Tôkyô est la première conurbation de la planète. Elle relève néanmoins d'une organisation très différente du Grand Paris. Les transports publics y ont un rôle déterminant.

Nous avons donc mis cette séance sous le signe du paradoxe. Tôkyô est-elle un modèle urbain ou un repoussoir chaotique? En France, certains considèrent Tôkyô comme une ville chaotique. Considération que ne comprennent pas les Japonais.

Tôkyô est-elle vraiment fondée sur une logique des transports en commun? Ou les transports publics et leurs programmations ne relèvent-ils uniquement que de l'initiative privée?

Est-ce une ville dense? Ou une ville suburbaine qui subit lourdement le mitage?

Dans un pays comptant quatre Pritzker Prize, y a-t-il des architectures de génie ou la banalité d'une production régie par la spéculation ?

Est-ce une ville-monde? Ou une ville qui disparaît à l'image des *shrinkring cities*? La démographie étant déclinante.

Est-ce une ville moderne, éternellement détruite et reconstruite sur elle-même? Il y a un rapport spirituel aux dieux marqué par l'Histoire, alors que Tôkyô incarne la modernité?

Suite à la catastrophe de Fukushima, est-ce une ville résiliente? Ou la mémoire des événements douloureux récurrents est-elle absente?

Nous allons aborder tous ces paradoxes, car ils incarnent la réalité urbaine de Tôkyô.

Tôkyô, fiction ou réalité? par Manuel TARDITS

Je remercie le Club Ville Aménagement de m'avoir convié. Beaucoup d'interrogations ont été soulevées à propos de Tôkyô, je vais tenter de répondre à certaines d'entre elles. Je partirai surtout de mon expérience professionnelle, celle d'un architecte qui n'est ni aménageur ni urbaniste. Je vous parlerai donc de Tôkyô à partir de la manière dont j'y vis,

dont j'y travaille. Je ne prétends pas répondre à toutes les questions qui se poseront à vous, mais je le ferai dans la mesure de mes moyens.

I. Impressions Soleil Levant

Qu'est-ce que la ville? La planification? L'urbanité?

Parlons d'abord des impressions. Pour ceux qui connaissent Tôkyô, en l'ayant visité ou en ayant vu des images, différentes impressions se dégagent. Quel genre de ville est Tôkyô? Au-delà de ces impressions, il y a une réalité qui n'y correspond pas toujours. Tôkyô pose la question de ce qu'est la ville, l'urbanité et la planification.

On observe deux types de ville en Asie de l'Est. Il y a les villes denses, comme Séoul en Corée du Sud. La densité s'y explique par des choix politiques, économiques et urbanistiques. Séoul compte entre 200 et 300 habitants à l'hectare. Il en va de même pour les villes chinoises comme Pékin et Shanghai ou encore Singapour. Hong-Kong compte la

plus grande densité de la planète, entre 1.700 et 2.000 personnes à l'hectare dans la zone de Mongkok. Nous sommes dix fois au-dessus de la densité de Paris, où l'on compte entre 220 et 400 habitants à l'hectare. La grande densité est un choix que l'on retrouve dans les villes sino-coréennes.

Il y a l'autre type de métropole, à l'image de Bangkok: les villes peu denses et étalées. On les trouve surtout en Asie du Sud-Est, comme Bangkok et Jakarta. Il y a également les villes japonaises.

Tôkyô est d'abord ce grand étalement urbain. C'est la plus grande conurbation de la planète. Ce que l'on nommerait le Grand Tôkyô compte près de 40 millions de personnes. Le Japon est un pays macrocéphale, dans la mesure où un tiers des Japonais réside dans cette conurbation. En France, c'est un cinquième de la population qui réside à Paris et en Ile de France. Si sur certains clichés la marée urbaine ne semble pas énorme, il y a pourtant une centaine de kilomètres entre le centre-ville et le mont Fuji aux allures tutélaires.

Si nous restons dans le registre des impressions, dans le chaos visuel, des éléments sont repérables. On remarque la *yamanote*, ce boulevard circulaire périphérique mais dédié au train. Si le chaos demeure l'impression dominante, il y a néanmoins des signes ostensibles. Ceux-ci peuvent être du domaine de l'infrastructure ou de l'architecture.

Si l'on dépasse l'impression d'une urbanité étalée, construite et peu dense, on peut remarquer des points culminants. Ce sont les centres (ou Business Central District) où les gens vont travailler. On note aussi ces grandes rues qui tracent et traversent la ville. On remarque également un étagement important et caractéristique du construit entre ces multiples centres. Il y a de nombreux éléments structurants de Tôkyô qui se dégagent de ces impressions. On observe des grandes autoroutes, construites dans les années 1960 lorsque Tôkyô effectue sa mue d'après-guerre afin de redevenir une cité internationale. Le Japon revient du ban des nations ainsi que dans l'économie généralisée. A ces tranchées préexistantes vient se superposer un réseau autoroutier, dont on verra la complexité et l'effet structurant dans la ville.

A la densité de la ville, il faut aussi opposer la grande présence du végétal même dans les quartiers centraux. Tôkyô est une ville verte, mais pas selon nos acceptions européennes. L'espace vert européen est du type espace public comme les parcs, les mails, les avenues. Au Japon, l'espace public relève d'une autre conception et est pauvre en verdure. La végétalisation de la ville se fait par le biais des espaces privés et collectifs, comme les jardins. Il y a une micro-urbanité qui rend cette ville très verte. On dit souvent de Tôkyô que c'est une collection de village. Son aspect vert se manifeste donc par une autre organisation urbaine.

Si l'on déplace son regard vers la périphérie, on note l'effet structurant des infrastructures de transports. Il y a aussi un élément que j'ai seulement retrouvé à Séoul et à Taipei, des grands effets de nature. Des grands éléments géographiques, comme les fleuves, voient leurs berges aménagées sur plusieurs kilomètres, devenant des espaces de loisirs. La nature urbanisée relève de l'effet structurel fort pour le territoire. Ce sont à la fois des lieux de césure mais aussi des lieux d'urbanité.

Plus loin, à 70km du centre de Tôkyô, on voit apparaître des patchworks, entre une zone encore moins dense et très peu urbanisée, mais qui ne relève pas seulement de

l'espace agricole ou naturel. Ce grand réseau structurant de rivières se termine de nouveau, sur leurs berges, par des espaces de loisirs.

On observe aussi un paysage, tel de nombreux miroirs, où poussent les rizières. Une mosaïque construite se forme entre les effets miroirs des cultures maraîchères, encore immergées, et les méandres des rivières qui traversent la ville.

Le registre des impressions n'empêche pas d'observer les principaux traits de la ville.

II. Ordre et contingence Une ville nouvelle. Éléments d'histoire.

Pour ceux qui ne connaissent pas, peu ou mal Tôkyô, je vais faire un rappel historique de la constitution de la ville. C'est une ville nouvelle, construite il y a quatre siècles. Son histoire débute au début du XVIIe siècle, expliquant son peu de profondeur historique. Elle était au départ une petite cité située sur une plaine côtière. Au XXe siècle, on retrouve encore ce rapport initial entre l'ordre et la contingence. C'est une ville nouvelle planifiée qui simultanément se déplanifie. Elle est également pleine de contrastes, entre une macrocéphalie et des centralités multiples. C'est une ville qui a accueilli de la monumentalité, monumentalité qui a ensuite disparue. Un des intérêts de Tôkyô est donc son aspect contingent.

En plus de cette contingence, il y a aussi des aspects qui relèvent de l'ordre. Ces rapports s'influencent l'un l'autre.

Tôkyô est localisée près du mont Fuji dans la plaine côtière du Kanto. C'est une plaine alluviale, très irriguée, qui est également inondable. Son paysage est formé de collines avec une bordure côtière très plate. Ces éléments de géographie sont importants pour comprendre la constitution de la ville.

La ville s'appelait Edo jusqu'à la fin du XIXe, avant d'être renommée Tôkyô. Durant la période d'Edo il y avait déjà un découpage de la plaine côtière. Les autorités politiques de l'époque, période postféodale très autoritaire, vont mettre en place des infrastructures pour éviter les inondations trop récurrentes sur la côte. Ces infrastructures vont poser les bases d'une ville planifiée, en partie à la "chinoise" comme à Kyoto, et en partie à la "japonaise" avec beaucoup de souplesse. Parmi les premières représentations cartographiques de la ville, il y en a une qui me perturbe beaucoup. Certains historiens de l'architecture lisent la planification urbaine à partir d'une spirale, ce qui me semble très exagéré, où le château est au centre. Le modèle structurel fait par contre clairement appel à la géomancie chinoise, avec les axes cardinaux. Le pouvoir autoritaire, le *shogunat* de la dynastie Tokugawa, a eu par ailleurs l'idée géniale de fédérer les amis et ennemis du pouvoir au sein du même espace. Autour du château, se trouvent des quartiers où les samourais des fiefs alliés demeurent, et aussi ceux ayant perdu la guerre. Les ennemis le restaient, mais étaient installés à proximité. Il y a également les quartiers avec les artisans et les commerçants, afin de faire vivre la ville.

C'est une ville féodale, avec un château au centre, entouré de douves. Il y a également une ville hors les murailles, à la manière des forts de l'ouest des Etats-Unis. Hors de l'espace fortin, se trouvaient dans les faubourgs les artisans et les paysans. Le château incarnait par sa monumentalité le pouvoir Tokugawa, avec un donjon en bois, haut de quatre-vingt-dix mètres. En 1657, un grand incendie ravage la ville et le donjon. Celui-ci n'a

jamais été reconstruit. Cet objet monumental et central de Tôkyô a disparu. La paix ayant été instaurée, le donjon central et les murailles n'étaient plus des attributs nécessaires pour légitimer le pouvoir en place. Les Tokugawa régnant sur toute l'île, il n'était plus nécessaire d'user de symboles politiques coercitifs. La monumentalité est donc connue de l'architecture japonaise, mais passe plutôt par la centralité de manière ambiguë. De manière générale, Tôkyô n'est pas une ville monumentale.

Des nouveaux quartiers apparaissent avec le château comme espace central. On note trois espaces urbains: le château, le quartier des commerçants et des artisans, les quartiers des samouraïs et de l'administration shogunale. Chaque quartier possède sa propre trame urbaine. Tôkyô est une ville qui mélange donc dès sa fondation différents types de planification. La grille, comme ordre physique, est contingente car « cassée » pour répondre à la topologie. Il y a des fragments avec des îlots très réguliers. Chaque élément est planifié mais répond simultanément à la contingence d'être orienté vers le château.

Lorsque l'on parle du chaos de la ville, on fait en réalité référence à la ville moderne. Certaines réflexions, dont celles de Pierre Loti, décrivent Tôkyô comme une ville ennuyeuse du fait de la régularité des îlots. Les constructions étaient de bois sombres, à deux étages avec des toits en tuile. C'était une ville très dense, mais qui l'est moins désormais. Dans les quartiers de commerçants, la densité était de 500 habitants à l'hectare. La ville était régulière, harmonieuse, densément construite et habitée.

Parmi les éléments de contingence, il y a ce centre-ville, l'ancien espace shogunal. Ce vide conserve une symbolique, comme lieu de résidence de l'empereur. L'espace public qui entoure aujourd'hui le château est celui des mortels, mais ils ne peuvent pas franchir les douves. Il n'y a pas de monument incitant à la découverte de ce centre, mais celui-ci organise toute la ville. Une série d'éléments concentriques rendent clair l'organisation macro-structurelle de la ville.

La gare de Tôkyô, construite au début du XXe siècle à proximité du centre-ville et influencée par l'architecture industrielle européenne, est située face à un grand axe urbain. La différence avec les axes européens, est qu'à Tôkyô ceux-ci ne débouchent sur rien. La compréhension de l'axe au Japon diffère de la conception néo-classique européenne des axes urbains. Je reviendrai plus tard sur les axes disparus.

Revenons à l'ordre et ses îlots. Ils mesurent 109 mètres par 109 mètres. Les cœurs d'îlots sont partagés par la population environnante. L'organisation rigide de l'espace urbain va disparaître suite à la rencontre entre l'Orient et l'Occident à la fin du XIXe siècle, mais aussi à cause de la trop grande densité et des cataclysmes. Nous reparlerons plus tard de Fukushima.

Faisons une étude typologique de Tôkyô avec la méthode de Noli. Sur les dessins de grille, on note des îlots différents de leurs homologues européens. Si le terme est le même, il ne recouvre pas les mêmes réalités urbaines. Selon les localisations, l'îlot s'émiette. Ce que l'on assimile au chaos, repose en fait sur une grille existante très ordonnée et radicale, mais parfois difficilement visible. C'est un élément de la ville contingente. Cette ville oscille entre ordre et chaos, planification et déplanification, une ville planifiée et une ville organique.

Des catastrophes viennent aussi régulièrement la bouleverser. Le tremblement de terre de 1923 a également permis à la ville de se reconstruire différemment. La ville que Pierre Loti moquait, disparaît dans le drame. En 1945, la ville a été bombardée au napalm par l'armée américaine. Une nouvelle génération d'architecte née après la Seconde Guerre Mondiale comme Shigeru Ban, décrit la pauvreté matérielle de Tôkyô et surtout celle de

l'architecture en bois. En fait il est issu d'une génération dont les parents ont été traumatisés par les incendies des villes japonaises. Les autorités de la reconstruction décident de changer les normes. Dans de nombreuses zones urbaines, les constructions en bois seront prohibées. Ce matériau était un objet traumatique pour plusieurs générations.

Planification et pragmatisme

Concernant la planification, on note plusieurs schémas proposés. Certains ont eu un impact, avec la réalisation d'ouvrages d'art et le percement de certaines voies, mais globalement, beaucoup de schémas planificateurs sont restés lettre morte. L'urgence arrive après la catastrophe, puis s'en suit un débat. Il en a été de même à San Francisco, où le plan commandé à l'architecte Daniel Burnham, n'a jamais été mis en œuvre. A Tôkyô, l'urgence empêche la planification précise sur le long terme. Les propriétaires fonciers, avec le soutien du Ministère des Finances et de l'Industrie, s'opposent très souvent à une démarche planificatrice proposée par le Ministère de la construction.

Il y a également le plan de Kenzô Tange, une sorte d'utopie moderne. Il propose de ne pas retravailler sur la ville, constatant qu'après les catastrophes, la planification n'a pas lieu, comme en 1923 et 1945. Il prévoit un développement urbain sur la baie, à partir d'une superstructure, qui ne verra jamais le jour. Les architectes-urbanistes proposent des plans, rarement suivis d'effets.

III. Ordre macro-structurel et désordre micro-structurel.

La définition administrative de la ville.

Il est aussi important de comprendre un rapport particulier, celui entre un ordre macro-structurel et un désordre micro-structurel.

Les représentations communes de Tôkyô montrent une superposition d'objets architecturaux, d'ouvrages d'arts et de résidences. On note surtout la prégnance des infrastructures de transports. Les représentations artistiques de la ville vont aussi en ce sens.

D'autres représentations de la ville montrent la réalité administrative de la ville. L'aire urbaine de Tôkyô se fonde dans une plus vaste région métropolitaine: le *shutoken*, qu'on traduira par la région-capitale rassemblant plusieurs départements. La superficie fait environ 120 kilomètres sur 120 kilomètres. Le *shutoken* compte quatre départements: Tôkyô-to désigne la ville de Tôkyô, et les préfectures de Saitama au nord-ouest, Kanagawa au sud-ouest et Chiba à l'est.

Tôkyô-to nous interroge sur les limites administratives de la ville et les réalités territoriales. A l'ouest le massif montagneux culmine à 2.000 mètres de haut et reste sur le territoire administratif de Tôkyô. C'est comme si Paris comptait sur son territoire un massif montagneux très haut avec une densité nulle mais appartenant au territoire de la Ville. Au Japon, la conception de la Ville et de son territoire administratif diffère de notre conception française. Pour l'anecdote, quand j'étais étudiant, j'avais lu un précis de géographie de Pierre Georges, où l'une des plus grandes difficultés de l'urbanisme était de définir la ville selon les pays. Les Histoires et les Cultures n'usent pas des mêmes éléments pour

comprendre la ville. Au Japon, dans la vision administrative des territoires, cela se reproduit. D'est en ouest, nous sommes toujours sur les limites administratives de Tôkyô. Les îles Ogasawara/Bonin situées à des centaines de kilomètres au sud de Tôkyô sont aussi comprises dans les limites de la Ville. Imaginons nos amis d'Ajaccio devenir parisiens, cela ne se ferait pas sans heurts.

Regardons la vision macroscopique de l'infrastructure, thème cher aux Français. Ce réseau concentrique, en demi-arc de cercle est aussi irrigué de façon transversale, offrant alors un maillage cohérent et ordonné à l'échelle du territoire. Le périphérique n'est pas autoroutier mais ferroviaire. Il dessert aussi la seconde couronne tokyoïte. Le réseau autoroutier dont le dernier élément fonctionne comme un très grand axe circulaire, à la manière de la Francilienne en Île de France est constitué de grands boulevards circulaires périphériques au nombre de huit. Ils sont complétés par des axes pénétrants. Cette organisation des infrastructures répond à une vision fonctionnelle de la ville. Si elle ne semble correspondre qu'à une vision d'ingénieur, c'est aussi ce qu'est Tôkyô. Ce n'est pas qu'une vue de l'esprit, c'est surtout une réalité physique. On ne parle paradoxalement que peu du grand territoire qu'est Tôkyô, alors que la ville répond à une planification conséquente qui organise l'ensemble de la ville, et pas seulement son centre.

Ariella Masboungi

Quelle est l'organisation du pouvoir politique à l'échelle des quarante millions d'habitants?

Manuel Tardits

Il y a quatre préfectures aux couleurs politiques différentes avec leurs propres prérogatives. S'il n'y a pas de gouvernement commun au Grand Tôkyô, il y a néanmoins de l'interactivité entre les préfectures afin de mieux connecter le maillage en infrastructure. Les systèmes d'ingénierie et de planification des infrastructures routières et autoroutières relèvent de l'initiative publique. Quant aux infrastructures ferroviaires et métropolitaines, elles relèvent pour beaucoup de l'initiative privée.

Ce plan montre les temps de transport par seuils de trente minutes pour rejoindre les autres couronnes métropolitaines. Si la ville est grande comme Los Angeles, le réseau de transport public est autrement plus efficace.

Les densités habitantes s'organisent aussi selon le maillage en transport. Tôkyô est une ville peu dense, où les plus hautes densités sont dans le centre-ville avec 150 habitants à l'hectare. Puis sur les couronnes périphériques, on tombe entre 100 à 50 habitants à l'hectare.

Concernant les prix du logement, Tôkyô a connu une flambée des prix de l'immobilier dans les années 1990. Aujourd'hui, on note un reflux. Comme dans de nombreuses capitales, certains quartiers demeurent encore très chers. Les surfaces au Japon sont exprimées en *tsubo* qui font 3.3 mètres au carré. A Paris, la moyenne est autour de 8.000 euros du mètre au carré, en grande banlieue entre 3.000 et 7.000 euros. A Tôkyô, nous sommes autour de 7.000 euros du mètre au carré dans les zones les plus denses et dans les couronnes périphériques, le prix oscille entre 1.000 et 3.000 euros du mètre au carré. On note donc une

grande différence entre les régions centrales denses et chères et les régions périphériques moins denses et plus accessibles sur le prix du logement.

Conurbation et négociation.

La notion de Grand Tôkyô, *Shutoken*.

Si le territoire francilien est nommé Grand Paris, ce n'est pas le cas au Japon où l'on ne mentionne pas le Grand Tôkyô. Néanmoins, un espace cohérent et particulier d'*hinterland*, se dessine dans la région métropolitaine. L'*hinterland* est appréhendé à partir de trois critères: le prix du terrain, le temps de transport et la densité. A prix, temps de transport et densité similaires, se dessine cet autre territoire. Cet *hinterland* ne s'oppose pas à la vision macro-structurelle des infrastructures, car ce territoire répond à une vision macro-économique de la ville. L'*hinterland* est accessible à une heure de transport, la densité habitante y est de 50 habitants à l'hectare en moyenne.

Il y a une périphérie de petites villes qui sont phagocytées par Tôkyô. Elles sont situées le long de la Voie 16, l'axe autoroutier le plus distant des huit boulevards circulaires. Ces urbanisations créent un espace "léopard" mélangeant un réseau agricole et un réseau urbain. Plus encore que sa faible densité c'est le mitage des activités qui caractérise ces espaces.

IV. L'esprit des lois ou le paradoxe du chaos planifié.

Le tissu, la zone mixte, le super îlot, la parcelle reine.

Dans les représentations collectives qu'ont les gens concernant Tôkyô, la diversité du tissu urbain prête souvent à l'incompréhension quant aux lois sur l'urbanisme et l'architecture. Tout comme la ville européenne, la ville japonaise est cependant fournie en lois mais elles ne sont pas traduites de la même manière. Elles semblent générer du chaos visuel.

Sur la photo, des activités industrielles sont localisées sur la baie. Puis suit l'espace du centre-ville. Les infrastructures apparaissent aussi. L'agriculture maraîchère est également présente dans la ville.

Tôkyô et toutes les villes japonaises sont définies par douze zones. Ce zonage semble paradoxal car il énonce aussi des zones de mixité dans les usages et les activités. Si la zone purement industrielle existe, et également des zones purement résidentielles ou commerciales, il y a aussi de nombreuses zones mixtes. Si la loi crée le zonage, elle cherche la mixité des fonctions urbaines sur un espace contingenté. Le zonage n'a pas vocation qu'à restructurer la ville mais à mélanger les activités et à multiplier les catégories.

En plus de la définition des zones, un document juridique définit les règles d'urbanisme selon les zones urbaines. Ce document définit les ratios de construction, la surface construite au sol, etc. Selon les zones, les pourcentages évoluent. Enfin, il y a une désignation des prospects et de leurs évolutions suivant les zones. Ces indications servent à élaborer un plan directeur de la ville, qui ressemble à un patchwork de par la mixité des zones. Les rues principales viennent nourrir cette impression de collection de villages. Ces rues, entourées d'une bande de trente mètres, viennent entourer des super-îlots. Il en

résulte donc un îlot informel ne correspondant à rien d'autre que ce partage. Ces grandes rues créent une barrière visuelle et servent d'ossature à l'ensemble de la ville. L'impression de chaos et de structuration floue de l'espace est en fait le résultat de la loi. Il y a donc un super-îlot, qui n'en est pas un à proprement parler car il est traversé par des petites rues. Seule cette sorte de croûte périphérique formée de bâtiments plus hauts lui donne une existence. Toute la ville est structurée de la même manière. Cette structuration est *ad hoc* car la loi le permet. Néanmoins cette structuration ne vise pas à créer des formes urbaines.

Ariella Masboungi

Quels sont les objectifs de ces lois? Cela nous semble relever d'une approche arbitraire.

Manuel Tardits

Les objectifs sont multiples. A l'exception de rares endroits, les réglementations ne portent pas sur l'esthétique et les façades des constructions. Cela influe sur la perception de la ville, dans la mesure où l'on trouvera des bâtiments aux formes, couleurs, tailles et matériaux différents.

Les principales motivations à ces lois sont de protéger l'habitabilité des zones résidentielles et d'amoindrir la densité. Autre motivation: favoriser le commerce et les activités tertiaires. Les constructions seront plus hautes sur les axes majeurs, car ils sont des axes économiques. Il y a un jeu de tension entre la vision pragmatique visant à protéger l'aspect résidentiel et les qualités urbaines, et la stimulation et la gestion d'une économie.

Pour illustrer ces super-îlots, j'utilise la figure du buisson *dekoboko*, le buisson à dents. Le super-îlot n'en est pas un, mais il structure la ville. Si ces super-îlots semblent très denses, ils enserrent des maisons n'ayant pas de vue sur la rue. La densité est surtout celle de la constructibilité. Au sein de l'îlot, on observe ce paradoxe où la densité maîtrisée n'empêche pas une multiplicité des habitations en cœur d'îlot. Il faut noter l'importance des rapports entre l'ordre, la contingence, la protection d'une urbanité et la maîtrise de la densité. Le jeu s'opère sur le découpage des parcelles: elles peuvent être régulières, en drapeau ou en bâton anguleux. Parfois, pour des questions de transmission patrimoniale, les parcelles sont découpées: un accès de deux mètres est suffisant pour accéder à son logement et rendre le terrain constructible. Il y a ainsi deux avantages: faciliter la succession et réduire les droits qui sont très élevés, et permettre la densification en cœur d'îlot. Les chemins en cœur d'îlots ne sont souvent pas des voiries publiques, mais des passages collectifs et privatisés. L'entretien de ces voies privées relève du civisme entre riverains. Les Tokyoïtes créent souvent des communautés de voisinage liées aux voies privées et aux rues qui parcourent ces îlots.

La raison pour laquelle l'espace public apparaît incohérent visuellement, est que l'urbanisme japonais fonde sa rationalité non pas sur l'îlot, mais sur l'unité qu'est la parcelle. Si chacun y est astreint aux mêmes règles que les autres, on peut néanmoins jouer avec la règle. Il n'y a pas d'obligation d'avoir une continuité sur la rue. En se reculant, on peut gagner de la hauteur comme l'autorise les prospectus. Sur la même rue, on peut décliner une même règle de prospectus de manières différentes. Les prospectus portent sur la rue, le voisinage et le nord, ce qui individualise fortement chaque bâtiment. Ceci explique donc

l'impression désordonnée des constructions. L'architecte joue avec une application pragmatique du prospect tout en exprimant sa créativité et son professionnalisme.

V. Tôkyô Fictions.

Architecture: présence et absence.

Les architectes, au sens où on l'entend en France, n'interviennent que peu dans la formation des villes et de Tôkyô en particulier. L'architecture y est banale et n'est pas décidée par eux. Cette banalité, parfois laide, confère aux petites rues un aspect de village, comme une des premières qualités de Tôkyô. Ce qui relève du chaos urbain n'est que le paradoxe des lois entraînant ce chaos visuel.

Néanmoins, il existe des grands objets architecturaux. On peut mentionner les deux grands gymnases dessinés par Kenzô Tange pour les Jeux Olympiques de 1964. On y retrouve deux choses étonnantes. Si l'on compare d'un côté le grand axe de la rue Omotesando, il ne débouche sur rien, puis une chicane nous fait accéder en le masquant au sanctuaire Meiji. Au contraire un axe virtuel, uniquement visible du ciel, pensé par Tange relie le gymnase au sanctuaire. Cet objet était ancré dans le questionnement de l'époque sur le monument comme symbole de la communauté, inspiré par le Team X. Dans l'esprit des architectes modernistes de l'époque, c'était un lien fort entre les grands signes rappelant le Japon impérial et la monumentalité des Jeux Olympiques de 1964 où le Japon s'affirme de nouveau sur la scène internationale. Cet axe virtuel est donc une manière de lier l'ancien au moderne et de créer ces structures invisibles dans la ville.

Autre exemple: le bâtiment pour la marque Prada créé par Herzog & de Meuron.

Ariella Masboungi

Un point important est que l'architecture se développe dans les centres commerciaux. L'architecture fait office de marque qui se substitue au logo ou à l'enseigne. C'est une particularité japonaise qu'est cette conception de l'architecture.

Manuel Tardits

Il y a en effet une rue commerçante de Tôkyô, Omote sandô, où de nombreux commerces sont construits par des architectes très connus. Cette rue de la mode contient donc des pépites, mais liées à un contexte commercial et de promotion de l'image.

Voici aussi une autre façon de voir les choses: la rénovation de la gare de Manseibashi, une des premières de la ville. Nous avons joué entre un objet qui se montre et des aspects plus discrets. On y trouve un café aménagé entre les lignes de chemin de fer. Vu de haut, le bâtiment est visible, mais dans la réalité, il est pris dans le continuum urbain. C'est une plate-forme pour découvrir la ville. Ce bâtiment n'existe ni de l'intérieur, ni de l'extérieur. Il disparaît dans le continuum urbain.

Si le bâtiment Prada par Herzog & de Meuron était surtout une œuvre, l'exemple de la gare est de travailler dans la ville, sur des objets plus dilués, qui disparaissent dans l'espace urbain.

Parmi les maisons de ville sur lesquelles j'ai travaillé, on retrouve cette architecture défensive. Les occupants ne veulent pas de vue sur leurs voisins, mais désirent voir la ligne d'horizon ainsi que le ciel. Ils sont liés à la ville mais pas à la communauté.

Autre chose, la gare de Shibuya. Cet objet informe, depuis le sous-sol, infuse tout le quartier à la manière d'un rhizome. En plus de l'infrastructure de transport, Shibuya est aussi un centre urbain, du fait de sa qualité nodale. Ces pôles d'urbanité forment des centralités linéaires, distribuées en chapelet sur la circulaire périphérique. Tôkyô est une centralité multiple. De plus, ces pôles se développent vers l'extérieur sur les radiales.

Cette réalité informe est le résultat physique des multiples prospects et des interactions entre divers opérateurs. La ligne de train circulaire, était au départ une ligne publique et est désormais couplée à des lignes de transports privés. Les opérateurs privés sont à l'initiative du transport, des centres commerciaux comme terminaux de transport, ainsi que des urbanisations en banlieue le long des axes de transport. Il y a donc une maîtrise du processus d'urbanisation de la part des opérateurs privés: la ligne de transport, la gare, les centres commerciaux et les urbanisations suburbaines. On trouve une multiplicité des opérateurs, d'abord concurrents, mais fonctionnant dans un système intégré.

Quant à la tarification, et la commodité : la plupart du temps, on n'a pas à sortir de la gare. Le trajet s'effectue parfois dans le même train même si plusieurs lignes sont empruntées. Le prix du billet est fonction de la longueur du trajet ainsi que d'un droit d'entrée, ou des droits d'entrée successifs et masqués quand on change d'opérateur sans pour autant sortir du réseau ou du train. Ces opérateurs multiples se connectent pour rendre le réseau conséquent et efficace.

Les plus beaux espaces publics, les *Sakariba* (espaces bouillonnants d'activités)

Les espaces publics japonais sont aussi le résultat de ces initiatives privées. L'espace public n'a pas la même fonction qu'en Europe, c'est un espace traversant. Ce n'est pas le lieu d'affirmation des identités individuelles et collectives, ce n'est pas un espace politique.

Près du nœud de transport, se trouvent les grands magasins. Puis autour, une zone concentrique où se trouvent différents types de commerce ainsi que les zones de bureaux qui sont desservies par ces transports.

On note aussi des grands espaces de nature urbanisée. Ces espaces forment à la fois une césure et une suture dans la ville. A Tôkyô, certaines de ces césures sont larges de plusieurs centaines de mètres et sont bordées par des équipements sportifs et terrains vagues. Les lieux forts de l'urbanité japonaise ont aussi une fonction résiliente, face aux risques naturels. La berge a comme effet de séparer les deux pans de ville et d'y créer un espace tampon qui les relie entre eux.

Futorologie, densification ou expansion? *Shrinking city* vs mitage ?

Un débat actuel secoue la société japonaise ainsi que les professionnels de la ville. Il concerne les évolutions démographiques et urbaines. Selon les projections démographiques, le Japon perdrait quarante millions de personnes dans les quarante prochaines années. En 2060, on aurait quatre-vingt millions d'habitants contre près de cent trente millions de Japonais aujourd'hui. Deux scénarii s'offrent donc à nous. Le premier est la *shrinking city*, une ville qui rétrécit autour des centres urbains que sont les gares. Le second est le grand continuum urbain où les infrastructures et les éléments naturels sont des éléments qui serviront au mitage des activités. Le mitage est une qualité urbaine appréciée par les Japonais. Mais dans le cas d'un vieillissement massif de la population, quel sera le visage des espaces suburbains?

La catastrophe?

Plus que Fukushima, les problématiques liées à la démographie sont prégnantes: la dénatalité, le vieillissement de la population. Le débat sur le nucléaire est partiellement réglé, car le gouvernement japonais va relancer la cinquantaine de centrales nucléaires arrêtées depuis deux ans. Concernant l'ère post-Fukushima, je ne vois pas comment l'économie japonaise peut faire l'économie du nucléaire, bien que je ne sois pas un partisan féru de cette énergie. Le Japon fait face à des difficultés économiques et va donc relancer son parc nucléaire afin de réduire sa facture énergétique, considérable et handicapante. De plus, le Japon n'a pas encore fait sa révolution énergétique, où les questions de développement durable ne sont pas encore abordées."

Leçons de Tôkyô pour l'aménagement en France, par Ariane Bouleau-Saïde, AFTRP.

C'est un exercice difficile que d'intervenir après cet exposé passionnant. J'ai déjà eu l'occasion de rencontrer Manuel Tardits lors de notre voyage au Japon avec le CVA. Avant de rentrer dans la question, en quoi Tôkyô interpelle les aménageurs, je traiterai quelques points.

D'abord Tôkyô est une ville sensorielle. Lorsqu'on arrive à Tôkyô, on est saisi par ces nombreuses odeurs, les encens qui sortent des temples, les odeurs de cuisine qui nourrissent les rues. On est également touché par le bruit, la musique de Tôkyô. Ce qui nous saisit, n'est pas le bruit de la circulation, mais la musique assourdissante des criquets. Il y a jusqu'à cinq cris de criquet différents. Ce ne sont pas les criquets de nos côtes provençales mais des grosses bestioles faisant un bruit assourdissant, ce qui est totalement dépaysant. La vue est également brouillée, l'alphabet est différent. De plus, des quartiers nous saisissent, dont certains évoqués par Manuel Tardits comme Shibuya qui explose de couleurs, ses enseignes sont lumineuses et hyper présentes. J'ai été touchée, en tant qu'aménageur, sur la capacité des Tokyoïtes de créer des espaces semblables.

Sur la question de l'aménagement et de ce que Tôkyô peut nous enseigner, il y a quatre sujets qui m'ont interpellée.

D'abord le rapport entre les pouvoirs publics et opérateurs privés. Il est vrai qu'à Tôkyô, la puissance publique ne semble que peu présente dans les aménagements. Des grands quartiers comme Roppongi Hills conçu par le groupe privé Mori, ou le quartier

Marunouchi du groupe Mitsubishi, sont des quartiers correspondant qualitativement à des opérations d'aménagement sur l'initiative d'opérateurs privés. Ces quartiers sont saisissants, modernes et impulsent une image dynamique de la ville. De plus, ils sont greffés sur des infrastructures de transports. Ils nous invitent à sortir d'une vision manichéenne du rapport entre le public et le privé. Ils nous interpellent également sur la capacité des acteurs privés de régénérer des quartiers entiers.

En Île de France, à l'heure où les pouvoirs publics investissent massivement dans les infrastructures de transport et où de nombreux quartiers seront revigorés *via* l'implantation de nouvelles gares, il faudrait se nourrir d'un rapport plus étroit entre le public et le privé. Je suis favorable à l'instauration de ce rapport dans les opérations d'aménagement, à travers une nouvelle culture pour enrichir mutuellement les projets. Il faudrait sortir de l'enchaînement classique des choses où le public conçoit et ordonne et le privé exécute. Il faudrait associer nos partenaires plus en amont, afin de mettre plus de matière grise pour plus d'efficacité. Le premier enseignement à tirer est donc la capacité des acteurs publics et privés à travailler de manière imbriquée.

Le second enseignement porte sur ce que j'appellerai « le chaos bienveillant » malgré l'importance de la norme. Le chaos est partout présent. Notre regard occidental recherche naturellement l'ordonnement, la répétition de certains critères esthétiques sur les bâtiments. Autant d'éléments absents du paysage tokyoïte. Nous sommes saisis par des petites rues où l'alignement des bâtiments n'existe pas, où les façades ne se ressemblent pas, où les fils électriques pendent supportés par quelques poteaux en bois. Tout cela se fait dans une ambiance douce et bienveillante, bien que la norme soit très présente. Les dents creuses permettent de voir le ciel et d'autres horizons, du fait des normes antisismiques interdisant la mitoyenneté des constructions. Ce chaos bienveillant, notamment pour le piéton nous interpelle quant à notre culture normée et fondée sur les règles. Pourquoi ne pas imaginer des secteurs où les règles seraient "à la carte" ? Ne pourrions nous imaginer en France des quartiers sans règles permettant de faire naître des projets à la carte et jouant avec la norme ?

Le quartier de Shibuya, par exemple, est l'équivalent japonais de Time Square. C'est un espace qui ne laisse pas indifférent. C'est une explosion de vitrines et d'enseignes, toutes plus agressives et clinquantes les unes que les autres. Le public piéton fourmille littéralement à ces carrefours en diagonales dont les images nous sont connues. C'est un quartier où l'urbanisme semble laisser une expression libre de la façade. Cela souligne la capacité de la puissance publique d'accepter les formes et l'exubérance de l'architecture. En tant qu'urbaniste et aménageur, je m'interroge sur les conditions qui permettent de créer un Shibuya dans le futur Grand Paris. Val d'Europe ou le projet du futur Central Parc ne peuvent-ils être des sites pouvant accueillir ce type d'urbanité ?

Ensuite mon troisième thème porte sur le rapport au temps qui très différent de notre conception occidentale. J'ai été surprise par l'acceptation de l'éphémère au Japon. Tôkyô est une conurbation qui s'est reconstruite plusieurs fois sur elle-même: incendies, séismes, bombardements. Au-delà de la capacité de résilience de la ville, les bâtiments sont conçus sur une durée d'usage plus courte qu'en France. En France, l'acte de bâtir est fondamentalement ancré dans la permanence : on construit pour l'éternité. A Tôkyô, on construit pour vingt ans, puis on reconstruira de nouveau et probablement à l'identique. Le rapport à la pierre et au patrimoine est aussi très différent de nos cultures occidentales. Il y a de nombreux temples anciens, qui ne sont que la reconstruction similaire d'autres temples.

La permanence n'a rien à voir avec la façon dont nous appréhendons la vieille pierre. Si la pierre grecque a cette capacité de nous ancrer dans l'éternité, le tissu tokyoïte illustre la permanence de la reconstruction de la ville sur elle-même. On peut s'interroger sur la manière de concevoir des quartiers ayant plus d'élasticité et une permanence moindre, mais une capacité forte à permettre la reconstruction régulière de nouvelles entités. Cette interrogation peut se porter sur nos nouveaux quartiers PRU, qui ont une quarantaine d'années avant leur obsolescence. N'est-ce pas dans l'histoire que d'investir massivement dans ces quartiers? Comment concevoir des quartiers moins permanents et plus adaptés à une reconstruction régulière, plus élastiques ?

Enfin, j'aborderai la question du rapport à l'énergie, et notamment à l'énergie électrique. Il est saisissant de voir comment, au Japon, le rapport à l'énergie s'exprime par une dépendance absolue. Pour l'anecdote, il est impossible au Japon, de se rendre aux toilettes sans électricité. L'électricité a pénétré bien plus de postes domestiques qu'en Occident. La lumière est surabondante, alors qu'il ne s'agit pas forcément d'éclairage public. La lumière et l'électricité sont l'expression même de la modernité. Les espaces de bureau sont bien plus éclairés qu'en Europe. L'usage de la lumière est le symbole d'une dynamique moderne. La notion d'économie d'énergie n'est pas encore à l'ordre du jour. Pendant ce temps, nos standards européens sont focalisés sur la construction BBC à 50kW par mètres carrés. Il nous est difficile de ne pas concevoir des bâtiments sur épais, avec une façade vertueuse et une chaufferie solaire sur le toit. Pour nous, les signes de la modernité sont les économies d'énergie. Au Japon, la conception y est radicalement opposée. Si des accidents comme Fukushima peuvent changer le rapport à l'énergie, je reste surprise par la dépendance électrique de Tôkyô sur ces questions.

Pour conclure, Tôkyô offre aux aménageurs des éléments de réflexion pour rénover les partenariats entre le public et le privé, ainsi que de nouvelles méthodes de travail avec les investisseurs. Cette ville nous fait également rêver sur des quartiers à l'urbanisme débridé, comme peut l'être Shibuya. Cela nous guide également vers une acceptation de l'éphémère et des temporalités plus courtes de reconstruction de la ville sur elle-même. Néanmoins Tôkyô heurte sur la dépendance énergétique constatée, y compris dans des actes quotidiens.

Débat avec le public

Hervé Dupont, Club Ville Aménagement

Les rapports entre **la Nature, les surfaces et le paysage** : "Tôkyô offre une structure particulière avec ses parcelles cultivées et la densité au sol. On le remarque également dans des villes japonaises de plus petite taille. Ce mélange n'est-il pas dû à la culture du riz, une céréale nécessitant beaucoup d'eau sur une petite surface exploitable ? Si l'on regarde Paris, où deux cent hectares sont nécessaires pour faire une exploitation céréalière, au Japon, les besoins en surface sont moindres. N'y a-t-il pas un rapport un peu particulier à la nature qui justifie cette structure ? Enfin, j'ai été surpris par l'incroyable capacité des Tokyoïtes de créer des vrais paysages avec des petits jardins en ville. Ces petites parcelles isolent et donnent de la qualité aux espaces collectifs à partir de petite surface."

Manuel Tardits

Je ne suis pas ingénieur agronome, je ne pourrai répondre que partiellement à votre hypothèse. Les parcelles agricoles que vous trouvez dans la ville sont des cultures maraîchères. Les cultures de riz sont localisées plus en périphérie. Dans le mitage dense que j'ai décrit, ce sont surtout des légumes qui sont cultivés.

Concernant les petites surfaces, on surestime beaucoup l'amour que les Japonais porteraient à la nature. Au Japon, la nature est violente par essence: les crues, les glissements de terrain, les tremblements de terre, les tsunamis, les volcans. La nature est dangereuse. Il y a un rapport ambivalent à elle. Vous seriez surpris de voir avec quelle violence certains Japonais détruisent et polluent leur environnement. Pour l'anecdote, une rue de Shibuya avait un très beau mail piéton et arboré. A la demande des commerçants, gênés par l'ombre et les feuilles mortes, le mail a été détruit, chose que vous ne verriez pas à Paris, où cela susciterait des mouvements de protestation.

Ariella Masboungi

Il y a néanmoins l'art des jardins.

Manuel Tardits:

Vous avez raison, mais cela ne concerne que des petites surfaces

Yu Serisawa , Groupe Mori, promoteur, (Japon), les rapports public/privé, largeur des voies et COS, le développement soutenable

"Au Japon, les pouvoirs publics ont une notoriété féroce. Ils ne sont pas absents du débat. De plus, l'administration japonaise est inspirée par l'administration française, sur les aspects centralistes et dirigistes. Le projet Roppongi Hills est le fruit de la ténacité de M.Mori et de ses équipes. Il a fallu dix-sept ans pour porter ce projet sur 12,5 hectares. Ce terrain en centre-ville était partagé entre six cent propriétaires fonciers, dont quatre cent qui sont restés partenaires du projet. Sur les dix-sept ans, il n'a fallu que trois ans pour tout détruire et construire. Nous n'avons pas fonctionné avec un phasage, mais les opérations se sont faites simultanément. Il nous a fallu quatorze ans pour négocier avec l'ensemble des partenaires, dont les autorités publiques.

Concernant la largeur des voies, les grandes artères permettent des COS plus élevés. La largeur des voies détermine le COS. Si vous faites face à une grande avenue, vous pouvez monter votre construction, mais si vous êtes derrière, vous ne le pouvez pas. Ce qui explique les îlots.

Pour réagir sur le développement soutenable, le débat au Japon est présent depuis bien longtemps. Déjà dans les années 1970, la population avait beaucoup souffert des maladies liées à la pollution. Il est vrai que le Japon semble avoir une économie dépensière en énergie, mais l'efficacité y est. Les bureaux sont souvent éclairés aux tubes néons qui consomment peu. Il en va de même pour des appareils électriques, qui sont plus frugaux qu'en Europe ou ailleurs. De plus, le débat sur la transition énergétique est amorcé. Le gouvernement a une politique de rachat des énergies renouvelables à un prix élevé. Cette politique a été malheureusement remise en question, et ne sera plus d'actualité dans deux ans. Mais le secteur privé est présent pour favoriser le développement des énergies alternatives.

Enfin, l'éphémère est un sujet très intéressant. Pour les temples shintoïstes, le neuf a toujours plu face à l'ancien. Pour de nombreux sanctuaires, leur reconstruction est planifiée tous les soixante ans. En revanche, pour les projets comme Roppongi Hills ou Marunouchi, la

révolution technologique nous permet de construire des vrais bâtiments antisismiques, ce qui nous permettra enfin de construire pour une plus longue durée. Si avant nous construisions pour quarante ans, c'est parce qu'après la Seconde Guerre Mondiale, le Japon était un pays en reconstruction et pauvre en ressources. Nous manquions alors de moyens pour construire des immeubles avec des matériaux plus nobles et résistants. Nous avons maintenant les moyens financiers et technologiques."

Ariella Masboungi

Pour ajouter aux propos de Yu, lors de notre visite de Yokohama, nous avons été surpris par la construction d'une centrale photovoltaïque très importante avec une technologie de stockage de l'énergie. De plus, les énergéticiens occupent une place importante dans la ville. De nombreux ménages ont payé pour tester des modes de vie alternatifs. Yokohama a une approche très différente de Tôkyô sur la question de l'énergie: il y a une prise en compte des risques et dangers ainsi qu'un désir d'innovation et de changement.

Manuel Tardits

Concernant le débat sur le développement durable, l'Allemagne est considérée comme un pays européen ayant une politique conséquente sur le développement durable. Si l'on regarde l'ensemble de l'habitat japonais comparé à l'habitat allemand, le mode de vie japonais est plus frugal en énergie que l'habitat allemand. Si le débat est important au Japon, il n'a pas la même acuité qu'en Europe. La raison est que l'habitat japonais est soumis à plus de variations climatiques. Le développement durable s'y fonde sur les comportements individuels. La question ne relève pas seulement de la technique ou de l'architecture mais surtout des usages et des comportements."

Yo Kaminagai, délégué conception, département MOP, RATP, transports et modes de vie dans l'hinterland

"Je voulais aborder la problématique des transports ferrés. Par l'intermédiaire de mon travail, j'ai pu emmener mes collègues et supérieurs au Japon. Tous furent surpris par la prédominance du transport ferré au Japon. Outre la fonction de transport, le rôle des compagnies ferroviaires privées est très important dans la forme de la ville. Vous avez mentionné la transformation des JNR en JR. Mais bien avant, à Osaka et dans les *shiteshu* (lignes de trains privées) de la région de Tôkyô... Au passage, Muji est une filiale de Seibu. Un incroyable système d'acteurs a été mis en place. En 1998, je me souviens avoir rencontré un responsable de la compagnie Tokyu, un directeur de la recherche. Il m'a fait part de son désarroi concernant les aménagements urbains connexes à la ligne menant à Yokohama. Les évolutions démographiques et les transformations des modes de vie n'ont pas été anticipées lors de la conception de la ligne et des urbanités. Aujourd'hui il y a une forte déshérence urbaine de ces espaces. Ce responsable de la recherche constatait son échec en tant qu'urbaniste à ne pas avoir anticipé ces transformations sociales. Nous étions intrigués quant à la responsabilité qu'ont ces compagnies privées dans la constitution de l'hinterland. Ce que nous qualifions d'hinterland est aussi un échec territorial pour de nombreux urbanistes.

Pour l'anecdote, à propos de la nomination des espaces, le mot *place* est absent de la langue japonaise. La *piazza* italienne ou la place française revêt son importance pratique et linguistique. Au Japon, l'équivalent désigne un lieu large. Les seules places existantes ne sont

pas devant des institutions ou des temples, mais devant des gares. D'où l'importance du train."

Ariella Masboungi

En effet, les gares sont des lieux extraordinaires. Nous avons visité la gare d'Osaka, un autre genre d'espace public. Dans la création de nouvelles centralités dans le Grand Paris, il faut regarder les nouvelles gares japonaises.

Paul Lecroart, Urbaniste IAU, dynamiques et futurs à Tokyo

Je souhaitais réagir sur les dynamiques et le futur à Tôkyô. Au Japon, elle est la seule ville avec une démographie dynamique. Néanmoins en périphérie, de nombreux quartiers se dépeuplent. L'université de Meiji a mis au point un document, *Scénario 2035*, par le professeur Yoshikawa. Quatre scénarii sont développés pour la ville, les trois premiers étant très noirs. Je voulais donc demander à Manuel Tardits quelles transformations des comportements perçoit-il et quelle vision a-t-il du futur au Japon?

Manuel Tardits

A propos des changements, la science de l'économie admet la dimension psychologique. Malgré les équations, on en revient toujours au comportement individuel. J'ai connu le Japon euphorique des années 1980, avec des universités visant des quotas d'étudiants occidentaux aussi importants que ceux des établissements américains. Les architectes étaient très enthousiastes quant à leurs villes et leurs architectures. Aujourd'hui, pour beaucoup de gens, le Japon a perdu de sa confiance et de sa superbe. Le climat économique depuis une vingtaine d'années a eu un impact sur l'état d'esprit des individus. Par ailleurs, il y a une très forte dénatalité au Japon. Beaucoup d'architectes travaillent sur ces scénarii. Celui qui me semble le plus noir porte sur les campagnes. Les villes perdent de la population, les banlieues commencent à sentir ce phénomène. Il y a huit millions de logements vides dans le pays, sur un parc qui en compte trente à quarante millions. Ces logements vides se situent dans les régions rurales, où la population vieillissante est majoritaire. Aujourd'hui, nous assistons à un formidable remembrement de ces régions: des municipalités s'associent entre elles. Nous sommes là dans le scénario du *shrinkage* (rétrécissement). Une partie de la population va se reporter sur les villes. La diminution de la population va concerner tout le Japon mais de par son attractivité, Tôkyô souffrira moins de cette dépopulation. Sans doute dans l'hinterland, apparaîtront des zones en déshérence. D'autres comportements tiendront-ils compte de ce gain de place? Une des réponses face à l'aspect exigüé des logements et à la baisse du prix des terrains sera dans l'étalement urbain, mais le coût infrastructurel plaidera pour la concentration près des centres.

Je pense en définitive que les réponses à ces changements seront très contrastées selon les campagnes et les villes. Les grandes agglomérations continueront d'exercer leur attractivité. Le Japon à deux vitesses verra une accélération de ces distinctions. Si ces tendances sont actuellement visibles, elles ne prédisent en rien le futur. Malgré mon pragmatisme noir, il ne faut jamais désespérer de l'énergie des gens. Sans ressources naturelles, le Japon a su créer une économie importante. La créativité et la ténacité sont autant d'atouts. Je vois surtout un scénario noir avec des pôles d'excellence.

Remerciements et annonce du prochain 5 à 7.

Ariella Masboungi

Le prochain 5 à 7 aura lieu le 13 mai 2015 autour de Gilles Duhem. C'est un urbaniste français, exerçant à Berlin, qui travaille sur des quartiers difficiles où il a beaucoup œuvré à l'inclusion des populations. Je remercie Manuel et Ariane pour leurs propos ainsi que le public pour avoir contribué à ce débat.