



École des Ponts

ParisTech

mastère spécialisé

amur

L'embouchure de la Tamagawa, un rapport à la baie retrouvé

Aménagement et maîtrise d'ouvrage urbaine
Atelier international
Paris - Tokyo (mars, avril, mai 2013)

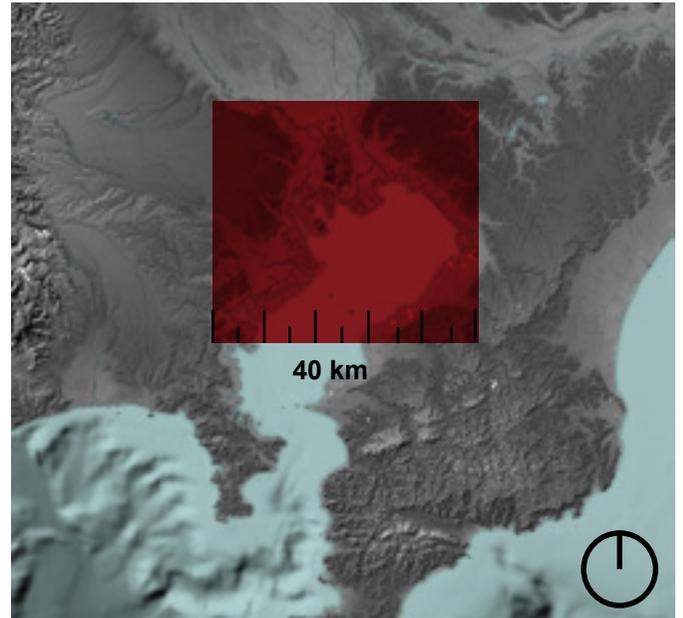
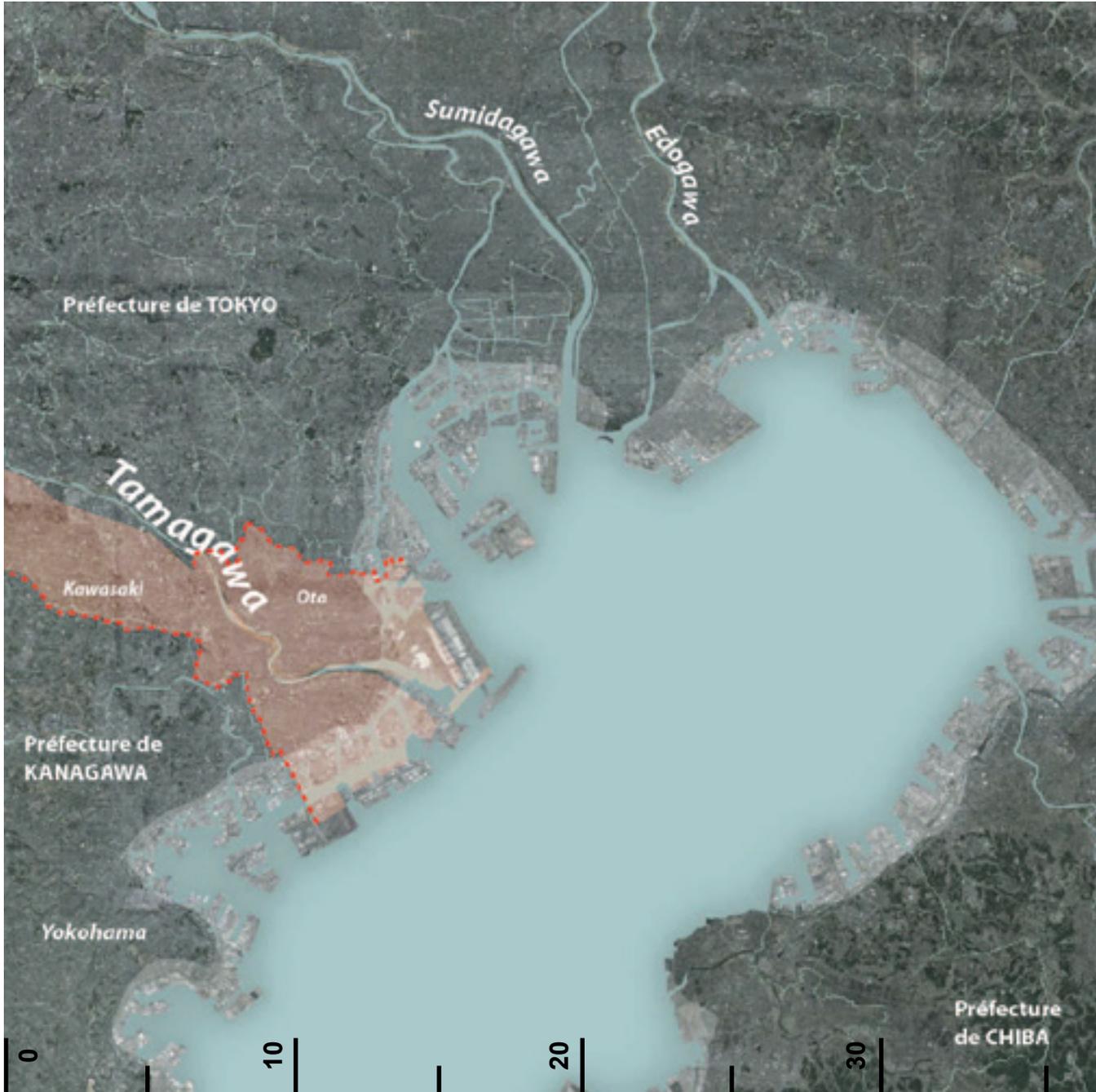
Équipe projet
Amina Boudda
Marie Chevillotte
Neil Hammouni
Sarah Moretti
Clémence Morlet

Enseignants
Claude Prelorenzo
Nathalie Roseau

Promotion 2012 - 2013

INTRODUCTION GENERALE	p. 3
• Un territoire en frange	p. 4
• Un territoire de seuils	p. 6
DIAGNOSTIC – les dialectiques du territoire	p. 8
1. Entre un territoire des confins de ville et un pôle de développement intégré à la métropole	p. 10
2. Entre dynamisme des pièces structurantes et perte de relation à la baie	p. 14
3. Entre densification urbaine et intensification économique	p. 18
ENJEU – la double mutation du territoire à accompagner	p. 24
STRATÉGIE – de nouveaux rapports à la baie	p. 26
PROJET	p. 28
1. Présentation générale	
• Le contexte territorial d’avancée de la ville sur les remblais	p.30
• Présentation du site de projet : le remblai Nord	p. 32
2. Présentation du projet	
• Un préalable, la transition ville-port autour de la future gare de Kawasaki Port	p. 38
• Un ancrage local des infrastructures de mobilité	p.43
• Une trame poreuse créant des continuités pour tout type de mobilités	p. 46
• Un remblai aux fonctions urbano-portuaires	p. 48
• Un linéaire de baie retrouvé	p. 50

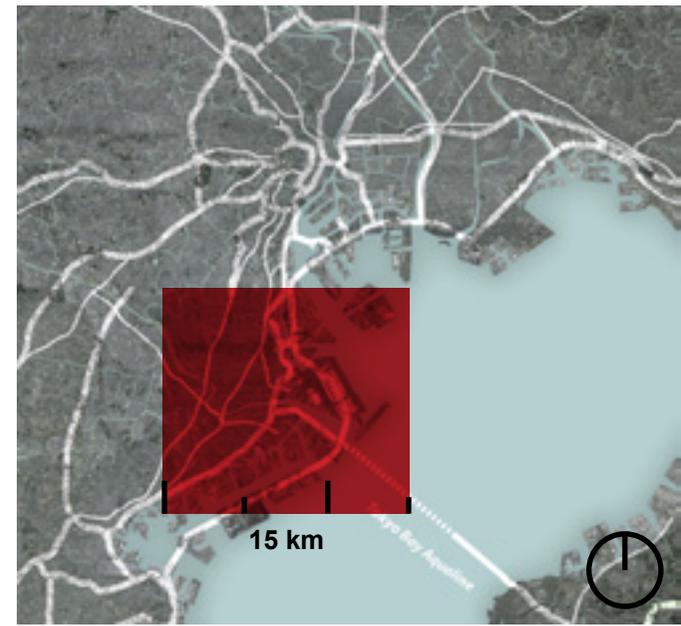
« Tokyo la détruite et la reconstruite est une pieuvre aux tentacules élastiques », écrivait Jean Cocteau de cette vaste agglomération qui, vue du haut, ressemble à une large nappe urbaine que seuls la topographie et les éléments aquatiques viennent interrompre. De plus près, cette nappe révèle des discontinuités et une grande diversité de situations comme celles formées à l'embouchure de la Tamagawa, aux confins sud de Tokyo. Caractérisé par la présence de grands éléments fonctionnels et structurants que sont l'aéroport de Haneda et le port de Kawasaki, ce site peut-être à première vue regardé comme une frange à l'échelle de la métropole. A celle resserrée du site, elle est composée d'une mosaïque d'entités formant des seuils plus ou moins poreux entre elles.



UN TERRITOIRE EN FRANGE

D'une longueur de près de 140 kilomètres, le fleuve Tama forme une limite naturelle qui distingue deux entités administratives, la préfecture de Tokyo et celle de Kanagawa. Au niveau de l'embouchure urbanisée du fleuve, il sépare l'arrondissement d'Ota – situé aux confins sud de Tokyo – du commencement de la ville de Kawasaki. Le nom même de Kawasaki – littéralement « le bout du fleuve » – traduit cette localisation spécifique à l'interface entre deux eaux. Elle constitue plus généralement avec Ota un entre-deux, intercalé entre deux pôles urbains d'envergure métropolitaine que sont le centre de capitale japonaise et Yokohama, deuxième plus grande ville du pays.

Ce site constitue ainsi une véritable interface, à la croisée des eaux et de centres urbains de premier ordre. Mais cette situation en frange, du fait de son caractère d'embouchure, n'est néanmoins pas synonyme de vide et a constitué une opportunité pour le développement d'activités spécifiques, telles que l'aéroport de Haneda et le port de Kawasaki.



UN TERRITOIRE DE SEUILS

En effet, le développement des deux rives d'Ota et Kawasaki est lié, dès leur origine, à la présence de la baie. Anciens villages de pêcheurs, ces territoires se sont dans l'histoire récente spécialisés au niveau de l'embouchure par la constitution progressive de remblais fonctionnels, conduisant à la perte de relation directe à la baie.

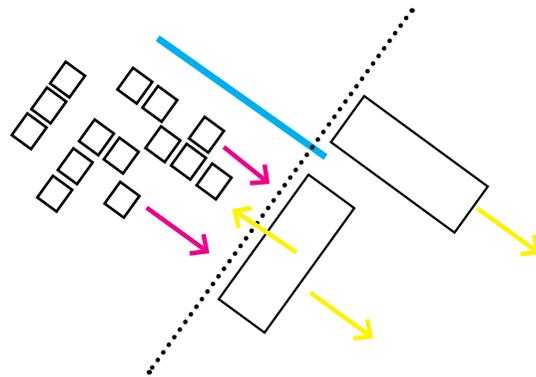
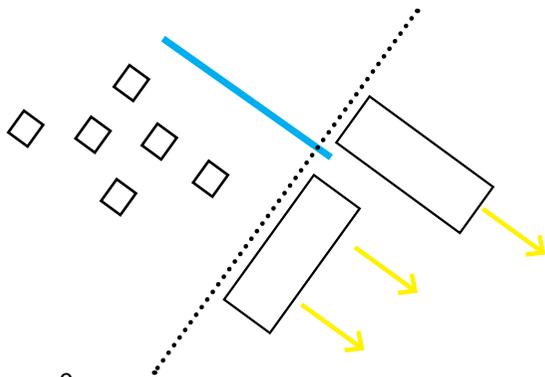
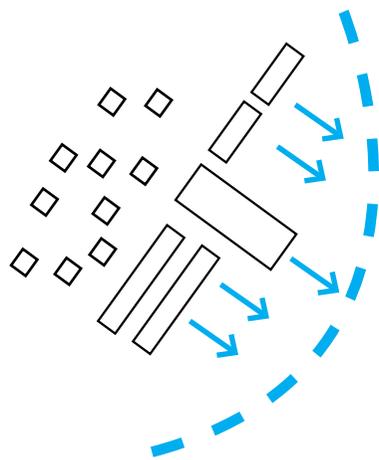
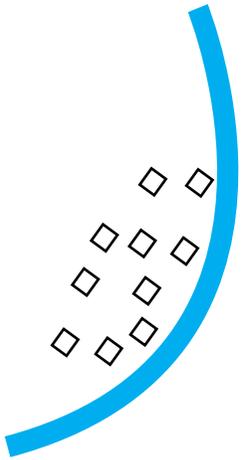
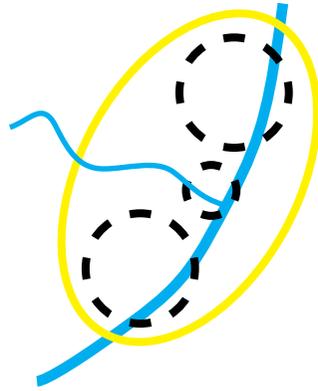
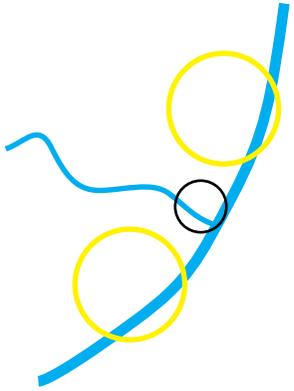
Sur ces remblais se sont développés des éléments structurants dans le cadre d'un report d'activités nuisibles en dehors du centre de Tokyo : la zone industrialo-portuaire de Kawasaki et l'aéroport de Haneda à Ota. Ces éléments structurants sont des pièces urbaines de grande dimension constituant des marqueurs pour le territoire qui se caractérisent par leurs fonctions spécifiques et un aménagement singulier ; elles sont relativement introverties par rapport au reste du tissu sur lequel elles exercent une influence (pompage, servitudes, ...).

Ces grandes pièces, de fait de leurs spécificités, se sont développées en tournant le dos à la ville originelle, participant ainsi à la formation de seuils voire de ruptures dans la mosaïque que constitue ce territoire d'entre-deux, et ce notamment entre l'urbain et l'eau avec l'avancée progressive des remblais sur la baie, conduisant entre autre à la perte en lisibilité de l'embouchure historique et naturelle du fleuve de la Tama.

DIAGNOSTIC

DIAGNOSTIC

Les dialectiques du territoire

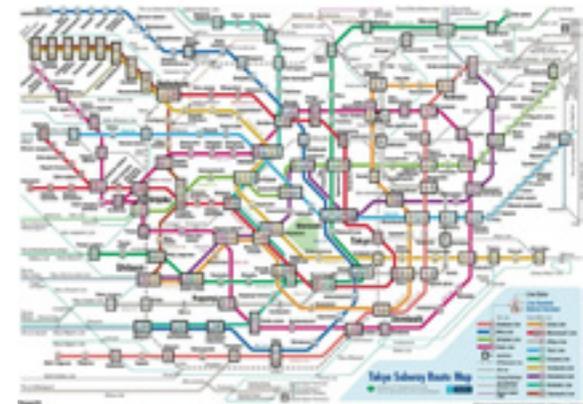
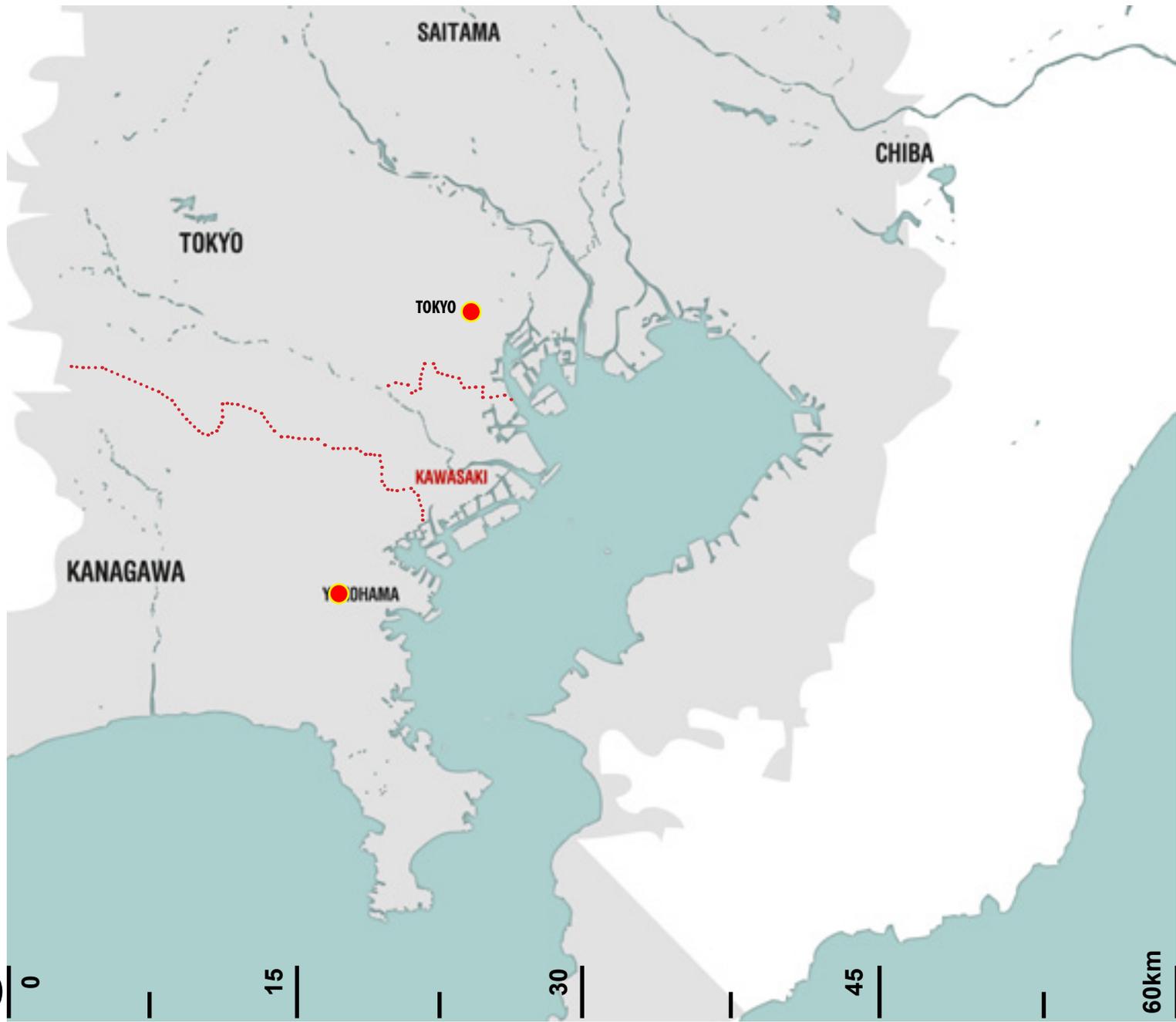


Les dynamiques à l'œuvre sur ce territoire, et notamment entre ses pièces, sont complexes. C'est pourquoi il s'agit de les comprendre dans le cadre de trois dialectiques passées, actuelles et futures qui sont les suivantes :

entre un territoire des confins de ville et un pôle de développement intégré à la métropole,

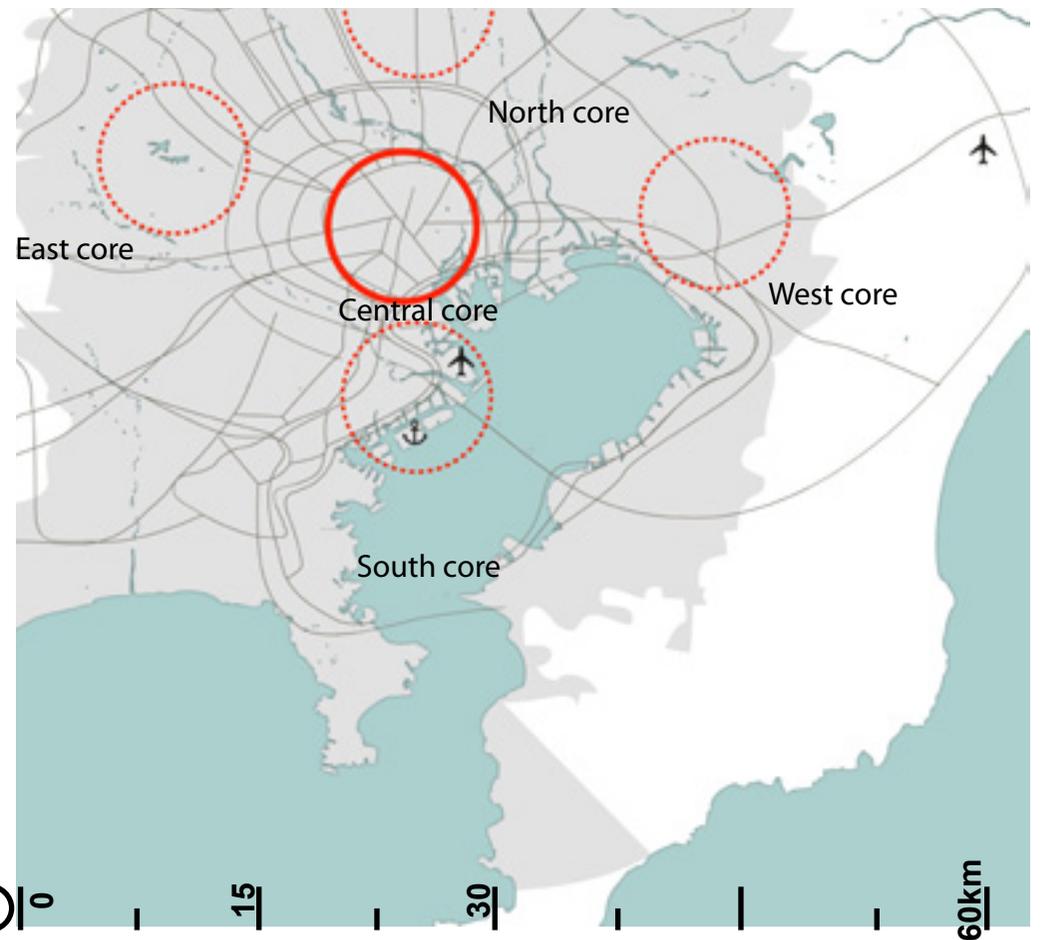
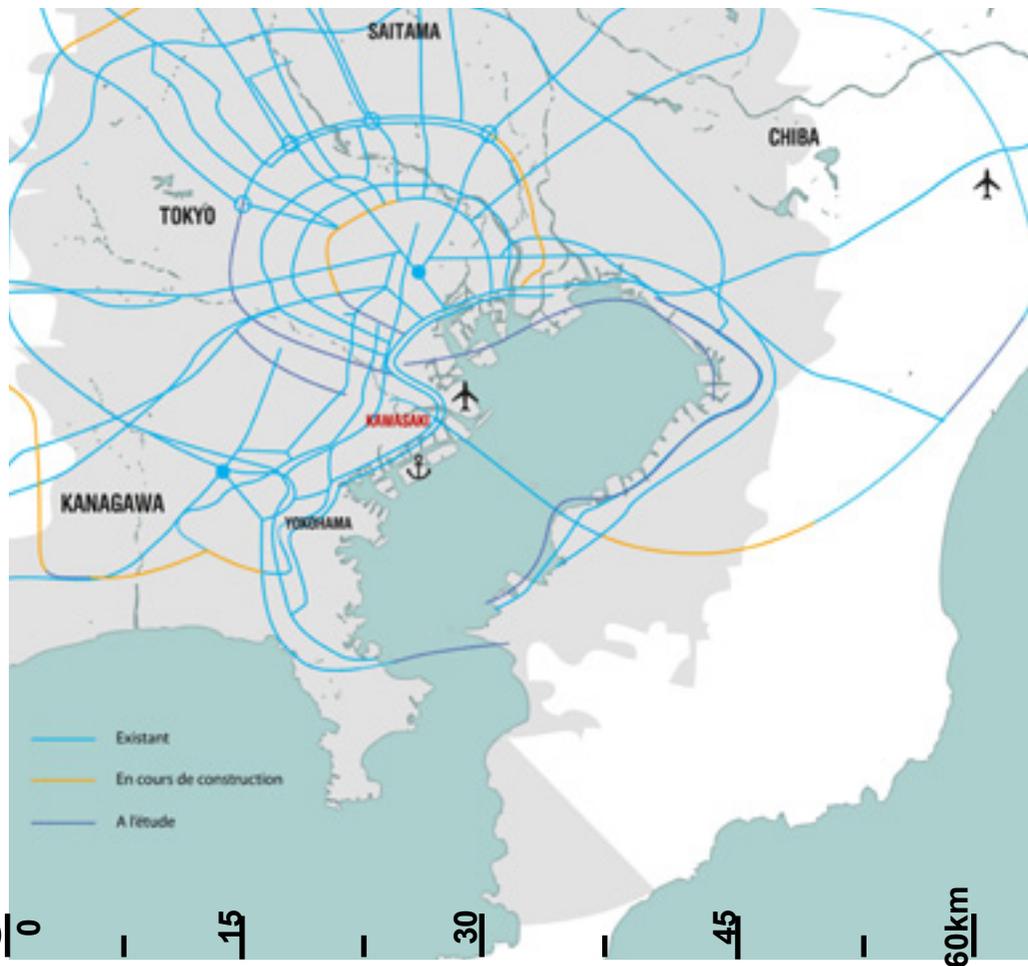
entre dynamisme des pièces structurantes et perte de relation à la baie,

entre densification urbaine et intensification économique.



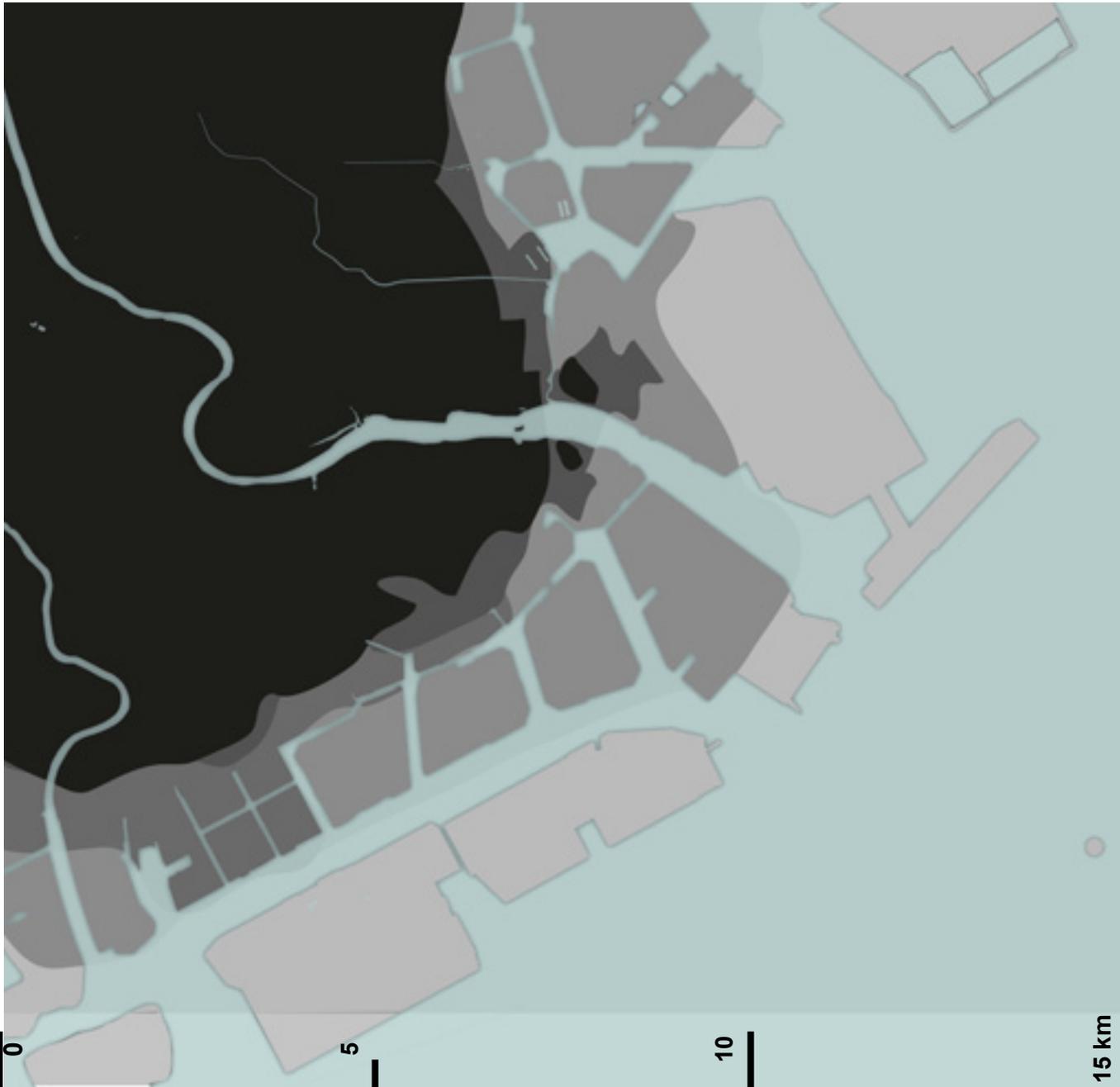
1. ENTRE UN TERRITOIRE DES CONFINS DE VILLE ET UN PÔLE DE DÉVELOPPEMENT INTÉGRÉ À LA MÉTROPOLE





1. ENTRE UN TERRITOIRE DES CONFINS DE VILLE ET UN PÔLE DE DÉVELOPPEMENT INTÉGRÉ À LA MÉTROPOLE

L'embouchure de la Tamagawa peut, du fait des fonctions dont elle est le support, être considérée comme un territoire servant, une interface fonctionnelle, statut qui est lié à sa position de porte d'entrée et de sortie sur le territoire métropolitain. Si le renforcement des grandes pièces que sont l'aéroport et le port correspondaient au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale à une servitude de la ville de Tokyo, leur intensification, la densification de l'urbanisation et la bonne desserte placent aujourd'hui Ota et Kawasaki au centre de l'échiquier métropolitain. En effet, les deux rives sont identifiées par le Tokyo Metropolitan Gouvernement comme un des quatre pôles de développement à intensifier dans les décennies prochaines, le pôle Sud de développement de la métropole tokyoïte. Elles ne sont plus aux confins de la métropole mais intégrées à son fonctionnement futur, et voire même relativement centrales si l'on considère d'une part la conurbation Tokyo-Yokohama et sa situation pivot dans celle-ci et d'autre part, le linéaire de la baie qui devient un axe de développement majeur de la métropole.



- 2013
- 1974
- 1930
- 1913

2. ENTRE DYNAMISME DES PIÈCES STRUCTURANTES ET PERTE DE RELATION À LA BAIE





2. ENTRE DYNAMISME DES PIÈCES STRUCTURANTES ET PERTE DE RELATION À LA BAIE

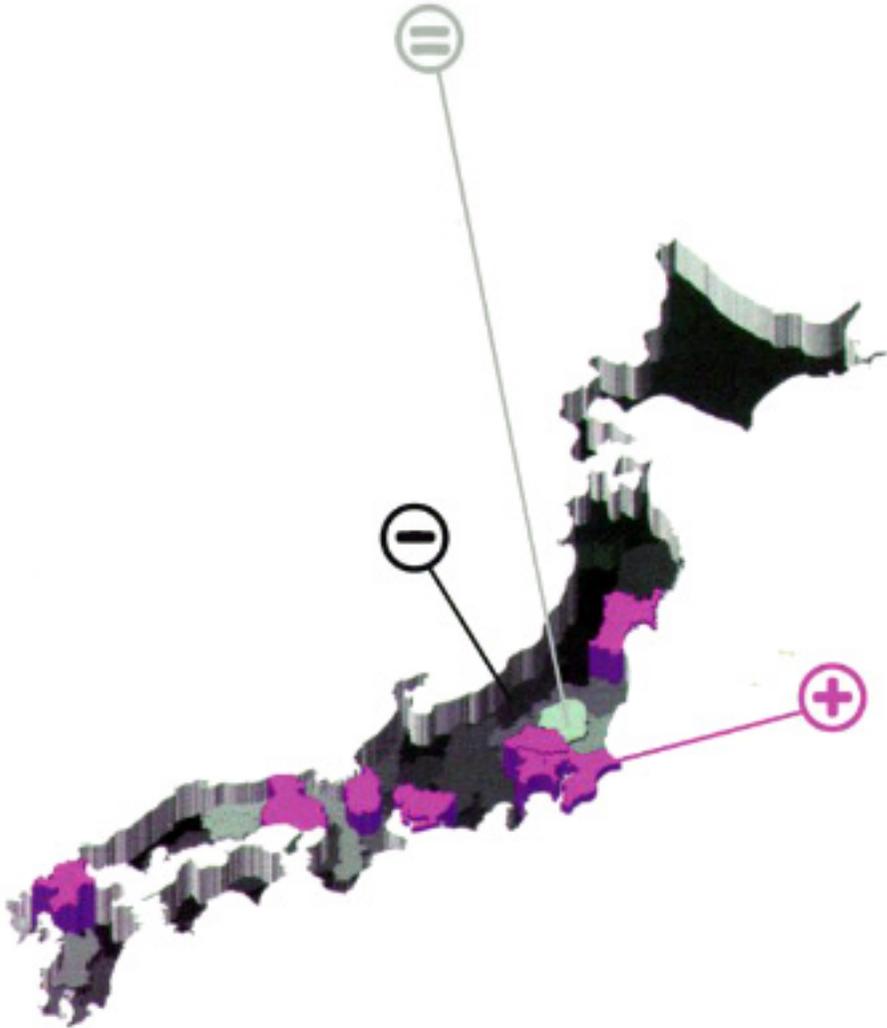


Cette situation pivot entre les deux grands pôles urbains a notamment permis au port de Kawasaki de former, en lien avec un réseau d'universités et de zones d'activités et de développement, la Keihin Industrial Area visant à restructurer et rendre compétitif à l'échelle mondiale les activités industrielles sur la baie. Quant à l'aéroport de Haneda, contrairement à celui de Narita situé à 60 kilomètres du centre de Tokyo et qui est arrivé à la limite de ses capacités d'expansion, il retrouve une attractivité bénéficiant d'une situation stratégique, à seulement 14 kilomètres du centre de Tokyo. De ce fait, les flux de l'aéroport sont amenés à s'intensifier et justifieront probablement une nouvelle extension sur d'autres remblais. Néanmoins, si les terres artificielles constituent le support du dynamisme du territoire, elles contribuent aussi à une perte de relation avec la baie.

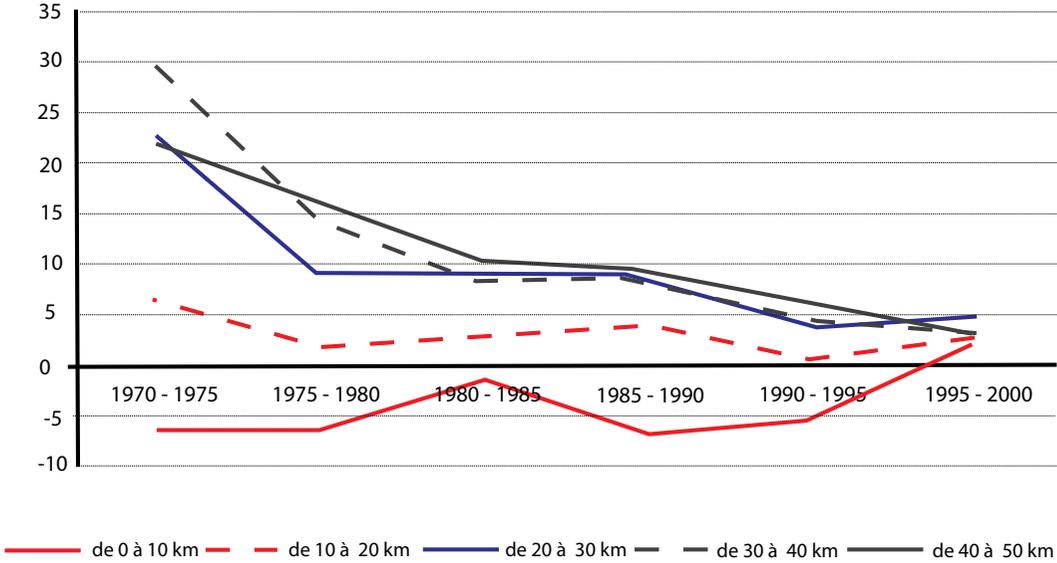


La constitution de ces remblais démarre véritablement au lendemain du grand tremblement de terre du Kanto en 1923. Alors qu'ils étaient situés en périphérie de la ville dense, ils réutilisent des débris issus du séisme pour commencer une rapide expansion vers la baie. Cette opération avait pour but d'y rapatrier les fonctions industrielles et pétrochimiques les plus à risque de Tokyo et Yokohama. Un peu plus tard, le petit aérodrome créé en 1913 s'internationalise pour devenir l'aéroport de Haneda à partir de 1931. De même la modernisation du port s'amorce à la même période. Si la progression des remblais ralentit pendant la Deuxième Guerre mondiale, elle s'intensifie au lendemain de celle-ci et ce notamment sur le site de l'aéroport, dont l'agrandissement par les Américains qui en ont alors le contrôle conduit à la perte totale de relation des habitants à la baie, notamment du fait de l'extension de celui-ci sur des zones dédiées à l'habitation. La mémoire de ce douloureux épisode est commémorée dans l'édification de la porte Tori, située à l'embouchure naturelle du fleuve à la limite de l'aéroport. Sur l'autre rive également, lorsque la gestion du port de Kawasaki devient municipale en 1951, la volonté de faire du port un espace d'envergure internationale accentue la perte de relation entre l'urbain et la baie. Ainsi la spécialisation de ces portions de territoires s'accompagne de la formation de ruptures entre ses pièces et d'une perte de lisibilité.

rétraction urbaine



Taux d'évolution de la population en fonction de la distance au centre de Tokyo (%)



E. DUCOM, 2006. Source : Tokyo Statistical Yearbook, National Institute of Population and Security Research

3. LA TENSION ENTRE DENSIFICATION URBAINE ET INTENSIFICATION ÉCONOMIQUE

densification urbaine



projets de diversification économique



3. LA TENSION ENTRE DENSIFICATION URBAINE ET INTENSIFICATION ÉCONOMIQUE

Ces relations entre les pièces pourraient être repensées dans l'avenir du fait du double phénomène de développement que va connaître le territoire, entre densification urbaine et intensification économique.

Le contexte japonais de rétraction urbaine (*shrinking city*) provoque dans les grandes agglomérations un phénomène de retour vers le centre. Tokyo en particulier, qui a connue un étalement de son urbanisation jusqu'aux limites dressées par la topographie - souvent symbolisée par son « centre vide » (R. Barthes, *L'empire des signes*, 1970) -, connaît aujourd'hui un processus inverse avec une densification urbaine vers la baie. En effet, « après vingt ans de croissance effrénée et de dilution, Tokyo commence par endroit à se rétracter selon un processus centripète jusque là inconnu spatialement, sous la pression d'une énorme forme centrifuge ». En particulier dans un pays où l'urbanisme est caractérisé par son renouvellement permanent, ce contexte général de décroissance et de retour vers la ville peut apparaître vertueux et constituer un atout pour le territoire d'embouchure de la Tamagawa, aujourd'hui situé entre deux pôles urbains, Tokyo et Yokohama et en passe de constituer un véritable système intégré, demain. La densification urbaine probable de celui-ci s'accompagne de la volonté de transfert de certaines activités, faisant du site un véritable territoire de projet identifié dans les plans métropolitains et nationaux.

Parmi ces projets, la plupart sont en lien et s'accrochent aux dynamiques de l'aéroport et du port. En effet, ces grandes pièces constituent de véritables moteurs de développement économique pour les deux rives. Leur rôle devrait être renforcé, avec l'extension de l'aéroport mais aussi avec la reconversion partielle du port vers le tertiaire amorcée par le départ des industries pétrochimiques et des projets comme la création de la Marien Tower. Leur place aussi devrait être confortée du fait des opérations connexes comme celle liée à la stratégie de renouvellement du King Sky Front (et ce notamment dans l'interface ville port) et une vocation plus écologique du site. Ainsi demain le site de l'embouchure pourrait constituer un véritable pôle de développement intégré, comme cela est affiché notamment dans les intentions de la municipalité de Kawasaki, principale autorité du port.

C'est pourquoi il convient selon nous de penser dans un même mouvement ces deux tendances, de densification urbaine et d'intensification économique, pour qu'elles ne se contredisent pas et au contraire forment une opportunité pour repenser le fonctionnement général du territoire d'embouchure, et en particulier les relations entre ville et baie par la mutation des remblais.

PROBLÉMATIQUE

Le site de l'embouchure urbanisée du fleuve de la Tama est marqué par des grandes pièces qui pour la plupart ont émergé dans l'histoire récente en se tournant vers la baie et non la terre, négligeant ainsi les relations avec leur environnement et provoquant une rupture avec la baie.

La tension entre la dynamique de densification et celle d'intensification économique renouvelle cette question car elle trouve à se concrétiser plus particulièrement au niveau des remblais et des seuils des pièces structurantes.

ENJEUX

En effet les limites de ce territoire, et en particulier la limite constituée par la baie, devraient être à nouveau modifiées du fait de la double mutation à venir de densification urbaine et d'intensification économique. C'est pourquoi il convient d'accompagner et de penser dans un même mouvement, et non comme des dynamiques en apparence opposées, ces deux processus pour qu'ils ne se contredisent pas et au contraire impulsent ensemble des nouveaux rapports à la baie et entre les pièces au niveau de l'embouchure historique là où la rupture est actuellement la plus brutale.

Cette opportunité pour retrouver la baie renvoie à la prise en considération de plusieurs enjeux :

1/ La stratégie territoriale de cette embouchure située au cœur de la Keihin zone, entre Tokyo et Yokohama

_ Comment trouver une nouvelle spécificité pour ce territoire qui a abrité, dès le tremblement de terre du Kanto, les activités les plus à risques et qui pourrait tirer aujourd'hui profit de sa situation stratégique ?

_ Comment dépasser la structuration fin de ville d'Ota et de début de ville de Kawasaki pour donner une unité au territoire ?

2/ L'accompagnement de l'intensification et de la diversification des activités liées aux deux moteurs que sont le port et l'aéroport dans le contexte de rétraction urbaine

_ Comment accompagner le renforcement des éléments structurants et les opérations connexes en traitant leur intégration dans le territoire pour créer les conditions favorables à une urbanisation future et à une diffusion d'effets positifs sur l'ensemble du territoire ?

_ Comment en outre révéler le génie du lieu dans le cadre des transformations à venir ?

3/ Le traitement des limites et de leur caractère mouvant

_ Comment impulser un retour vers la baie en profitant des mutations à venir, et ce par un traitement des deux seuils (historique et fonctionnel) et de leur lisibilité de l'embouchure ?

_ Comment penser une diversité d'accès/ rapports/usages à la baie (fonctionnels comme urbains) qui puissent coexister (sans contredire le dynamisme économique) et intégrer la question de la réversibilité ?

STRATÉGIES

Accompagner la poursuite du développement de l'embouchure consiste à mettre en place une stratégie qui tire parti du genius loci du site dans ses dimensions historique et fonctionnelle et qui prenne en compte le caractère mouvant de ses limites. Alliant valorisation des pièces économiques et urbanisation ponctuelle, notre stratégie vise à retrouver la baie et à travailler les relations entre les pièces dont elle est et sera le support.

Ainsi notre vision s'appuie :

D'une part, sur une stratégie propre au territoire de rapport à la baie qui reconnaît et valorise les éléments structurants du territoire comme facteurs de développement et d'identité :

_ en appuyant la vocation de la baie comme un véritable axe de développement métropolitain qui puisse renforcer le dynamisme du territoire,

_ en renforçant les liens entre les éléments structurants pour améliorer la synergie entre eux, source de développement et d'ancrage au territoire.

Et d'autre part, sur la volonté de profiter de l'évolution de la fonction de certains remblais pour retrouver le lien entre la ville et baie par des opérations mixtes, pensant une plus grande porosité et une lisibilité des espaces depuis la ville originelle, en outre depuis le seuil de l'embouchure historique :

_ en travaillant la lisière ville / port,

_ en donnant accès à la baie, notamment l'accessibilité au linéaire rompu au niveau de l'embouchure fonctionnelle

_ en favorisant l'évolution urbano-portuaire du remblai Nord

PROJETS



1. PRÉSENTATION GÉNÉRALE

Le contexte territorial d'avancée de la ville sur les remblais

L'aménagement de notre site de projet que nous détaillerons ci-après (le remblai portuaire situé à l'embouchure de la Tamagawa ainsi que la lisière ville-port) s'inscrit dans le cadre :

_ D'une part, de l'évolution économique d'une partie du port vers des activités tertiaires et de recherche-développement. Ces nouvelles activités portuaires étant plus compatibles avec des activités urbaines, cela permet d'envisager un retour de la ville à l'eau et de nouveaux rapports à l'eau.

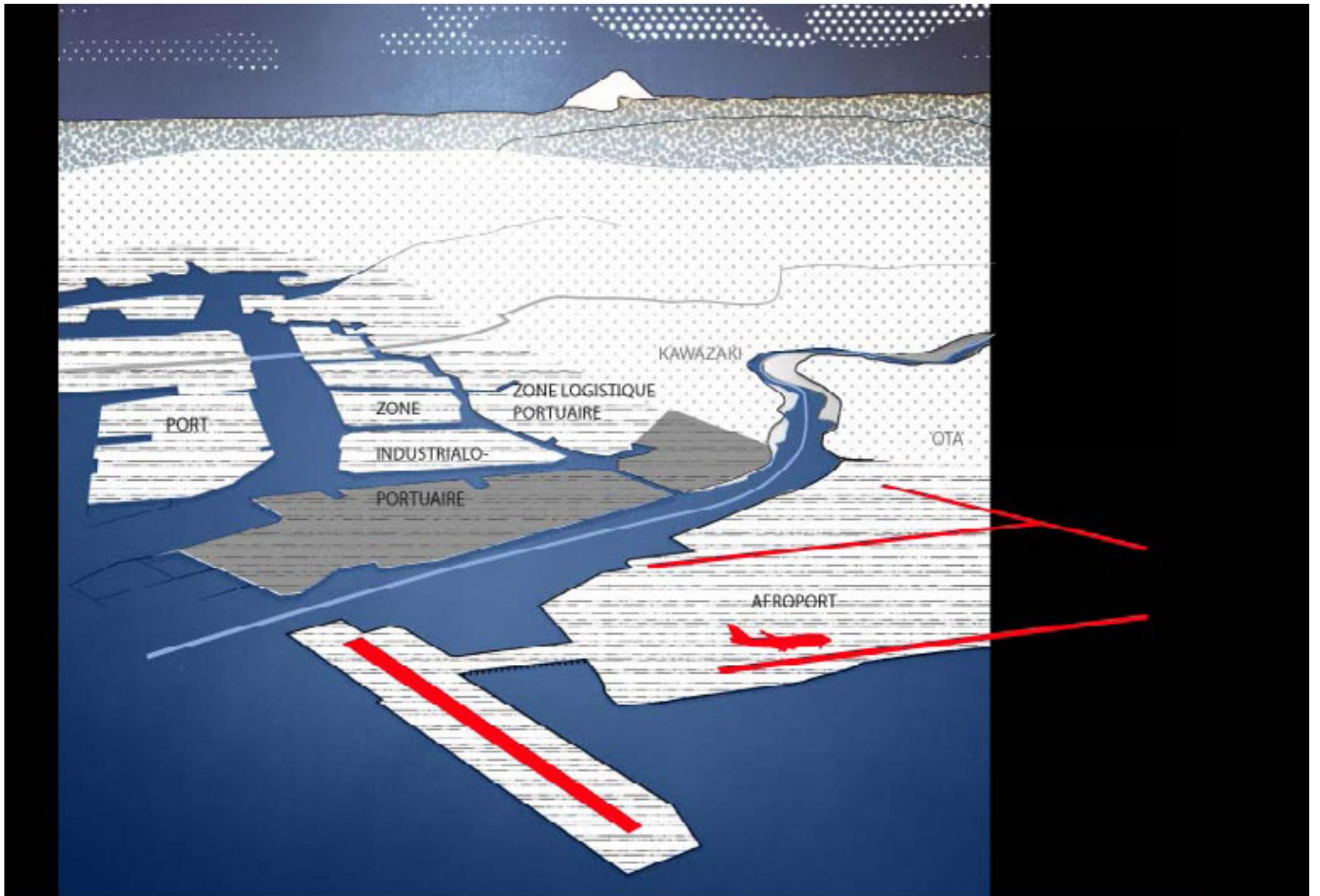
_ D'autre part, de l'évolution de la lisière ville-port (projets de développement de la Tonomachi Area, arrivée d'une nouvelle ligne de transport en commun) qui justifie également l'avancée de la ville sur un terre-plein aujourd'hui exclusivement portuaire.

Dans la perspective de l'avancée de la ville, il s'agit premièrement de donner accès à l'eau aux habitants de Kawasaki voire de la métropole tokyoïte en constituant un espace qui propose un rapport original à la baie ; deuxièmement il s'agit d'apporter de l'urbanité sur le site sans pour autant être dans un projet de tabula rasa.

Logique d'aménagement du site de projet

C'est donc l'aménagement de la lisière ville-port, impulsée par l'arrivée d'une nouvelle gare, qui permettra d'insuffler une nouvelle dynamique urbaine au sein du remblai nord. Cette dynamique pourra trouver une première concrétisation dans le meilleur ancrage de l'infrastructure autoroutière et dans la mise en service d'un tramway, tous deux accrochés à la nouvelle gare.

Ces premières évolutions permettront une transformation plus large du site et le déploiement d'une nouvelle programmation. Cette transformation du site se fera toutefois en prenant en compte le génie du lieu et son contexte industriel. Des activités industrielles peu polluantes pourront être conservées, ainsi que des éléments symboliques de patrimoine. La relation au port de Kawasaki et à l'aéroport de Haneda et plus largement le développement d'une nouvelle relation à la baie se feront par l'aménagement du linéaire de l'embouchure et de points de vue sur ces éléments structurants. Enfin, l'introduction d'une composante végétale dans un environnement minéral et artificielle donne un caractère inédit à l'aménagement de ce terre-plein (à titre d'exemple, le terminal de ferry à Yokohama en est complètement

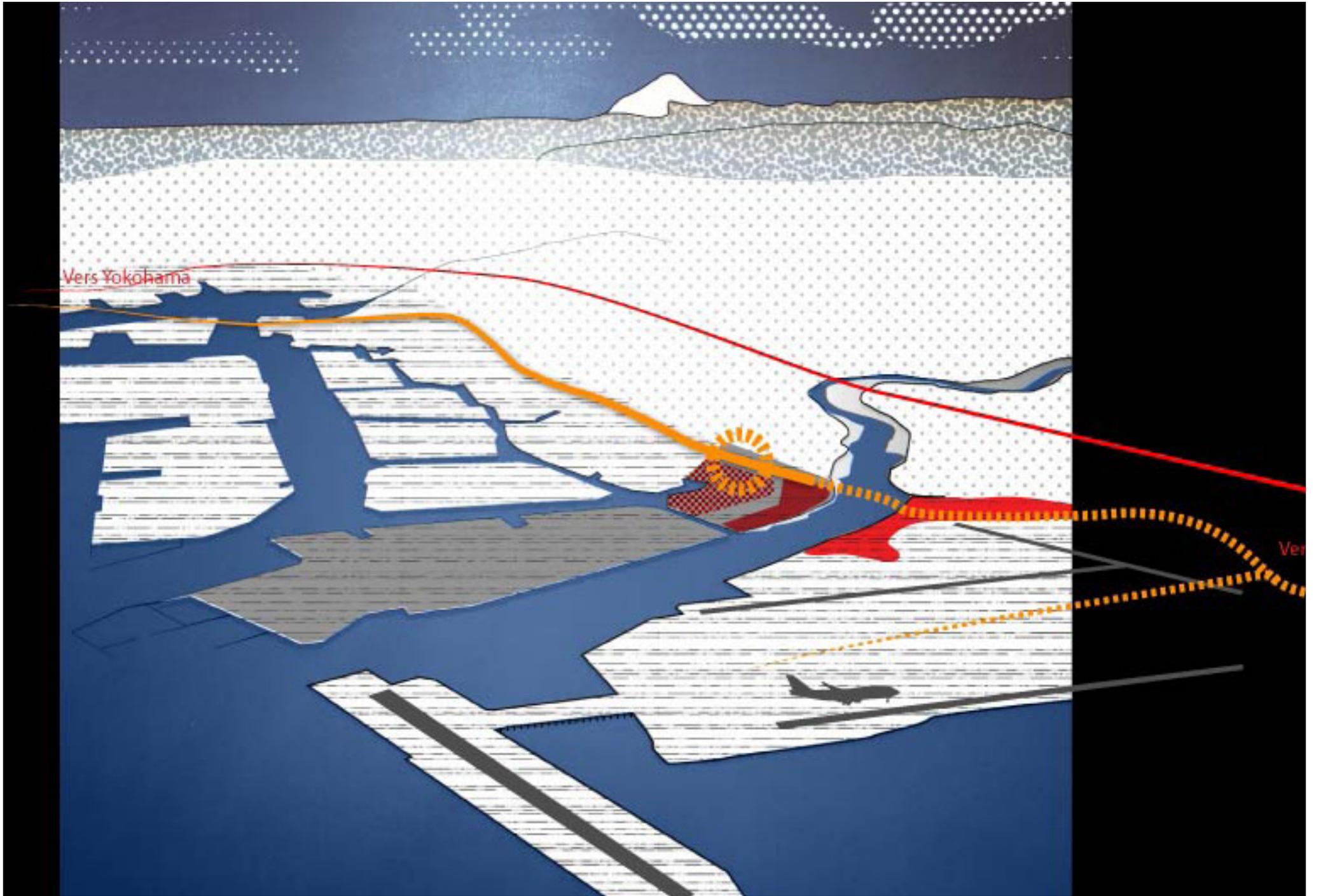


PRÉSENTATION DU SITE DE PROJET : LE REMBLAI NORD

Un site localisé au carrefour du territoire

Cette stratégie de reconquête des seuils des pièces structurantes, applicable à l'ensemble du territoire de l'embouchure peut s'incarner dans un site de projet qui comprend le remblai Nord de la zone industrialo-portuaire ainsi que la lisière ville / port. Ce site apparaît particulièrement pertinent à plusieurs niveaux.

Tout d'abord par sa **localisation** au carrefour du territoire : il se situe au cœur du fonctionnement des pièces structurantes (emprise à part entière du port de Kawasaki, il fait face à l'aéroport de Haneda) tout en étant en contact étroit avec la ville de Kawasaki, en interface avec le tissu résidentiel. Il constitue d'ailleurs la limite mouvante de la ville, sa façade maritime en prenant place entre l'embouchure historique de la Tamagawa et son embouchure fonctionnelle. A l'échelle de l'agglomération, ce territoire de seuils se situe au croisement de deux axes routiers métropolitains qui le lient directement d'une part, au territoire urbain de Kawasaki (autoroute est – ouest) et d'autre part à l'aéroport de Haneda, à la préfecture de Chiba ainsi qu'au reste du port de Kawasaki et à Yokohama par la *Tokyo Aqua Bay Line*.

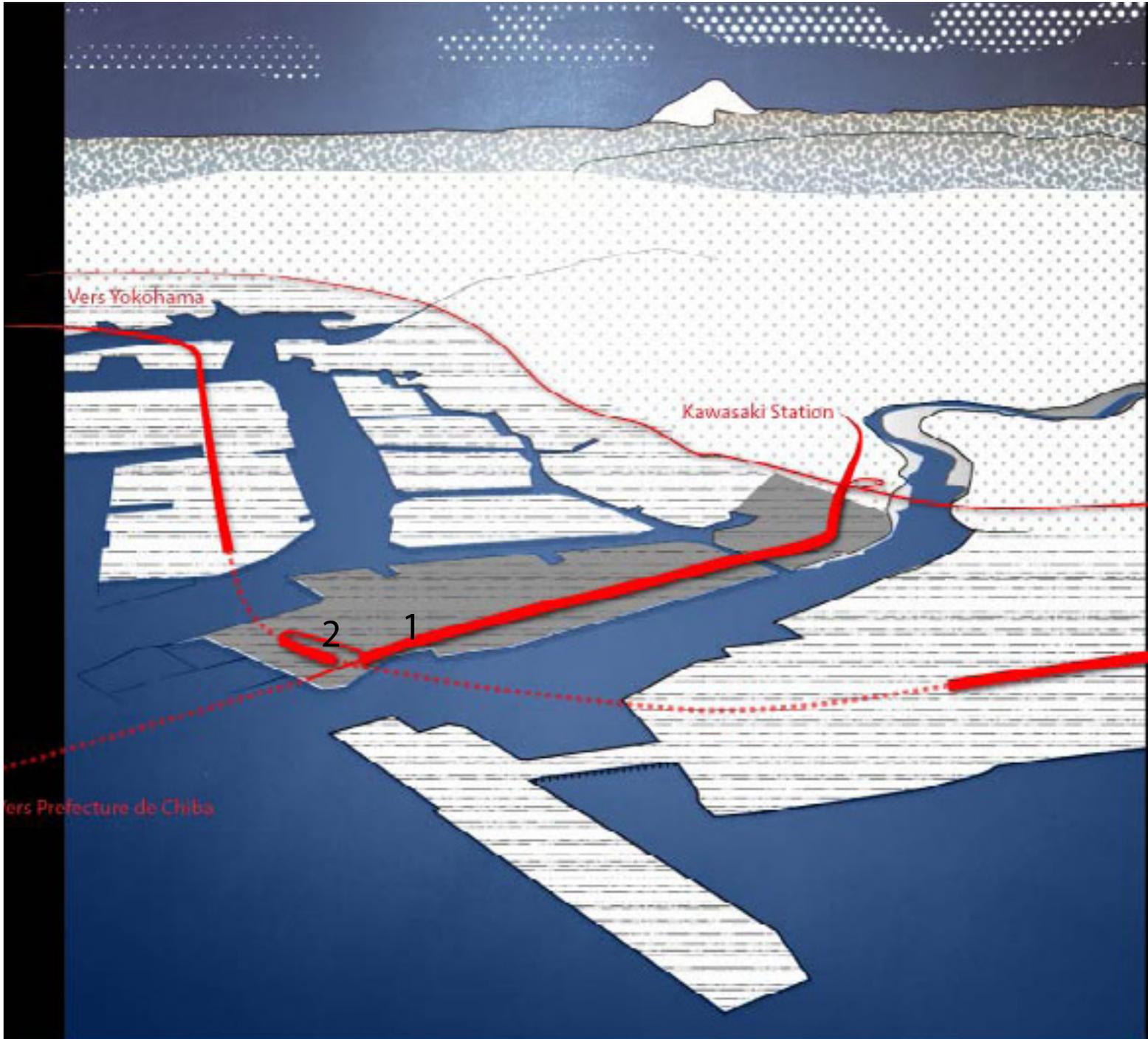


PRÉSENTATION DU SITE DE PROJET : LE REMBLAI NORD

Au croisement de deux autoroutes métropolitaines

Ce site est également **en mutation** : il est le support de projets municipaux et métropolitains qui seront autant de leviers pour son évolution. Il sera jouxté par une nouvelle infrastructure de transport en commun (train rapide, en étude pour 2020 en lieu et place de la Tokaido Freight Branch Line), et sa morphologie en un terre-plein unique facilitera son accessibilité. Ce site prolonge également le projet de pôle spécialisé de recherche et développement de la Tonomachi Area (en particulier le projet de *King Sky Front* - désigné comme zone prioritaire de développement en janvier 2012) et fait face au projet de zone hôtelière et de congrès en frange de l'aéroport de Haneda (dont la première phase doit être complétée en 2015 et porte le nom de *airport Coastal Grand Vision 2030*).

Ces projets s'inscrivent plus largement dans la **volonté de tertiarisation d'une partie de la zone industrialo-portuaire**. En effet le remblai nord abrite aujourd'hui de nombreuses activités pétrochimiques qui doivent être déplacées sur la rive Nord du Japon (mer du Japon) dans une volonté de l'Etat de regroupement de ces activités. Outre des zones aujourd'hui délaissées, le remblai comporte des citernes qui sont des lieux de stockage, des lieux de transformation-raffinerie, une grande ferme de panneaux photovoltaïques, des manufactures, des bureaux et des parkings ; en dehors des activités pétrochimiques, de nombreuses activités présentes sont compatibles avec des activités urbaines. L'analyse de ces activités nous donne leur potentiel de maintien, de mutation ou de réhabilitation pour de nouveaux usages.



PRÉSENTATION DU SITE DE PROJET : LE REMBLAI NORD

Un territoire dynamique

Par ailleurs, ces activités industrialo-portuaires ont justifié la **mise en place d'une excellente desserte routière d'échelle métropolitaine** (deux autoroutes dont une sur trois niveaux) et d'une desserte ferroviaire exclusivement utilisée pour le fret. Ces infrastructures donnent aux activités industrielles une irrigation technique et rapide ; elles connectent le site à l'ensemble de la métropole et lui offre une forte visibilité.



- | | |
|---|-----------------------|
| ■ | INFRASTRUCTURES |
| ■ | LOGEMENTS |
| ■ | EQUIPEMENTS |
| ■ | LIEUX DE RETRAITEMENT |
| ■ | MANUFACTURES |
| ■ | BUREAUX |
| ■ | LOGISTIQUE |
| ■ | ESPACES VERTS |

2. PRÉSENTATION DU PROJET

Un préalable, la transition ville-port autour de la future gare de Kawasaki Po





2. PRÉSENTATION DU PROJET

Un préalable, la transition ville-port autour de la future gare de Kawasaki Po

L'avancée de la ville pourra être favorisée par des interventions au niveau de la lisière entre le port et la zone résidentielle de Kawasaki. L'aménagement de cette lisière constituera une étape dans la stratégie de reconquête du remblai Nord du port.

Il s'agit de s'appuyer sur l'arrivée d'une nouvelle ligne de TC souterraine et de l'aménagement d'une nouvelle gare pour concevoir un projet d'interface ; ce projet a comme objectif de faciliter l'accès à l'eau au niveau de l'embouchure historique et au niveau de la zone industrialo-portuaire (accès à la darse Nord) ; il permet également de favoriser une hybridation des fonctions présentes aujourd'hui assez séparées (industrie et résidentiel) et le développement de dynamiques urbaines. Enfin, ce projet constituera, à travers un premier aménagement des infrastructures conduisant au port, un site relais vers la reconversion du remblai nord.

Tout d'abord, l'arrivée d'une ligne de TC est l'occasion de faire une nouvelle gare, située à l'interface entre l'autoroute est-ouest conduisant à Kawasaki, le réseau ferré et le boulevard séparant les industries de la zone plus résidentielle. Cette gare pourra être le support d'activités diversifiées, qui pourront s'articuler et être en support des projets lancés par la municipalité comme par exemple des dispositifs type pépinière d'entreprises qui pourront faciliter le déploiement de projets innovants.

Cette gare prend la forme d'un bâtiment signal, offrant des vues sur l'embouchure et le port. Elle sert d'accroche au tracé d'un cheminement vert qui fera le lien entre la gare existante (Kojima Shinden) et la nouvelle gare et facilite le développement de cette zone d'entre-deux gare et l'hybridation des usages. Au-delà, ce cheminement vert sera poursuivi au nord, jusqu'à l'embouchure historique aménageant ainsi un premier linéaire vert qui donne un nouveau contact à l'embouchure.

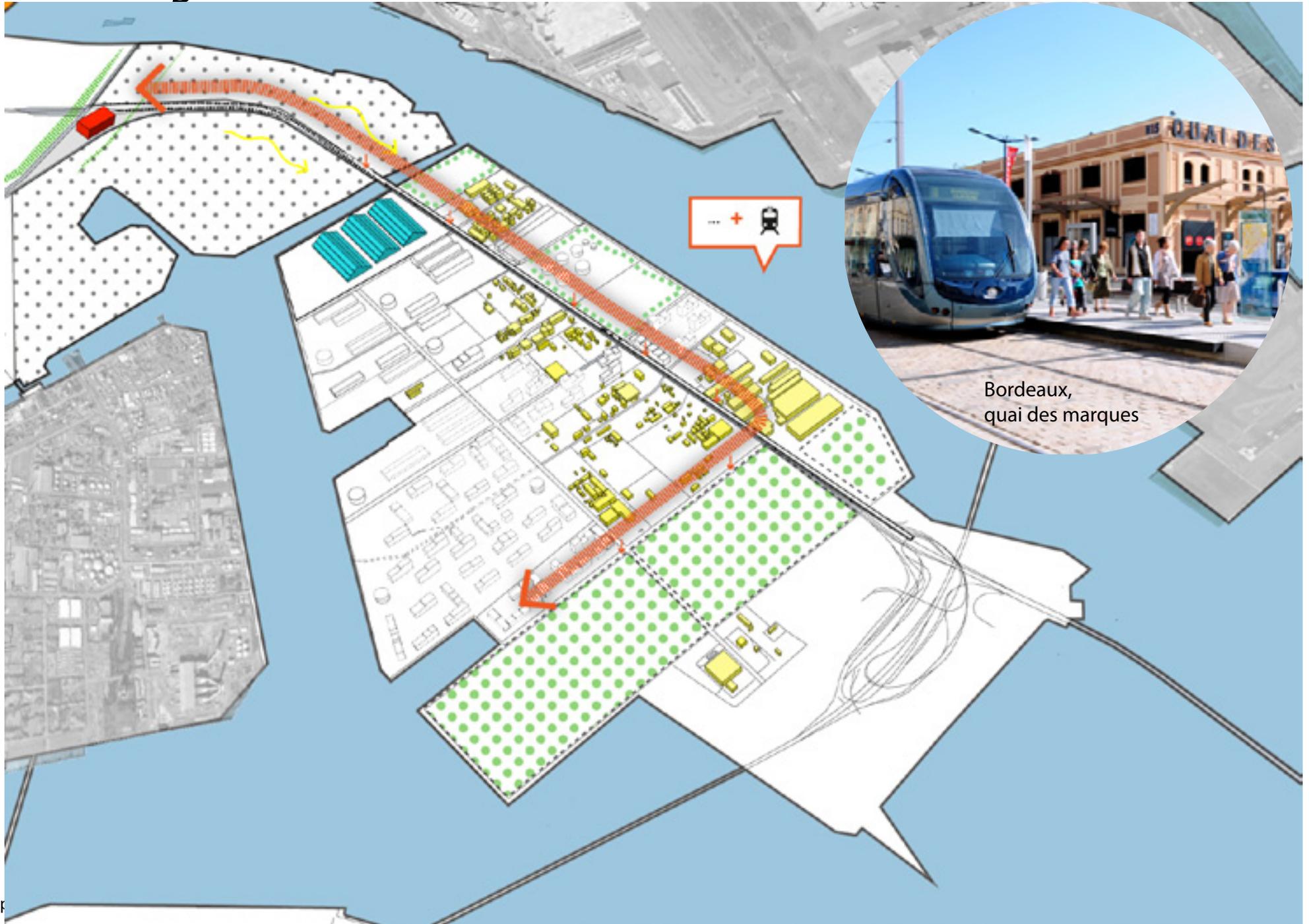
Un deuxième linéaire vert entre les industries et la zone mixte (résidentiel / industrie) constitue un deuxième filtre vers le port et facilite la transition avec l'aménagement d'espaces publics permettant de retrouver le contact à l'eau au niveau de la darse.

Ces linéaires sont le support d'une évolution de cette lisière et d'une plus grande hybridation entre urbain et portuaire. Au-delà, l'autoroute est-ouest constituera, par son aménagement en parkway (à partir du point où elle devient aérienne et jusqu'au bout du remblai nord), une porte d'entrée sur le remblai. Elle pourra jouer un rôle de vitrine pour les nouveaux équipements qui doivent être déployés dans le cadre des projets de la municipalité (King Sky Front et le pôle d'ingénierie médicale).

Cet ancrage local de l'infrastructure routière que nous détaillons plus loin, s'accompagne de la mise en place d'un nouveau TC, en réponse aux besoins précédemment identifiés : il s'agira d'un tramway qui permettra de faire le lien entre la zone résidentielle existante et le nouveau quartier.

2. PRÉSENTATION DU PROJET

Un ancrage local des infrastructures de mobilité





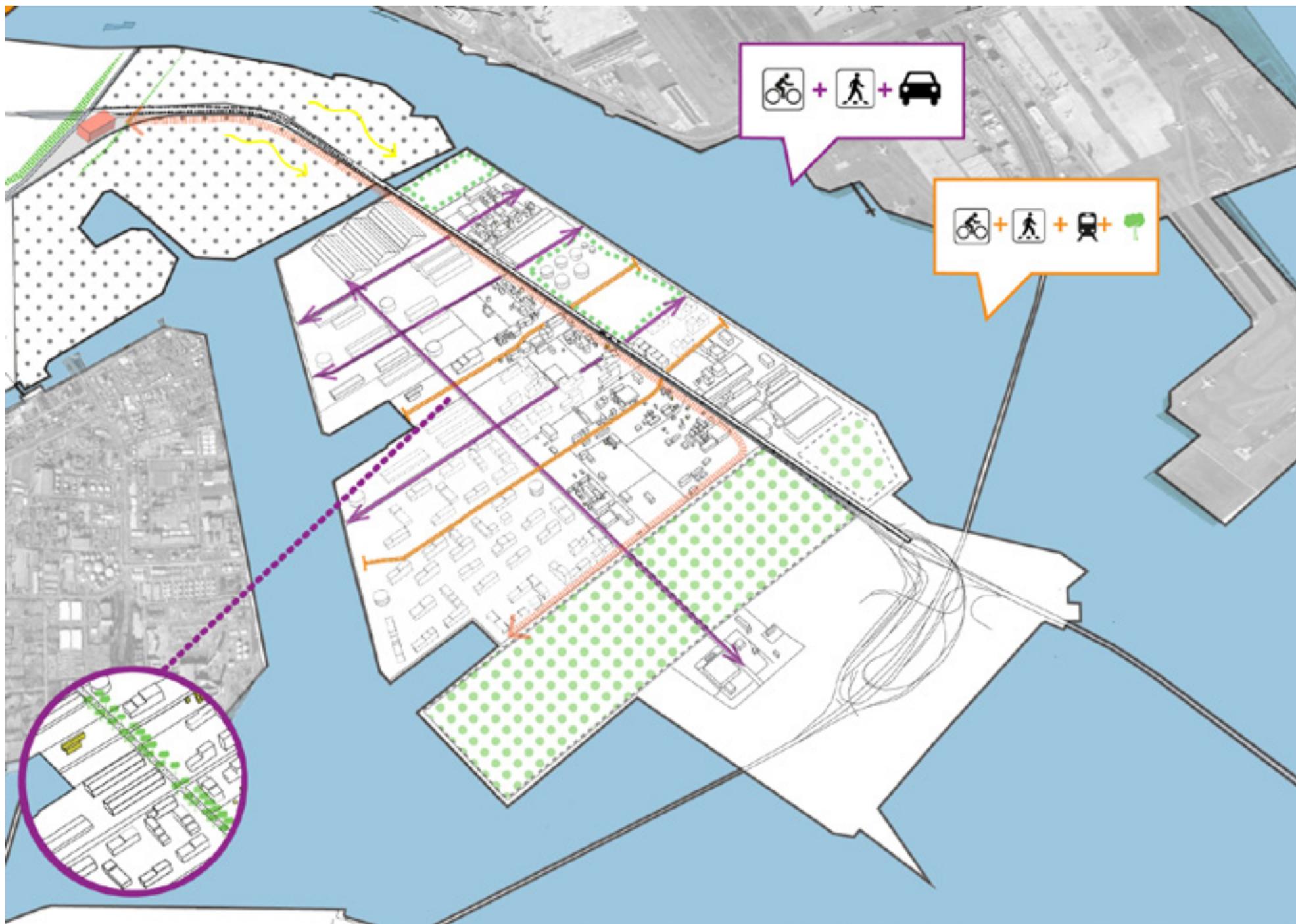
2. PRÉSENTATION DU PROJET

Un ancrage local des infrastructures de mobilité

L'aménagement du remblai et son évolution vers une mixité urbano-portuaire impose de repenser sa desserte ; aussi bien par la route et par les transports en commun puisqu'il est aujourd'hui relié à la ville de Kawasaki par un unique bus et une autoroute sur trois niveaux. Notre projet s'inscrit dans le passage d'un territoire de flux à un territoire d'arrêt. L'insertion des infrastructures actuelles conçues pour une desserte technique et rapide demande d'être travaillée pour qu'elles ne constituent pas des ruptures dans les quartiers à venir du site, des ruptures qui bloquent l'accès à la baie.

La mise en service d'un tramway au niveau au sol de l'autoroute (étagée sur trois niveaux) permettra une desserte locale du site ainsi qu'une requalification des dessous de l'infrastructure en boulevard urbain tout en conservant les deux niveaux supérieurs pour une circulation rapide de passage. En effet, le tramway est un mode de transport qui se prête à une inscription dans un aménagement paysager. Sa mise en service se conjuguera à une réduction de la circulation viaire au niveau du sol (passage d'une deux fois deux voies à une deux fois une voie à une vitesse limitée) au profit d'un développement des mobilités (une piste cyclable et une promenade piétonne). En effet, à chaque arrêt seront proposés des parkings vélos (avec une partie dédiée à la location) et ce afin de promouvoir les mobilités douces sur le remblai urbano-portuaire.

Le boulevard urbain sous l'infrastructure routière et la mise en service d'un tramway sont le support du développement d'activités plus urbaines et permettent une liaison avec la ville de Kawasaki. De plus, la combinaison d'une ligne de transport en commun avec la pratique de vélos nous semblent correspondre aux exigences de mobilités des habitants Japonais. L'aménagement de l'infrastructure routière ainsi que la mise en place de la ligne de Tramway se feront en parallèle de deux projets symboliques, chacun à une des extrémités du remblai nord. Le premier prendra la forme d'un grand parc au bout du remblai : il sera la destination finale du tramway et permettra aux habitants de Kawasaki un premier accès au remblai et à la baie. Le deuxième consistera en une reconversion d'une des halles situées à l'entrée du remblai. La halle pourra accueillir des fonctions événementielles, d'exposition ou culturelles ; elle sera une première accroche, un symbole de l'évolution du remblai. Ces deux projets devront favoriser un premier investissement urbain et favoriser l'hybridation du remblai.



🚲 + 🚶 + 🚗

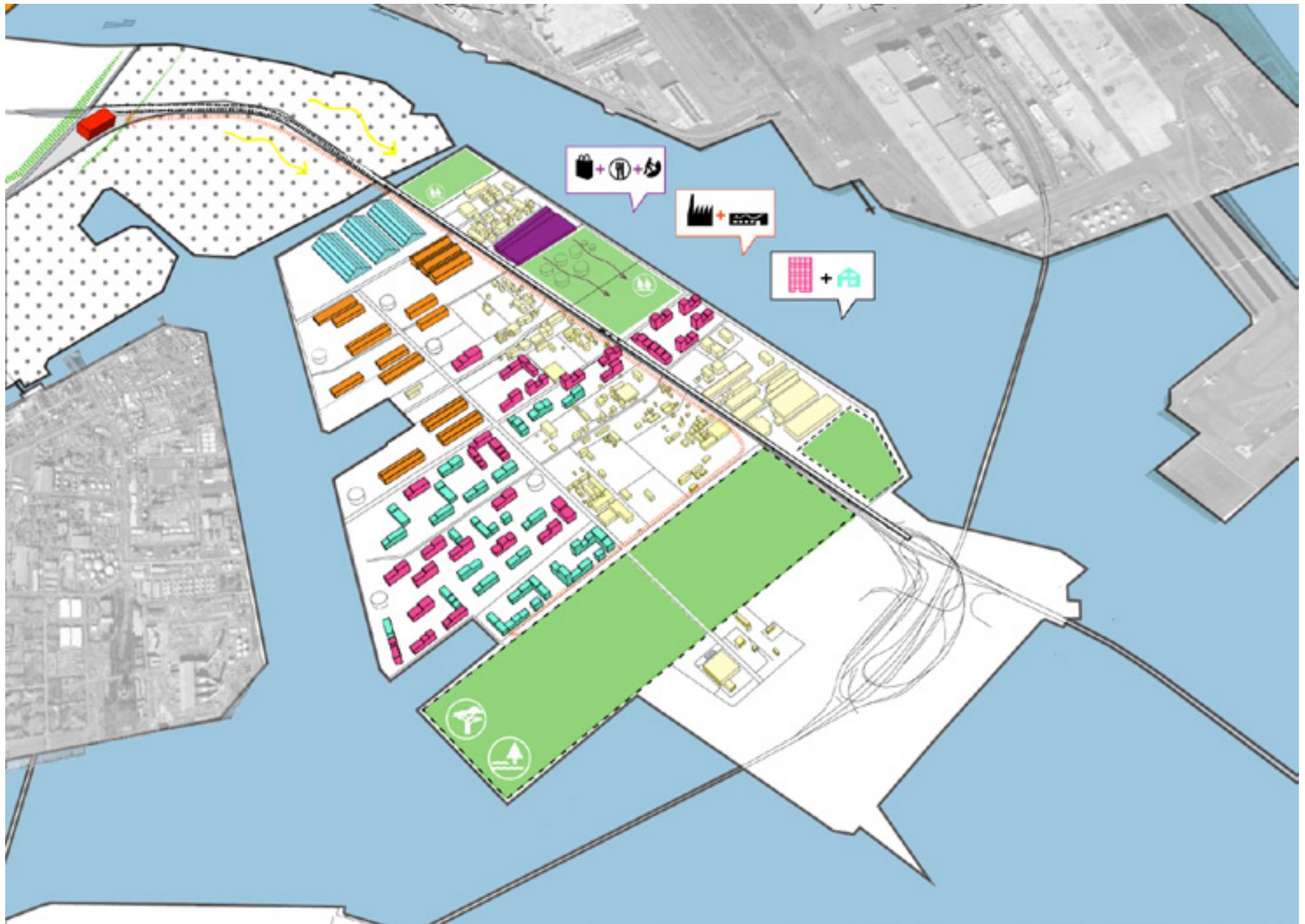
🚲 + 🚶 + 🚊 + 🌳

2. PRÉSENTATION DU PROJET

Une trame poreuse créant des continuités pour tout type de mobilités

La trame du site est très particulière puisqu'elle est constituée d'un réseau viaire lâche, d'un rythme lent d'espacement du bâti ainsi que d'emprises très importantes et de bâtiments imposants. Cette trame crée une ambiance industrielle spécifique. Il semble pertinent et intéressant de chercher à conserver cette ambiance, d'autant plus que le concept japonais de patrimoine s'est longtemps (et encore en grande partie aujourd'hui) distingué du concept européen en se centrant davantage sur la conservation du patrimoine vivant immatériel. Ainsi, le dessin du réseau viaire reprendra un rythme lâche ; il s'intercalera avec une trame verte reposant en partie sur les voies ferrées dédiées au fret, qui resteront en activité pour la desserte des petites industries maintenues mais qui ne sont utilisées que ponctuellement dans la journée. Ce réseau lâche qui formera de grands îlots permettra de développer un sentiment de quartier où les mobilités douces pourront prendre une place importante. En effet, les trames vertes ajoutées aux lignes de fret seront le support de mobilités douces (chemins piétons et pistes cyclables).

La trame verte permettra de créer des continuités vers le linéaire de baie débouchant soit sur des espaces ponctuels sur l'eau, soit sur des promenades continues le long de la rive. L'accès à la baie à vélo sera donc rendu possible comme nouveau rapport à l'eau pour la ville de Kawasaki, la rive du fleuve Tama côté Kawasaki étant peu praticable pour les cyclistes.



2. PRÉSENTATION DU PROJET

Un remblai aux fonctions urbano-portuaires

L'aménagement du remblai est pensé au travers d'une mixité d'activités urbaines et portuaires. Les nouvelles activités portuaires (tertiaire, centres de R&D et de formation...) seront intégrées à un développement urbain (logements, espaces verts et publics, commerces...). En outre, une orientation écologique et innovante sera donnée à l'aménagement du terre-plein afin de soutenir et d'amplifier la dynamique en place sur le territoire de Kawasaki, cette orientation pourra se concrétiser aussi bien pour des projets innovants en matière d'habitat, de transports et d'activités économiques et industrielles.

Ainsi, les activités industrielles peu polluantes pourront conserver leur rapport à la baie ainsi que de nouvelles petites industries (filères écologiques et high-tech). En parallèle des projets de pôles spécialisés sur le territoire de Kawasaki et de Yokohama, l'installation de centres de formation et de recherche et développement répondra à la dynamique économique du territoire. Cette installation pourra être pensée en lien avec les projets développés par la municipalité de Kawasaki et plus globalement avec la mise en place d'une zone spécialisée, la Keihin Area. Enfin, ce territoire de projet pourra accueillir les sièges d'entreprises et bureaux d'activités portuaires.

Ces nouveaux quartiers urbano-portuaires accueilleront de nouveaux habitants (présence de commerces de proximité par exemple) tout en proposant des activités de loisirs et culturelles à des habitants venus d'autres quartiers de Kawasaki et de la métropole tokyoïte.

Au nord du remblai (entre la baie et le boulevard urbain), se succéderont activités industrielles, activités de R&D et bureaux, éléments patrimoniaux & shopping. Au Sud, activités industrielles nécessitant un contact direct à l'eau prendront place autour d'une des deux darses alors que la deuxième darse sera le support d'activités de loisirs et plus généralement, de logements et bureaux.

Reconversion économique



Nantes, Île de Nantes
Nouvelles activités industrielles



Rotterdam, RDM Campus
Quartier dédié à l'innovation technologique

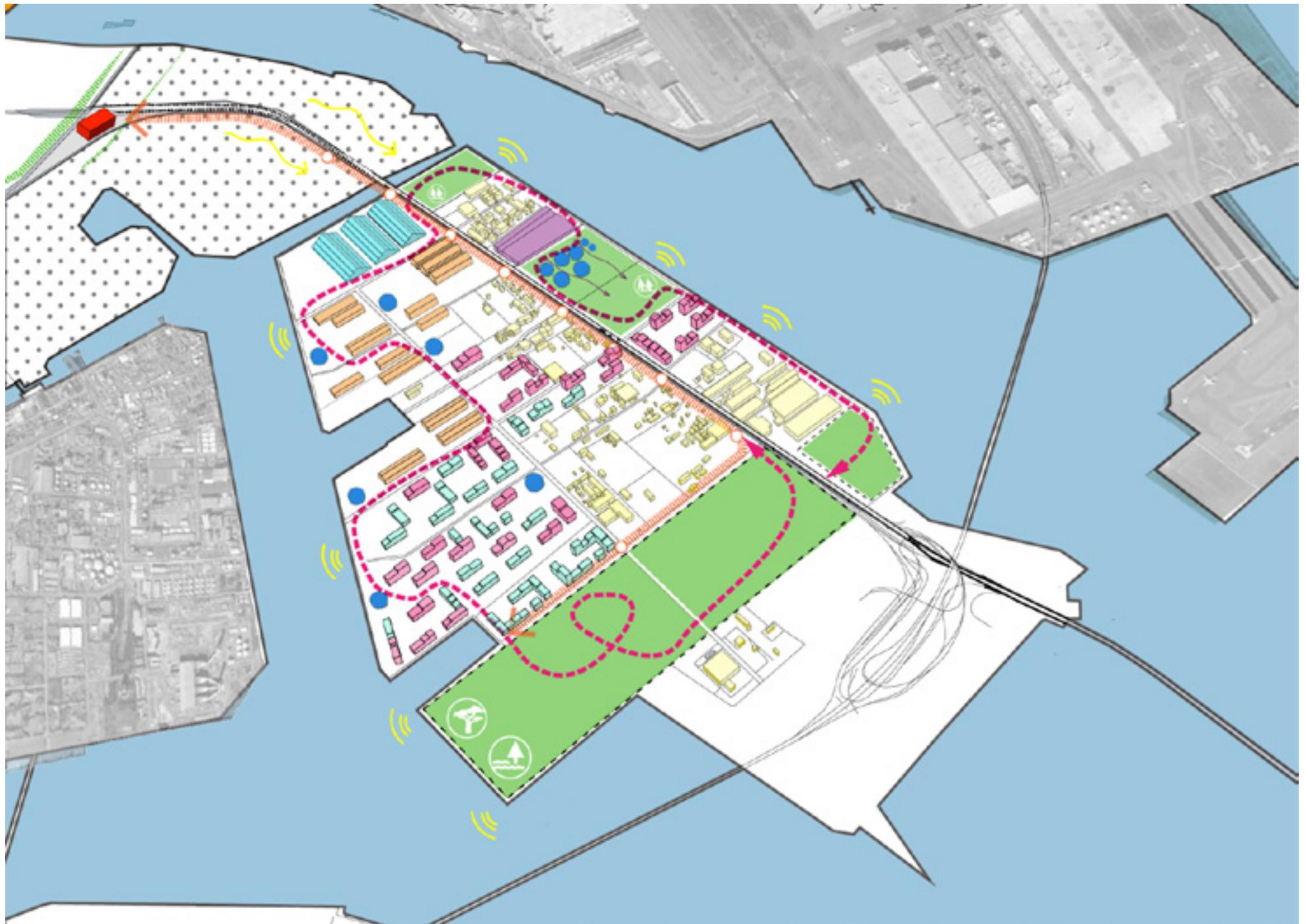
A l'est du remblai, l'installation de technologies d'énergies renouvelables (ferme de panneaux photovoltaïques et éoliennes) s'ajoutera à celles existantes pour soutenir le développement écologique ainsi que la dynamique d'innovation de ce territoire. Ces installations prennent place autour de l'imposant échangeur autoroutier conservé en l'état afin de ne pas entraver les dessertes métropolitaines nécessaires au fonctionnement des éléments structurants installés sur la baie. Entre la ferme écologique et les quartiers urbano-portuaires, un parc permettra de faire tampon avec l'infrastructure autoroutière. Cet élément végétal sera une occasion inédite (par rapport aux différents espaces publics ouverts sur la baie) de profiter de l'accès à la l'eau. Les abords du parc constitueront un lieu privilégié pour le développement résidentiel.

Au sein du parc, des cylindres industriels seront conservés et rénovés pour recevoir des activités culturelles et événementielles, qui pour certaines pourront être en lien avec l'histoire portuaire du site. D'autres éléments patrimoniaux seront mis en valeur sur le site (différents silos emblématiques ainsi que les halles en entrée du remblai).

Plusieurs bâtiments emblématiques de ce remblai nous paraissent par ailleurs constituer des éléments de patrimoine à conserver pour leur donner de nouveaux usages, par exemple culturels pour les Halles à l'entrée du remblai ou encore certains silos.

Le concept de patrimoine au Japon est différent de celui que l'on connaît dans les pays occidentaux. Les Japonais sont particulièrement attachés à conserver des traces de leur patrimoine vivant, patrimoine immatériel, on remarque ainsi que les sites classés par l'Agence des Affaires culturelles sont essentiellement ceux capables de symboliser une étape de l'histoire du Japon. Bien que peu habitués à classer des bâtiments laïcs pour leur donner de nouveaux usages, certains éléments industriels du remblai Nord du port de Kawasaki nous semblent rendre compte de l'histoire de la frange entre ville et baie, incarnée par la présence de remblais fonctionnels sur notre territoire d'étude, et plus généralement de l'histoire industrielle du site.

Enfin, au vu de la taille importante du remblai, la présence d'espaces verts de type prairie semble intéressante afin de pallier aux contraintes et besoins de développement ultérieur. Ceci appuiera le caractère végétal de ces quartiers tout en laissant ouvertes les orientations possibles de développement aussi bien résidentielles, tertiaires, industrielles écologiques, etc. L'aménagement de prairie permet de répondre à la question du processus dans le cadre d'un projet de long terme ; il interviendra comme un paysage de préfiguration, qui donnera un élément visible de l'aménagement futur, et qui permettra de faciliter l'évolution ultérieure des emprises.



2. PRÉSENTATION DU PROJET

Un linéaire de baie retrouvé

Conservation du patrimoine



Nantes, Île de Nantes

Nouveaux rapports à l'eau



Bordeaux, quai des marques



Nantes, Île de Nantes



Nantes, Île de Nantes



2. PRÉSENTATION DU PROJET

Un linéaire de baie retrouvé

Le linéaire de baie sur le port de Kawasaki est aujourd'hui très spécifique et fonctionnel. Il n'y a que très peu d'accès à l'eau (exemples très ponctuels et anecdotiques désertés par les habitants comme la plage d'évacuation du port de Kawasaki pourtant également aménagée pour accueillir du public).

Le linéaire de baie sera pensé différemment suivant que l'on se situe au nord ou au sud du remblai. Au Nord où les activités économiques, commerciales et de loisirs, une promenade sera proposée tout le long de la rive. Elle donnera à voir l'embouchure fonctionnelle et historique du fleuve sur la baie de Tokyo ainsi que l'aéroport de Haneda. Un aménagement paysager (présence d'éléments végétalisés) sera le support d'une piste cyclable et d'une promenade piétonne. Au niveau des silos rénovés et conservés, un espace public de dimension généreuse permettra des activités événementielles au plus près de l'eau ainsi que la mise en place d'espaces de shopping.

La piste cyclable le long de la rive Nord du terre-plein sera une partie d'une véloroute circulaire sur le remblai. Si elle donne à voir l'eau sur un linéaire d'environ 2,5 kilomètres, elle traversera les différents quartiers côté Sud du remblai.

Au sud, elle donnera donc à voir les activités industrielles innovantes, les éléments de patrimoine industriel et s'appuiera en partie sur la trame verte mise en place à partir des voies ferrées. Dans le prolongement des trames vertes, des espaces publics ponctuels seront aménagés sur le linéaire de baie donnant une nouvelle fois accès à l'eau ainsi qu'un nouveau regard sur le port de Kawasaki, élément de fierté pour la ville pour son dynamisme économique. Il s'agira ici de jouer sur la discontinuité du rapport à l'eau pour créer des événements et des contacts ou rapports variés et différenciés à l'eau. Enfin, la véloroute traversera le grand parc situé à l'est du remblai.

La spécificité du site tient également au fait qu'il ne s'insère pas dans un environnement urbain mais plutôt industriel, fonctionnel et naturel. Entre la baie, le fleuve Tama, l'aéroport et le port, les espaces publics aménagés sur le linéaire de baie donnent à voir ces éléments si particuliers du territoire du d'étude. L'installation de belvédères renforcera ce nouveau regard sur les pièces structurantes de la frange entre baie et ville du territoire.

