

# TOKYO

## LA FABRIQUE DE LA DENSITÉ

RAPHAËLLE BERNABEI - BENJAMIN BOSSELUT - YU CHANG - VALENTIN CHRONE - PHILIPPE GANDIAS - OSCAR GENTIAL  
ATELIER INTERNATIONAL - TOKYO - MASTÈRE AMUR - 2009-2010 - VENDREDI 05 MARS 2010 - ANALYSE THÉMATIQUE



## INTRODUCTION

*«La densité urbaine fait aujourd'hui figure de solution idéale à la crise urbaine, comme en atteste la multiplication des discours élogieux sur la ville compacte, et la mise à l'agenda politique des actions de densification urbaine dans de nombreux pays occidentaux» (FOUCHIER 1995).*

Qu'en est-il dans un contexte urbain différent ? Tokyo, au vu de sa situation, s'est développé de manière dense : le dynamisme tant économique que démographique de la ville au cours de l'histoire du Japon qui ont fait de cette région une des plus peuplées et dynamique du monde. Le contexte géographique très contraint a favorisé la densité. La densité, vue comme solution en occident, garde-t-elle son caractère vertueux en milieu contraint et surexploité ? Si oui, sous quelle condition ? Si non, comment la rendre supportable ou vivable si elle s'avère inévitable ? Comment passe-t-on d'une densité contrainte à une densité positive ? La densité qui se caractérise par l'accumulation et l'agglomération, est aussi favorable à la diversité et la mixité, c'est ce que montre l'exemple tokyoïte, quels en sont les conditions ?

La situation Tokyoïte par l'ampleur de son urbanisation exige de repenser le concept de densité. Pour cela, nous nous attacherons dans une première partie à définir des concepts sémantiquement proches de « densité » afin d'élargir le cadre de réflexion : concentration, intensification, mixité, densité de contenu et de contenant, densité perçue et réelle. Nous étudierons ensuite les formes de la densité à Tokyo : si la densité peut être considérée comme contrainte (densité bâtie), les projets urbains intègrent une densité d'usage très riche, favorisé par des politiques foncières tels que le renouvellement urbain et le remembrement.



## **SOMMAIRE**

### **DÉFINITIONS - LA DENSITÉ : UN FLOU SÉMANTIQUE**

### **LA FABRIQUE DE LA DENSITÉ**

**TOKYO : VILLE TRÈS DENSE SOUS CONTRAINTES**

**MIXITÉ D'USAGE AU COEUR DE LA DENSITÉ**

**LA POLITIQUE FONCIÈRE AU SERVICE DE LA DENSIFICATION**

### **CONCLUSION**

**BIBLIOGRAPHIE**



## DÉFINITIONS - LA DENSITÉ : UNE NOTION COMPLEXE

### DENSITÉ DE CONTENANT / CONTENU

### LES INDICATEURS DE LA DENSITÉ

### DENSITÉ PERÇUE / RÉELLE

### DENSITÉ ET MIXITÉ FONCTIONNELLE

### INTENSIFICATION

### VILLE GLOBALE

En physique, la densité est un rapport de masse volumique qui permet de comparer la compacité des corps par rapport à un corps de référence comme l'eau ou l'air.

Lorsqu'il s'agit de parler de densité dans les domaines de l'aménagement et de l'urbanisme, on se heurte à quelques problèmes de définition qu'il convient de préciser pour savoir exactement de quoi on parle. De manière large la densité urbaine exprime un rapport théorique entre une quantité ou un indicateur statistique (nombre d'habitants, nombre d'emplois, ou encore un nombre de m<sup>2</sup> de plancher par exemple) et l'espace occupé (surface de terrain brute ou nette etc.). De ce fait on entend parler du nombre de personnes / logement, de surface habitable par habitant, de nombre de logements par hectare, de surface de plancher par m<sup>2</sup> de terrain, de COS et de volume bâti par m<sup>2</sup> de terrain, ... .

Pour Françoise Choay, la densité est « le rapport entre un indicateur statistique (population, logements, emploi, etc.) et une surface. »

Il n'existe donc pas une définition unique de la densité. Parler de « densité urbaine » sans se référer à un qualificatif précis n'a pas vraiment de sens. En outre, il n'existe pas d'indicateur qui fournisse l'ensemble des informations nécessaires pour évaluer toutes les données en matière de densité urbaine. Par exemple, le COS nous informe sur le nombre de m<sup>2</sup> construits mais pas sur l'occupation de ces m<sup>2</sup>. Il existe une immense différence entre un logement de 100 m<sup>2</sup> occupé par 2 personnes et la même surface occupée par 6 personnes.



## DENSITÉ DE CONTENANT / DE CONTENU

Les anglophones admettent une différence entre « density » et « crowding ».

### « DENSITY »

signifie une densité de contenant et se réfère au bâti ; cette notion correspond à la densité de construction.

L'indicateur de la densité de construction est le COS-coefficient d'utilisation du sol en France (IUS (indice d'utilisation du sol) en Suisse, ISP : indice de superficie de plancher ...) le COS est un rapport entre la surface de plancher du bâtiment et la superficie du terrain.

*Surface brute de plancher utile / surface constructible de terrain*

### « CROWDING »

signifie une densité de contenu et se réfère aux usagers, il correspond à une densité humaine. La densité de population exprime un rapport entre le nombre d'habitants et l'espace qu'ils occupent.

*La densité humaine = nombre d'habitants + nombre d'emplois / surface*

Pour évaluer les densités des tissus mixtes, il est essentiel de combiner les valeurs des densités de contenant (densité de construction) avec celles des densités de contenu (densité humaine, nombre d'habitants et d'emplois à l'hectare comme indicateur).



## LES INDICATEURS DE LA DENSITÉ

Il existe différents indicateurs de la densité à l'échelle de la ville :

**DENSITÉ DE POPULATION** = nombre d'habitants / surface de terrain

**DENSITÉ D'EMPLOI** = nombre d'emplois / surface de terrain

**DENSITÉ DU BÂTI** = surface de plancher / surface de terrain

Ces deux indicateurs sont complémentaires mais une zone peut être dense en termes d'emploi et faiblement dense en termes de logement, ou inversement. Dans le cas de Tokyo, on observe que les 4 quartiers centraux ont une fonction de CBD avec une densité de plus de 440 emplois à l'hectare mais sont relativement peu vivants la nuit puisque la densité de population n'y est que de 92 habitants à l'hectare. Ces indicateurs sont plus ou moins pertinents selon l'échelle à laquelle on les applique (pays, métropole, quartier, îlot). La taille des entités administratives rend aussi les comparaisons difficiles: en effet, la densité moyenne de population est de 5900 h/km<sup>2</sup> à Tokyo et de 21000 h/km<sup>2</sup> à Paris. Seulement le Tokyo Metropolitan Government gouverne une aire urbaine de 2200 km<sup>2</sup> contre 105 km<sup>2</sup> pour la ville de Paris.



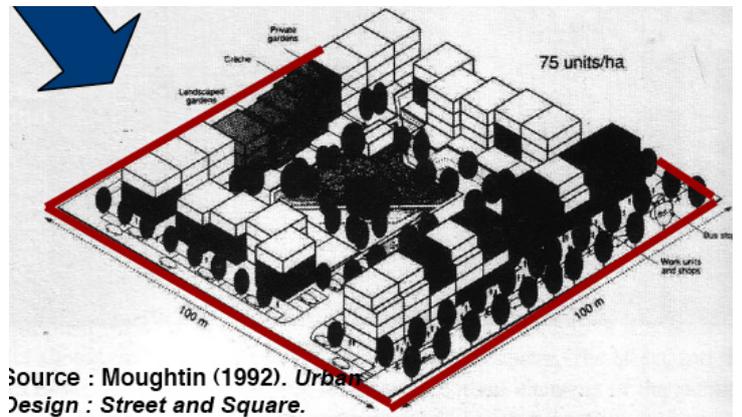
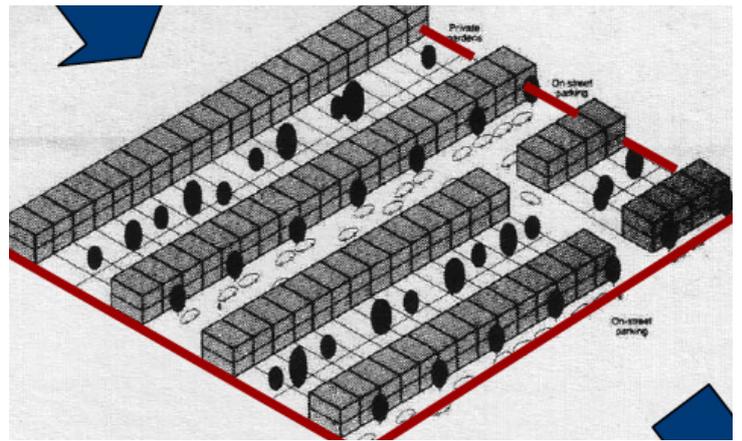
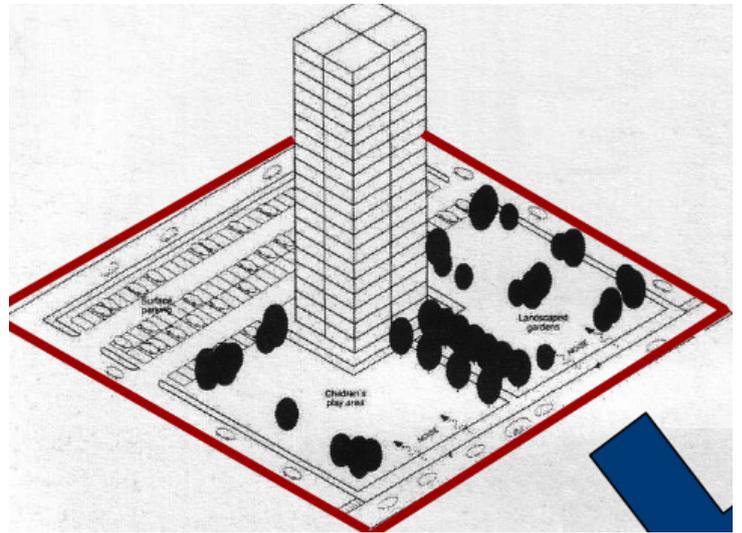
## DENSITÉ PERÇUE / RÉELLE

Le concept de densité renvoie également à des perceptions de l'espace urbain, plus ou moins connotés positivement en fonction des périodes et des contextes. Evoquant l'entassement, l'insalubrité et la promiscuité et tenue pour responsable de la propagation des maladies en France au 18ème siècle, la densité n'a de cesse d'être mis en avant et est considérée comme un objectif à atteindre aujourd'hui, dans la plupart des projets urbains.

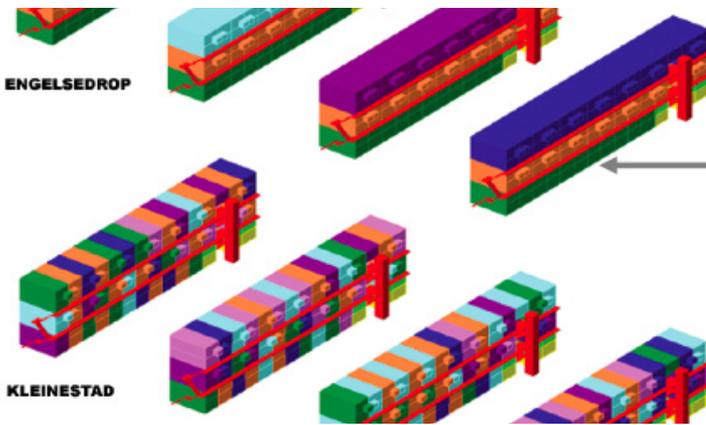
La perception de la densité est très peu connectée avec la densité réelle et objective telle qu'on peut la mesurer. La population rejette généralement cette notion de densité et des études ont montré que les habitants associent assez spontanément la densité à des tours, à des barres.

Pour une même densité (ex : 75 logements/ha) la perception d'entassement varie en fonction de plusieurs facteurs : beaucoup de ces éléments vont avoir une réelle importance quant à la perception et l'acceptation qu'a la population de la densité: présence d'espaces verts, sentiment de sécurité, l'accès à un logement ventilé et lumineux, l'architecture et l'aménagement de qualité, variété des espaces,...

**(MODÉLISATION MONTRANT UNE 3 PARCELLE DE 75 LOGEMENTS RECOUVERT DE DIFFÉRENT TYPE D'HABITAT : TOUR, LOGEMENT COLLECTIF, SEMI COLLECTIF ET PAVILLONNAIRE)**



Source : Moughtin (1992). *Urban Design : Street and Square*.



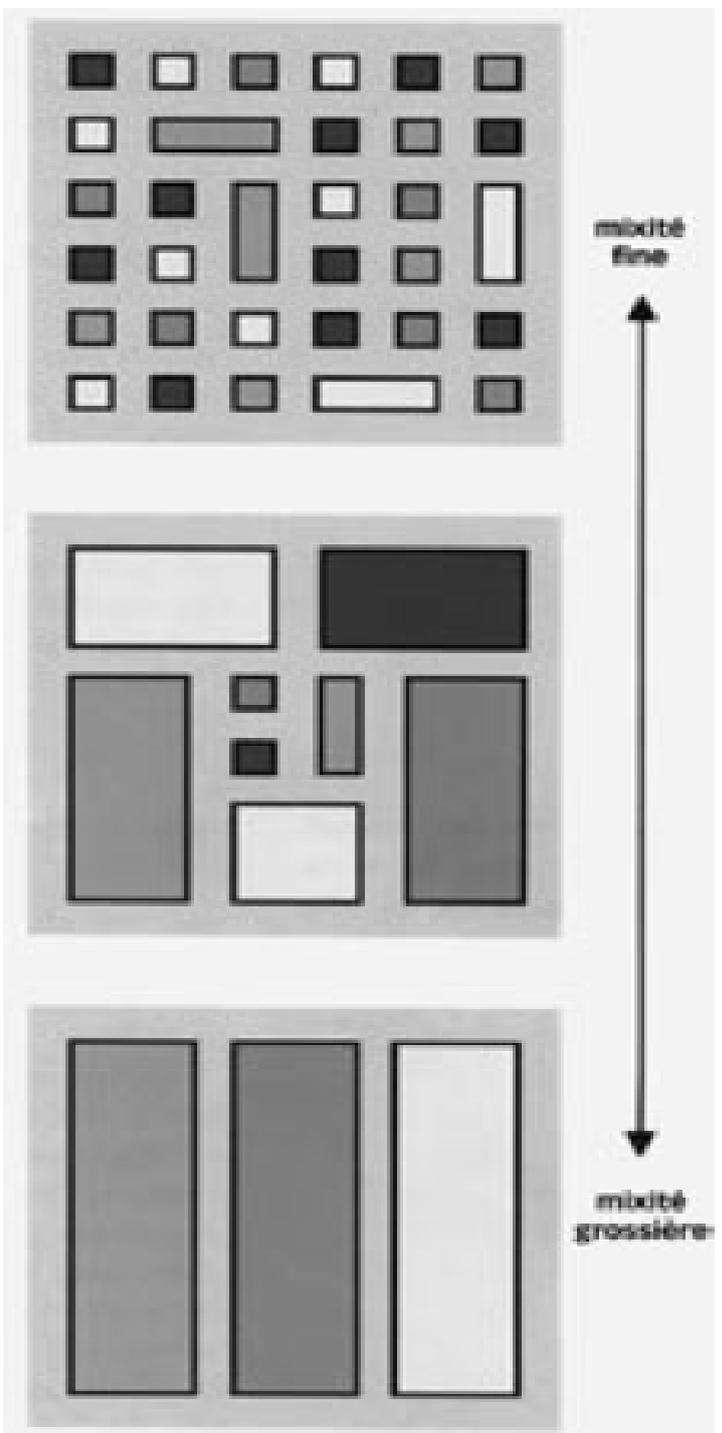
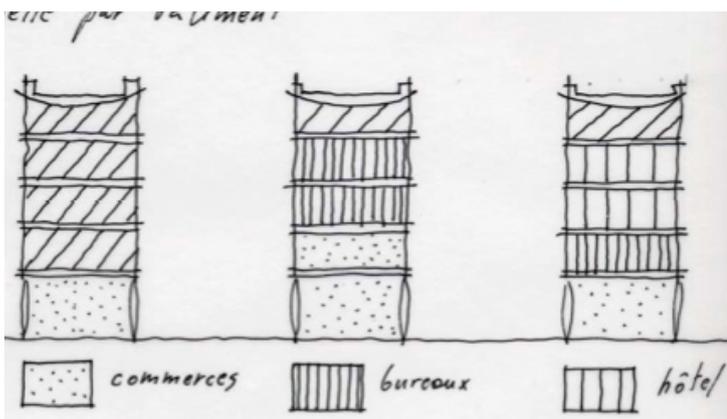
## DENSITÉ ET MIXITÉ FONCTIONNELLE

La mixité est porteuse de diversité, de proximité, d'ambiance, c'est la naissance de la ville. Cette appréciation des urbanistes ne fait pourtant pas l'unanimité auprès de tous. La mixité dérange la sphère privée, elle s'accompagne de bruit, de pollution, est coûteuse et compliquée à mettre en place. Densité et mixité peuvent-elles agir comme les indicateurs de la santé des territoires urbanisés?

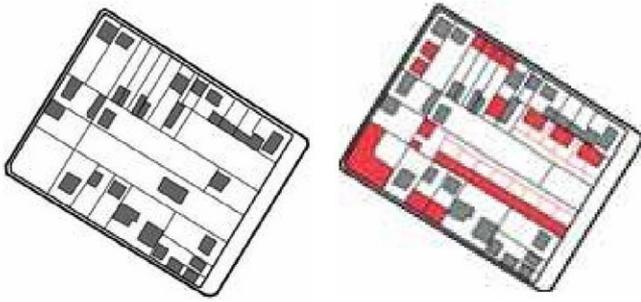
Les notions de densité et de mixité ne prennent un sens qu'à une échelle préalablement déterminée. Le choix de l'échelle est ainsi déterminant pour observer les mixités. Toute ville est mixte. L'analyse des mixités n'est pertinente que sur des surfaces restreintes : une portion de ville, un quartier, une parcelle. De l'immeuble aux quartiers, la mixité peut être qualifiée de fine, ou de grossière. Fine, quand de multiples usages se côtoient dans un seul bâtiment, et grossière, quand un usage envahit l'entier d'une construction, voire d'un quartier. Notons que la mixité fonctionnelle d'un quartier s'accompagne fréquemment d'une forte densité. En revanche, un territoire dense n'implique pas forcément une mixité fine.

Les indicateurs de la densité et de la mixité n'ont de valeur que confrontés à un ensemble de données réelles et virtuelles qui caractérisent les territoires urbanisés: lecture du site existant, connaissance des affectations légales du sol, des localisations des équipements collectifs principaux et des grands générateurs de trafic, compréhension des grilles de déplacement lent et rapide (axes routiers et ferroviaires, chemins piétons, voies pour cycles, etc.), des réseaux de transports publics, et des trames paysagères et environnementales.

Si la densité et la mixité sont des facteurs qui interviennent dans l'amélioration de la qualité urbaine, leurs actions seules ne sont pas suffisantes. Et, surtout les stimulateurs du projet



sont autres. La planification des densités et l'encouragement à l'installation des mixités sont inclus dans le concept urbain, dont le moteur est politique et économique tout à la fois. Le concept urbain permet de localiser les activités en bordure immédiate des interfaces de transports publics, d'identifier les pôles, d'affirmer la dominante de l'échelle humaine (priorité donnée aux déplacements lents), d'encourager le tissage d'une toile continue d'espaces publics (l'espace public, mélange d'usages, de fonctions, de population, est le lieu de la mixité par excellence) du centre à la périphérie de l'agglomération.



Densification à la parcelle

## INTENSIFICATION

Intensifier consiste à densifier un quartier : intensifier une vie urbaine, dans le temps, dans les choix, dans la fréquentation... Trois principes d'intensification d'un espace urbain peuvent être identifiés :

### DENSIFICATION DES TISSUS URBAINS

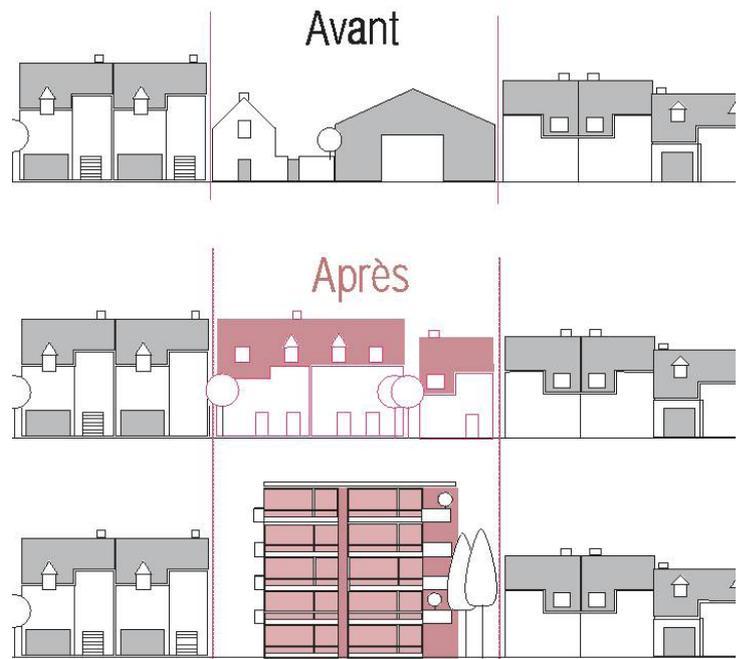
Mobilisation des parcelles vacantes dans les espaces urbains. Cette démarche s'inscrit dans le tissu existant et peut être liée à une évolution des règles de constructibilité, à un remaniement de l'espace public ou des agrandissements de parcelles (dans le cas de Tokyo) ou à la valorisation des marchés immobiliers.

### RECONSTRUCTION

La reconstruction correspond à un renouvellement d'immobilier. La reconstruction peut entraîner un changement de destination ou une diversification des activités. En France, la reconstruction est très liée à l'obsolescence du bâti (PNRU par exemple) tandis qu'à Tokyo, l'obsolescence est avant tout programmatique (quantité et qualité).

### CHANGEMENT D'USAGE

Les terrains d'activités et industriels sont particulièrement intéressants pour ce type d'intensification qui permet de diversifier les activités. Les changements d'affectation peuvent entraîner des modifications du bâti sans pour autant nécessiter de démolition. Cette approche est très liée à une vision patrimoniale du bâti et est favorisée par le contexte de développement durable (économie liée à la reconversion, anticipation des mutations d'usages...).



LOCATION INDUSTRIELS TRANSFORMÉS EN BUREAUX



## VILLE GLOBALE

### DÉFINITION

«Ville-monde», «superville», «ville informationnelle», «méga-pole», «ville mondiale», «ville globale», «métropole». Ces concepts qui décrivent les villes contemporaines permettent de les distinguer selon des critères liés à leur taille, la concentration qu'elles impliquent, leur aire d'influence, leur pouvoir d'attraction, etc.

Nous allons ici nous intéresser brièvement au concept de «ville globale», défini par Saskia Sassen, à travers les villes de New York, Londres, et Tokyo.

*«Les villes globales sont des sites clefs pour les moyens modernes de services et de télécommunications nécessaires pour la mise en place et la gestion des opérations économiques globales. Les États-majors des sociétés ont également tendance à s'y concentrer, surtout dans le cas des compagnies qui travaillent dans plusieurs pays» Sassen 1994*

Les villes globales sont des sites qui développent de nouvelles dynamiques d'agglomération, liées à la globalisation de l'activité économique. Ce sont à la fois des points de contrôle très concentrés dans l'organisation de l'économie mondiale, des sites clefs pour la finance et pour les compagnies spécialisées dans les services, des sites de production, et enfin des marchés pour les produits et les innovations à vendre.

*«Les “villes globales” sont les nouveaux piliers de l’ère informationnelle”, dans le sens de Manuel Castells (1995-1999). Elles fournissent complètement les infra-structures nécessitées par l'économie mondiale pour la réalisation des transactions internationales. Il faut y compter un bon niveau pour les aéroports, les hôtels, les télécommunications, les médias, Internet, le système bancaire, la sécurité, la bourse, et ainsi de suite. Les villes globales possèdent un nombre significatif de personnes qualifiées et efficaces capables de fournir et produire tous les services nécessaires.» Freitag, 2002*

### TOKYO

À la fois capitale administrative, économique, commerciale et financière du Japon, l'agglomération de Tokyo dépasse aujourd'hui les 36 millions d'habitants, rassemblant ainsi environ 28% de la population totale du pays. Pour son volume de transactions, la bourse de Tokyo fait partie des trois plus importantes de la planète avec celles de Londres et de New

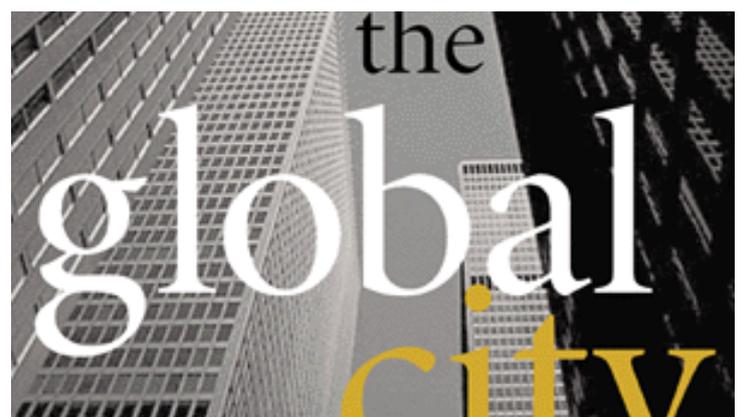
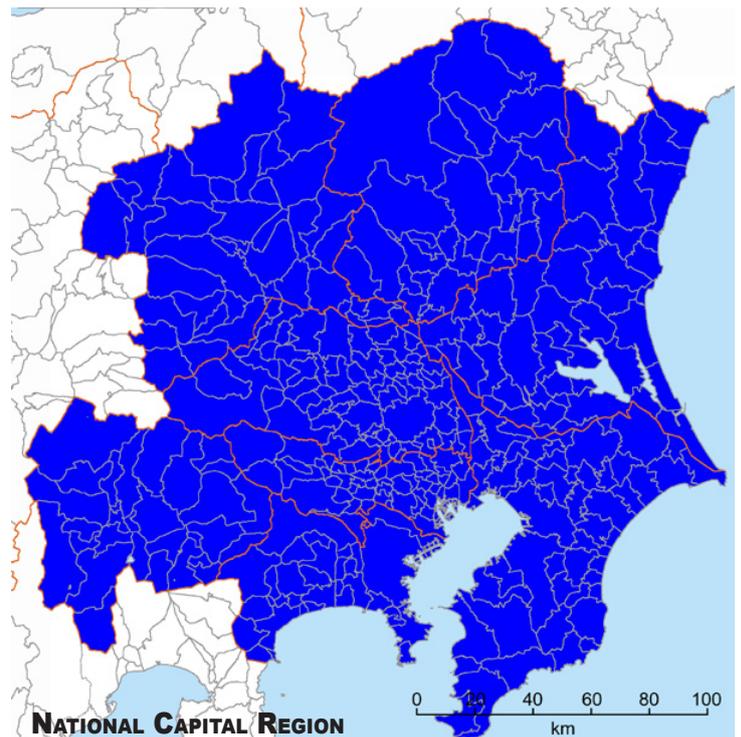
York, les trois villes globales définies par Sassen. En termes de richesse, la ville se place au premier rang mondial, le PIB de la ville dépasse celui de New York.

Même si c'est Kyoto qui en porte le nom, Tokyo est la véritable ville capitale du pays, de par ses fonctions, son statut, son influence, son attractivité et sa concentration urbaine.

Comme le rappelle Saskia Sassen, Tokyo, la «capitale de l'est», domine une zone plus étendue, la National Capital Region. Cette vaste entité administrative et économique rassemble des centres mineurs, créant ainsi un système polycentrique complexe qui rassemble désormais des villes autrefois séparées.

*«Tokyo est aujourd'hui la plus grande ville économiquement développée. Nous employons ici le terme «ville» qui est sans doute inadéquat et désuet, à la fois par habitude et faute d'un terme plus approprié. L'écriture japonaise, et ce n'est sans doute pas un hasard, utilise un idéogramme unique pour désigner deux concepts différents : «marché», ichi, et «ville», shi. Somme toute, avant d'être une communauté d'habitants - civitas -, Tokyo est d'abord un lieu d'échanges.»*

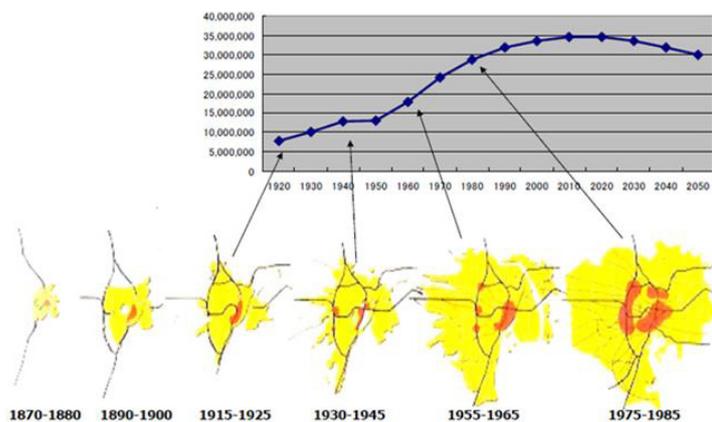
Livio Sacchi, 2004





## **LA FABRIQUE DE LA DENSITÉ**

**TOKYO : VILLE TRÈS DENSE SOUS CONTRAINTES**



## COMBINAISON DE FACTEURS EXTÉRIEURS

Certains facteurs extérieurs ont favorisé la densité de la métropole de Tokyo, comme sa géographie, sa démographie, sa sismicité et son rôle économique et institutionnel.

Le Japon est un pays essentiellement montagneux. Sa population ne se concentre que sur 22% du territoire. La métropole de Tokyo est située sur la baie de Tokyo, qui constitue l'ouverture maritime sur l'océan Pacifique de la plus grande plaine du Japon, la plaine du Kanto. Cette plaine a donc été très tôt un endroit propice au développement métropolitain.

La «Grande Aire Métropolitaine du Kanto» est la mégalopole la plus peuplée du monde. Sa définition se rapproche de la définition française de l'aire urbaine: il s'agit d'un ensemble de communes où au moins 1,5% de sa population âgée de 15 ans ou plus se déplace quotidiennement par un mouvement pendulaire vers l'un des arrondissements spéciaux de Tokyo ou vers l'une des 4 villes désignées de la région (Yokohama, Kawasaki, Chiba, Saitama). Au recensement de 2007, elle comptait 35,6 millions d'habitants répartis sur un espace urbanisé de 7835 km<sup>2</sup>, soit une densité de population d'approximativement 4553 hab/km<sup>2</sup>. Cela représente plus du quart de la population totale du Japon (27,9%) concentré sur un peu plus de 2% du territoire national.

La région de Tokyo est au carrefour de trois plaques tectoniques (la plaque philippine, la plaque eurasienne et la plaque nord-américaine) et constitue l'une des zones sismiques les plus actives du monde. On recense un tremblement de terre ressenti par jour d'après les enregistrements mondiaux des séismes. Par conséquent, la plupart des bâtiments ne sont pas élevés et la densité du bâti s'en trouve donc augmentée. Enfin Tokyo est la capitale économique, commerciale et financière du Japon. Elle concentre toutes les fonctions institutionnelles du pays. Tokyo fait partie des 3 plus grandes places financières de la planète avec Londres et New York. La productivité très importante de la région du Kanto la place parmi les régions les plus riches du monde. Son importante attractivité économique favorise donc le développement de la densité au sein de la métropole tokyoïte.

**(ILLUS. ÉVOLUTION DE LA POPULATION À TOKYO, 1920-2050)**

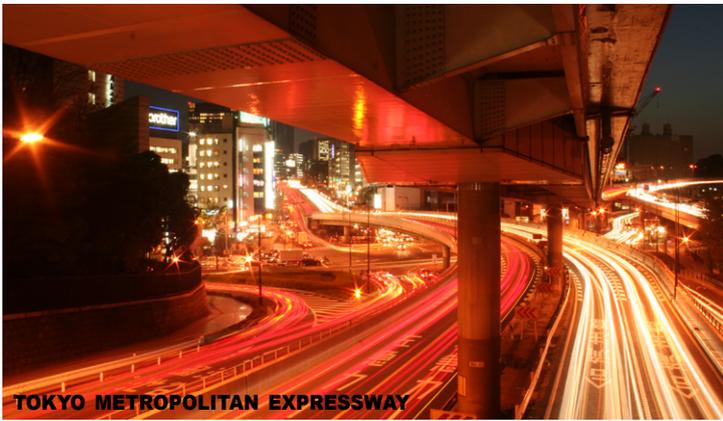




## CONDITION TOKYOÏTE DU BÂTI

La condition tokyoïte du bâti est très particulière. Le patrimoine architectural de la ville de Tokyo a été ravagé successivement par le séisme catastrophique de 1923 puis par les bombardements américains. La planification d'après-guerre a achevé le patrimoine restant. Bien que les temples bouddhistes et les sanctuaires shintoïstes aient été reconstruits et déplacés, le patrimoine historique civil est quasi-inexistant. Par conséquent, la population n'est que très peu attachée au bâti, alors qu'elle l'est beaucoup plus à la géographie (à la vue sur le Mont Fuji par exemple). La durée de vie moyenne d'un immeuble est de 26 ans à Tokyo. La charge foncière est le premier poste de dépense dans les projets d'aménagement, bien avant les coûts de construction, ce qui explique que les bâtiments soient régulièrement démolis pour en reconstruire des nouveaux, si possible plus haut pour augmenter la surface de plancher disponible, tant que la réglementation en matière de densité et les progrès technique en matière de construction parasismique le permettent.

De plus, le parcellaire tokyoïte est particulièrement petit avec plus de la moitié des parcelles constructibles qui font moins de 100 m<sup>2</sup>. Ceci explique la multiplication, depuis l'an 2000, de « maisons bonsaïs » occupant 50 à 70 m<sup>2</sup> au sol. Dans le centre, le manque d'espace est tel que des bâtiments d'usages différents se pressent les uns contre les autres, voire même s'emboîtent entre eux. La plupart de rues sont étroites, et les parkings en surface ainsi que les terrasses de cafés sont très rares. L'espace privé par habitant y est inférieur de 66% à celui de New York, les dimensions moyenne d'un logement sont de 55m<sup>2</sup>, contre 85 à Rome ou Singapour et 90 à Paris.



TOKYO METROPOLITAN EXPRESSWAY

## LA RUE

Le réseau viaire de Tokyo apparaît dense et confus, le maillage des rues est fait de césures et d'interruptions. Contrairement à d'autres villes, on ne retrouve pas de dessin d'ensemble dans le réseau de rues. Dans certains quartiers néanmoins, notamment à Ginza, on voit apparaître une trame orthogonale.

On peut distinguer trois types de rues, les rues-routes, les rues de desserte du devant, et les venelles de l'arrière (Galian, 1994).

### RUES-ROUTES

Elles ressemblent aux grandes avenues occidentales et leur apparition semble récente dans l'histoire de la ville. Elles séparent la vie des quartiers qu'elle délimitent par leur largeur et la circulation qu'elles imposent.

Ce sont des axes routiers importants, où se superposent parfois plusieurs niveaux de circulation automobile, route, autoroute (Tokyo Metropolitan Expressway) sur des piles de béton armé qui peuvent atteindre 40 mètres de haut.

*«Les high ways, par trois étages de béton, qui enjambent la ville-mosaïque, cuisses écartées à la façon des héros kabuki écrasant tout sur leur passage.»* Félix Guattari, 1986

La Tokyo Metropolitan Expressway, extrêmement imposante, semble ignorer les environnements qu'elle traverse. En effet, on la retrouve à la fois dans des quartiers résidentiels de basse hauteur, ou entre les tours, passant au dessus de parcs, de rues larges et étroites, et franchit les fleuves et canaux à plusieurs dizaines de mètres de haut.

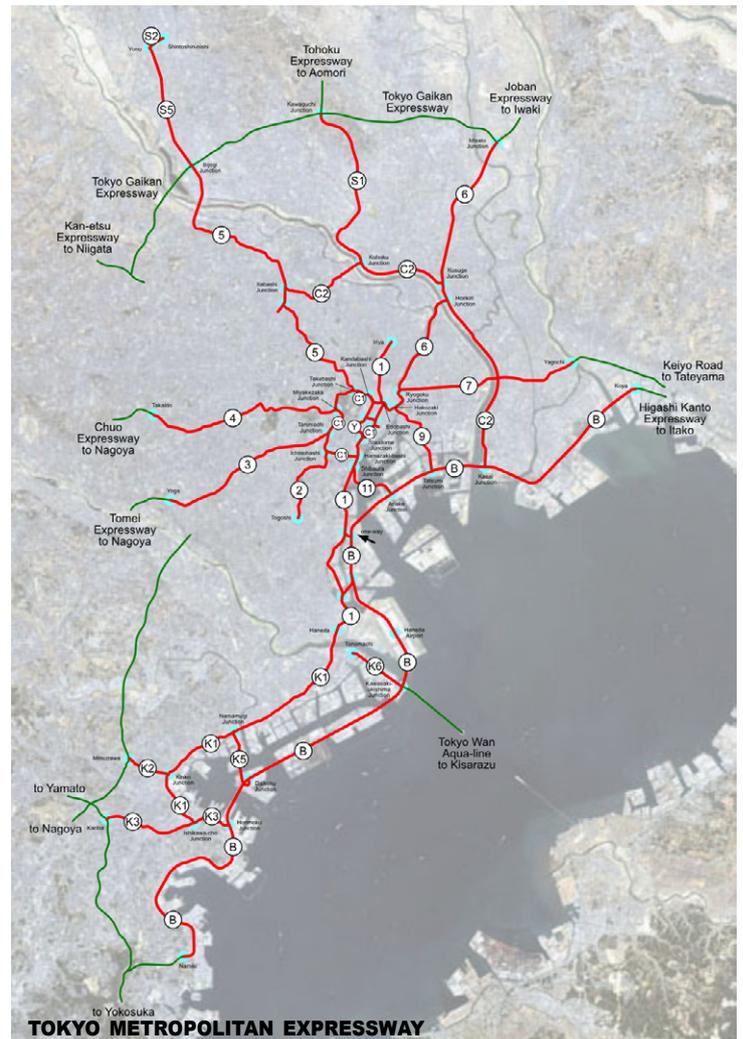
### RUES DE DESSERTE DU DEVANT

Elles sont étroites mais adaptées à la circulation automobile. Le bâti qu'elles permettent de desservir est plutôt bas, environ deux niveaux ; des commerces en rez-de-chaussée et les logements dans les étages.

### RUES DE L'ARRIÈRE

Ce sont les plus étroites, souvent de moins de 2 mètres de large. Elles peuvent traverser un îlot mais sont souvent en cul-de-sac.

*«Le résultat est que Tokyo est aujourd'hui un magma urbain labyrinthique, apparemment dépourvu d'ordre, de hiérarchie et de forme.»* Sacchi 2004



TOKYO METROPOLITAN EXPRESSWAY



LE RÉSEAU VIAIRE AUTOUR DE ROPPONGI





## LA RÉGLEMENTATION

Comment la réglementation en matière d'urbanisme et de construction joue-t-elle en faveur de la densité du bâti au Japon et plus particulièrement à Tokyo?

Le Japon est un Etat unitaire décentralisé, qui comporte trois niveaux: le gouvernement central, le département et la commune.

Le règlement actuel d'urbanisme repose sur une décentralisation des compétences, une participation des habitants, un contrôle renforcé de la péri-urbanisation et une option de densification par l'admission d'immeubles de grande hauteur. Les principaux textes sont réunis dans le code de l'urbanisme et le code du standard du bâtiment. D'autres codes viennent compléter ces règles (code du remembrement urbain, de la rénovation urbaine, code de la rue et de la route). Ces règlements sont nationaux et opposables aux tiers. A ces règles nationales peuvent aussi s'ajouter des règles locales.

Les attributions sont réparties entre le gouvernement central et les collectivités. Ces dernières sont compétentes en matière de gestion de la densité des constructions, du zonage des terrains nus et des affectations en rapport avec l'habitat, le commerce, l'industrie et les autres activités.

Malgré la décentralisation, la marge d'action de la commune est fortement encadrée. Pour les aires urbaines de plus de 100000 habitants, les coefficients d'occupation du sol et d'emprise admissibles relèvent du code du standard du bâtiment. Ils varient selon le zonage. Pour chaque zone, le code précise les taux possibles pour le coefficient d'emprise au sol et pour le coefficient d'occupation du sol. Ces taux sont beaucoup plus élevés qu'en France et forment des fourchettes. Pour les zones réservées à l'habitat de faible hauteur, le COS doit être compris entre 0,5 et 2; pour l'habitat ordinaire, entre 2 et 4; pour la zone commerciale, entre 2 et 10.

L'instrument utilisé pour contrôler la densité est donc le même au Japon qu'en France (c'est le COS). Néanmoins, il y a un taux minimum présent dans le code du standard du bâtiment et opposable aux tiers, ce qui n'est pas le cas dans le code de l'urbanisme français pour l'instant, le COS étant fixé facultativement par les autorités locales. De plus, malgré un parcellaire très petit, le code favorise la construction même sur des parcelles de très petites tailles: une parcelle a la qualité de terrain à bâtir si sa longueur de façade est d'au moins 2

mètres sur une rue dont la largeur est égale ou supérieure à 4 mètres. Il existe par ailleurs un cas particulier: si la largeur de la rue n'excède pas 12 mètres, la densité autorisée se calcule en multipliant la largeur de la rue par 40 pour une zone résidentielle et 60 pour une zone d'activités commerciales ou industrielles pour essayer de trouver un équilibre entre densité bâtie et réseau viaire.

Cependant, il y a des limites à la favorisation de la densité par la réglementation. Des contentieux ont notamment éclaté à la suite de réalisations de projets respectant les règles d'urbanisme, notamment le COS, mais privant d'ensoleillement les constructions voisines. Les tribunaux donnèrent raison aux plaignants à cause du droit d'ensoleillement (Nissho-Ken) présent dans le code civil et la jurisprudence introduisit une modification du code du standard de bâtiment.

À Hong-Kong, une métropole aux conditions géographiques et démographiques similaires, les autorités imposent aussi une densité minimum aux promoteurs. Un sur-COS est en outre autorisé en fonction de la distance aux stations de métro ou de trains. Il semble cependant que cette limite minimum ne soit qu'une «sécurité» en cas de comportement irrationnel d'un promoteur, car ces derniers optent toujours pour la fourchette haute du COS, étant assurés de réaliser des profits sur les opérations devant la très forte demande. Même si la législation est moins autoritaire au Japon, il est fort possible que cela soit aussi le cas à Tokyo, notamment à proximité des grands hubs de transport où la très forte demande encourage à priori les promoteurs à construire le maximum autorisé, sans que cela soit nécessaire de les y contraindre.

Différentes contraintes sont donc à l'origine d'une forte densité du bâti. Cette fabrique de la densité du bâti dans la métropole de Tokyo s'accompagne d'une réelle mixité d'usage qui fait sa particularité. Cette mixité n'est bien sûr pas présente partout sur le territoire de la métropole. La lointaine banlieue, certes desservie par le transport ferroviaire est très majoritairement résidentielle. À l'inverse, certains quartiers centraux ont souffert d'une désertification de leur population résidente suite à l'envolée des prix du foncier. Néanmoins, il semble qu'en termes de projet, le jeu des acteurs, publics et surtout privés et l'urbanisation dessinée par le rail joue en faveur d'une mixité et d'une concentration des usages pouvant se matérialiser à l'échelle du quartier ou au sein même d'un bâtiment.

## ZOOM SHINKIBA

Le site de Shinkiba fait administrativement partie du Port de Tokyo. Le zonage de l'autorité portuaire classe le site comme une zone de transition entre ville et port, pouvant accueillir des activités commerciales. Le zonage de l'arrondissement de Koto en fait une zone semi-industrielle qui permet aux commerces de s'installer mais pas à l'industrie lourde. Pour le moment, le site n'est pas habitable, car il se trouve dans une zone non protégée par la digue. Un renforcement de cette dernière pourrait le rendre habitable.



**MIXITÉ D'USAGE AU COEUR DE LA DENSITÉ**



## JEUX DES ACTEURS

### DÉSINTERESSEMENT DES AUTORITÉS PUBLIQUES POUR LES SERVICES URBAINS ET DE LOGEMENT

L'état japonais pendant le régime Meiji (2e moitié XIXème) s'est peu impliqué dans le développement urbain, concentrant ses faibles ressources financières dans le développement industriel. Les services urbains et du logement ont été confiés à la population dès l'époque médiévale. Ces missions ont ensuite été gérées par des chefs de quartiers, des notables qui se transmettaient ces charges de manières héréditaires. Jusqu'à la restauration de Meiji, les services urbains de base sont restés à la charge des habitants, organisés en association. Le nouveau régime a élargi le champ d'activité des organisations de quartier, désormais baptisées chônai, chargées de la collecte des ordures, du nettoyage des rues, de l'entretien des réverbères, de l'organisation des cérémonies religieuses, des services d'incendie et du maintien de l'ordre, de la prise en charge des plus pauvres, des soins médicaux gratuits.

### STRATÉGIES URBAINES DE COMPAGNIES PRIVÉES : DENSITÉ D'USAGE

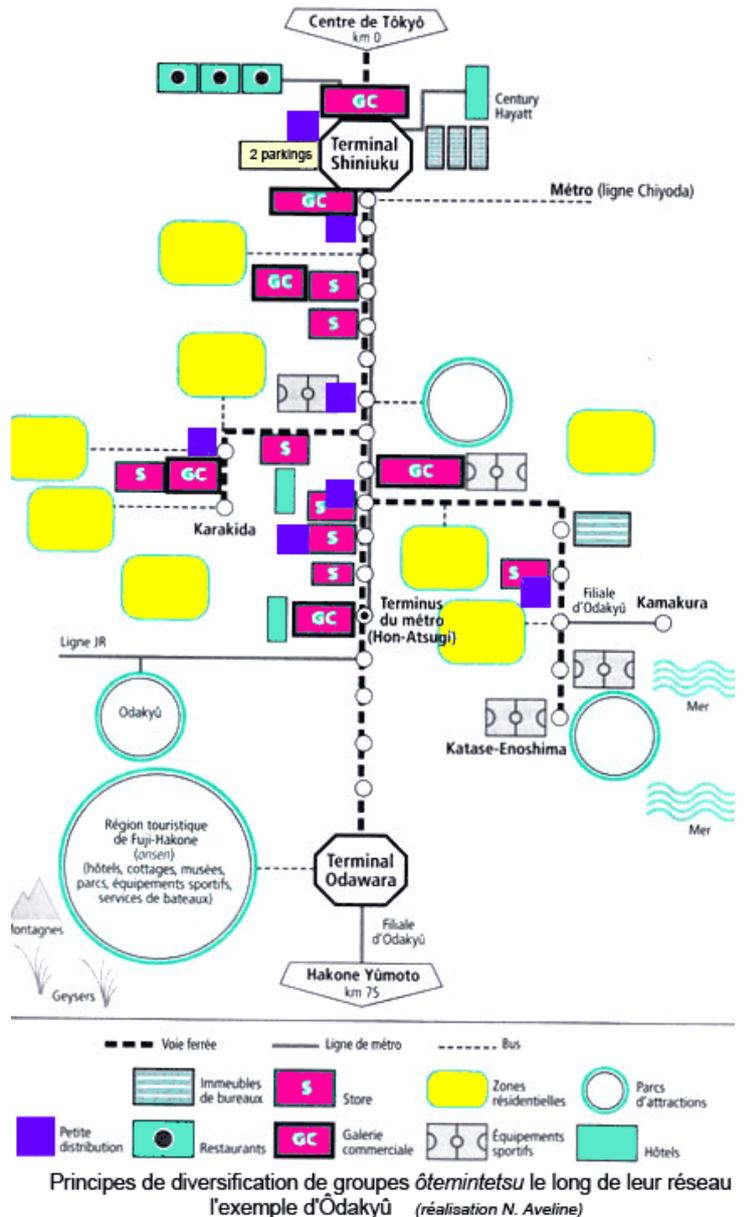
Face à cette carence de la puissance publique, le secteur privé s'est naturellement intéressé aux services urbains susceptibles d'être rentables et qui dépassaient le champ d'action des associations de quartier. C'est en particulier les compagnies ferroviaires qui ont développé des services très variés à destination des voyageurs, opérant une diversification de leurs activités hors du rail : services de proximité, lotissement à proximité des gares, grands magasins, parcs d'attraction... Ces expériences se multiplient et ce mouvement touche plusieurs compagnies ferroviaires.

Densité bâtie et densité d'usage appartiennent donc aux stratégies des acteurs privés, notamment les compagnies ferroviaires. Le plus marquant actuellement c'est les gares de la ligne du yamanote mais l'exemple précédent montre que cela dépasse le centre tokyoite.

### ORIENTATION DE LA DENSIFICATION PAR LES POUVOIRS PUBLICS

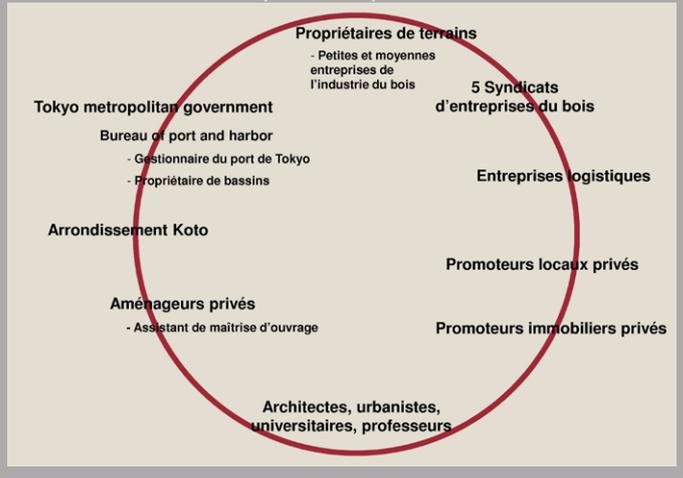
Les autorités publiques orientent cependant le développement de l'agglomération. Ainsi à la fin des années 60, des villes nouvelles sont développées afin de déconcentrer Tokyo centre. Tama New Town, située à une cinquantaine de kilomètres du centre, devait par exemple absorber plus de 300 000 habitants et leur offrir un environnement urbain mixte. Cependant, la déconcentration n'a pas rencontré de réel soutien, la plupart des acteurs préférant rester dans le centre de Tokyo. Cette politique de décentralisation est abandonnée en 2000.

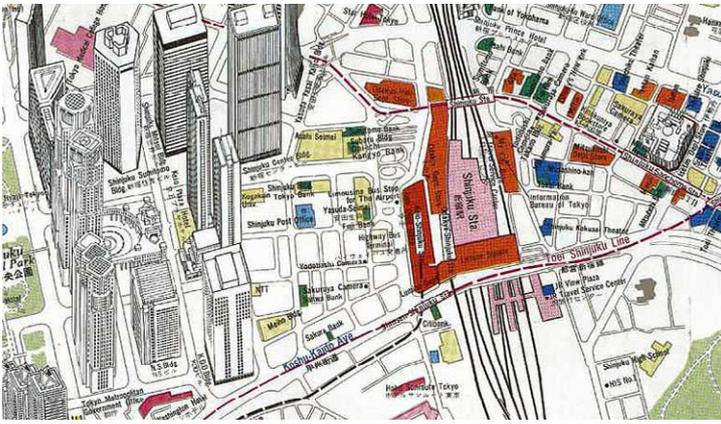
Désormais, un mouvement de repolarisation vers le centre s'est mis en place : c'est ainsi que sept des projets issus de la loi de 2002 sur le renouvellement urbain sont situés dans les quartiers centraux de Tokyo.



## ZOOM SHINKIBA

consortium d'acteurs privés et publics.





## «LA VILLE DESSINÉE PAR LE RAIL»

Natacha Aveline

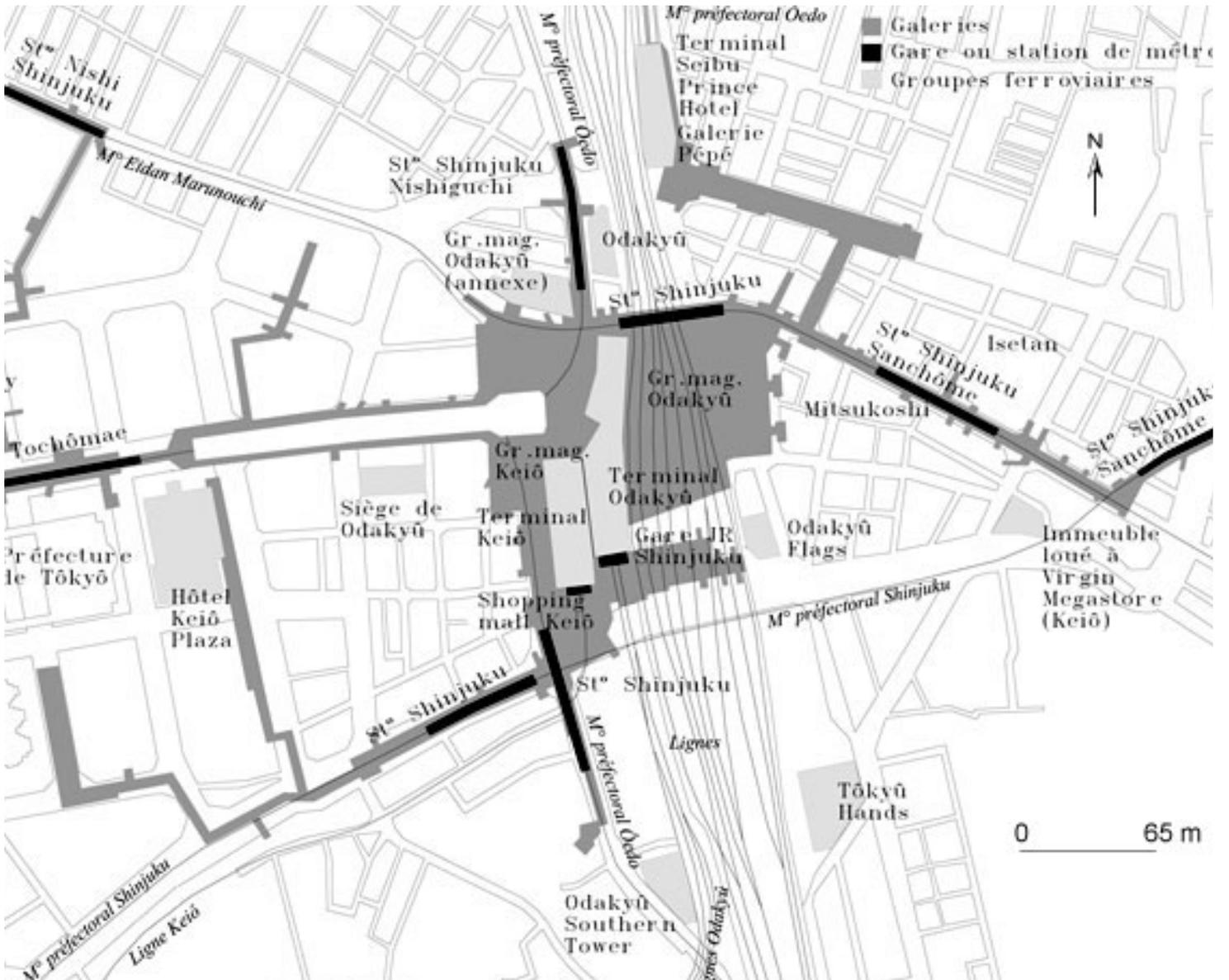
La stratégie des opérateurs de transports ont orienté le développement urbain. Paradoxalement, alors que la ville par le rail est associée à la ville compacte, économe en espace, le développement des voies ferrées a participé à l'étalement incontrôlé de la nappe urbaine de l'agglomération tokyoïte. Les compagnies ferroviaires ont construit du logement en masse, compensant l'absence de construction publique majeure, situées le long des voies et des gares de chemins de fer. Ces opérations sont des lotissements au développement anarchi-

que qui ont favorisé le mitage urbain. Les zones de travail sont à proximité par le transport en commun mais n'investissent pas les nouvelles périphéries. Il résulte de cette organisation une explosion des migrations pendulaires coûteuses en temps et en énergie.

Par contre, les gares, en accueillant un grand nombre d'activités favorisent une densité d'usage très concentrée.

«La gare japonaise est traversée de mille trajets fonctionnels, du voyage à l'achat, du vêtement à la nourriture : un train peut déboucher dans un rayon de chaussures.» Roland Barthes, L'empire des Signes p.56

La gare de Shinjuku, en reliant douze stations différentes, représente un quartier aux enjeux forts. La zone concentre donc une série de centres commerciaux et de restaurants directement accessibles depuis les gares. Les immeubles environnants accueillent d'autres espaces de commerce et un hôtel.





## MIXITÉ DES USAGES, MIXITÉ FONCTIONNELLE, SUPERPOSITION, MULTI-USED BUILDINGS

La métropole japonaise se caractérise par l'entremêlement de fonctions rurales et urbaines dans les périphéries, et parfois jusque dans les zones centrales, où il n'est pas rare de trouver des rizières ou des cultures maraîchères encadrées par des immeubles, à quelques encablures seulement des quartiers d'affaires.

A l'échelle de la métropole, les fonctions économiques, financières et politiques se concentrent dans le centre ville de telle sorte que Tokyo se positionne en tant que ville mondiale au cœur de l'économie internationale.

Depuis quelques années, on assiste à Tokyo au dépeuplement des quartiers du centre-ville. Cette tendance qui s'est accélérée dans les années 1960 s'est accompagnée du développement croissant et de la concentration en centre-ville des fonctions économiques. Depuis quelques années, on assiste à la revalorisation des fonctions résidentielles dans les districts du centre de Tokyo.

A l'échelle du quartier, l'étude de la structure de Kanda-Izumi, situé dans le quartier des affaires tokyoïte, montre la différenciation horizontale et verticale des fonctions. L'observation de

la répartition des fonctions urbaines par étage révèle une évolution de la tertiarisation différente entre le centre et la lisière du quartier.

Il est intéressant de constater qu'en rez-de-chaussée, la fragmentation parcellaire s'accompagne systématiquement d'une grande diversification des fonctions urbaines, que l'on se situe en périphérie ou à l'intérieur du quartier. La maille parcellaire reste à peu près intacte à l'intérieur du quartier, où se mêlent de petites maisons en bois et les bâtiments à trois ou quatre étages. Alors que les fonctions résidentielles sont principalement situées à l'intérieur de Kanda-Izumi, les bureaux sont plutôt implantés dans les immeubles les plus élevés, implantés face aux avenues et appartenant aux sociétés venues de l'extérieur.

Jusqu'en 1963, la hauteur des bâtiments a été plafonnée à 31 mètres par le règlement national. Depuis, les constructions de hauteur plus élevées se sont considérablement développées dans le centre-ville de Tokyo.

## CARTE D'IDENTITÉ

\*Carte d'identité : Quartier de Kanda-Izumi

\*Surface : 75 000 m<sup>2</sup>

\*Localisation : arrondissement de Chiyoda, Central Business District (CBD) de Tokyo

\*Situé à environ 2 km au Nord-Est de la gare de Tokyo

\*Nationalisation du quartier en 1871

\*Fin 19ème : Privatisation des terrains / morcellement des parcelles (partie Ouest)

\*Coefficient d'emprise au sol des bâtiments : 80 à 100%

\*Population : 35 000 personnes (1995) soit 1/6ème de celle de 1920 et 1/4 de celle de 1955.

\*Nombre de travailleurs diurnes : 10 739 (17 fois plus que la population résidentielle)

\*Commerces+ services marchands= 46% des établissements





## LE FONCIER

### LES PROCÉDURES

Contrairement aux pratiques occidentales, les aménageurs nippons ont renoncé très tôt à exercer une maîtrise des sols par le biais de procédures autoritaires. Ils ont choisi d'intervenir sans forcément acquérir le foncier, en favorisant des systèmes de transfert de propriété.

### RAISONS

Morcellement du parcellaire, multiplicité des ayants-droit de propriété foncière, forte réticence des propriétaires à aliéner leur patrimoine, niveau élevé des prix des terrains (en moyenne 70% du prix d'une opération)

### CONSÉQUENCE

Les praticiens de l'urbanisme ont optés pour des pratiques consensuelles dans leur politique d'intervention foncière.

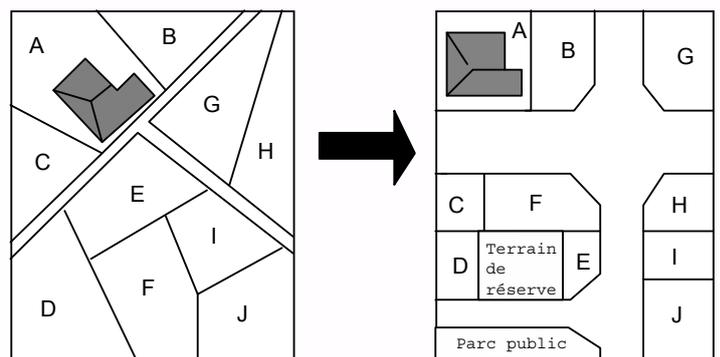
### «REMEMBREMENT FONCIER» (TOCHI KUKAKU SEIRI)

On remodèle le parcellaire d'une zone urbaine. Les ayants-droit fonciers des parcelles conservent leurs titres de propriété mais cèdent environ un tiers de leur terrain à l'aménageur. En échange, l'aménageur dote la zone en équipements et en infrastructures et transforme une partie des surfaces de terrain en « terrains de réserve »(horyûchi), qui sont vendus à des tiers (investisseurs privés, collectivité locale, promoteur social..)

Utilisé surtout en période de reconstruction (après tremblement de terre et bombardements de 1945).

Usage privilégié pour développer, à moindre coût et sans grandes résistances, le réseau viaire dans les zones résidentielles de la capitale.

Fig 1. Principe du remembrement urbain



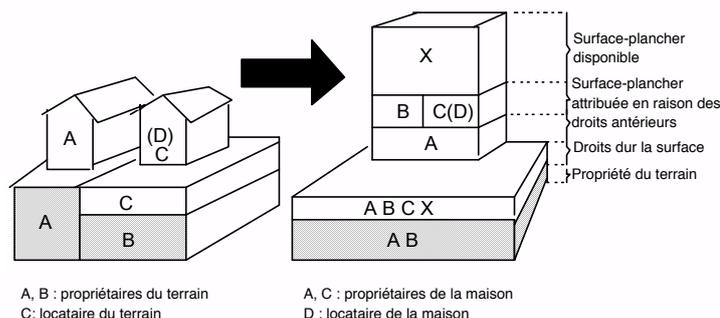
## LA « RÉNOVATION URBAINE » (TOSHI SAIKAIHATSU)

depuis les années 1970

C'est une sorte de remembrement « à la verticale » : elle consiste à transférer les droits de propriété non pas sur des parcelles, mais sur les surfaces habitables qui vont être construites dans des immeubles en hauteur. Grâce à l'élévation significative du coefficient d'occupation des sols volume important de surfaces peut être dégagé pour être vendues à des investisseurs, de façon à financer jusqu'à 70% de l'opération.

Les fortes incitations au secteur privé ont surtout conduit à une forte densification du bâti dans les périmètres de rénovation.

Fig 2. Principe de la rénovation urbaine



## CONCLUSION

l'objectif est dans les deux cas, la transformation de la ville au coup par coup selon les opportunités, améliorer le réseau viaire et offrir des aménités urbaines par fragments, tout en limitant au maximum les acquisitions foncières.

## CHANGEMENT DE CONTEXTE

DE LA « RENAISSANCE URBAINE » AU

« RENOUVELLEMENT URBAIN »

Avant la crise immobilière du début des années 1990, on connaît une politique de « renaissance urbaine » (toshi runesansu). Il fallait faciliter l'accès au foncier pour des promoteurs privés dans un contexte de pénurie et de cherté et permettre la construction de grands immeubles de bureaux et, dans une moindre mesure, de logements.

C'est une période qui coïncide avec une hausse spectaculaire des valeurs foncières à Tokyo et en particulier dans le centre (jusqu'à 90 % du cout total d'une opération immobilière).

Depuis le début des années 1990, la crise économique a brutalement marqué l'arrêt de la hausse quasi-interrompue des prix foncières depuis 1955 et mis un terme à la croissance exceptionnelle qui soutenait l'économie. L'éclatement de la bulle spéculative en 1990 a provoqué un effondrement spectaculaire des prix foncières. La décennie 1990 adonc été marquée par l'élaboration d'une série de mesures destinées à pénaliser la rétention des sols pour augmenter l'offre de terrains résidentiels. Les prix foncières ont commencé à baisser en raison tout particulièrement d'une surproduction de bureaux.

Au terme d'une décennie d'érosion des valeurs foncières, le système financier dans son ensemble se trouvait fragilisé en raison des énormes volumes de crédit qui avaient été nantis sur des terrains au cours des années d'euphorie financière. C'est dans ce contexte qu'a été formulée, en 2001, une nouvelle politique urbaine baptisée « politique de renouvellement urbain » (toshi saisei).

Le « renouvellement urbain » s'inscrit dans un cadre d'abondance foncière et de chute des prix (jusqu'à 70% depuis 1991 dans les quartiers d'affaires du centre).

Des « périmètres spéciaux d'intervention d'urgence » ont été délimités dans le centre des trois plus grandes villes (Tôkyô, Osaka et Nagoya), au sein desquels les coefficients d'occupation des sols ont été exceptionnellement relevés afin de stabiliser les valeurs foncières en augmentant les droits à construire.

La « revitalisation urbaine » a pu s'appuyer sur de vastes friches ferroviaires et industrielles libérées récemment, qui ont créé une abondance foncière tout à fait inédite.

## CONCLUSION

Aujourd'hui encore, le sol a une valeur telle que les constructions, par rapport à lui, n'en ont presque aucune. C'est donc sans état d'âme qu'on les détruit. Les villes japonaises pratiquent depuis longtemps l'amnésie architecturale ; C'est un véritable turn-over des constructions, la plasticité du bâti étant facilitée par l'absence de mitoyenneté des bâtiments. Profondément ancré la tradition religieuse, avec le renouvellement rituel, tous les trente ans, des grands sanctuaires shintoïstes de la région d'Ise, il est un véritable fait de civilisation.



## EXEMPLES

### LE QUARTIER SHINJUKU-OUEST : UN EXEMPLE DE REMEMBREMENT

L'objectif était de concilier activités tertiaires et activités nocturnes en mettant en œuvre les procédures classiques (remembrement et rénovation) au gré des opportunités. L'ensemble a été achevé au bout de 30 ans.

La localisation du site était particulièrement stratégique étant à proximité de grands nœuds routiers et ferroviaires, en particulier la gare de Shinjuku qui répartit le plus grand nombre de passagers provenant du Japon.

Les opportunités : La situation foncière y étaient très favorables, en particulier en raison de la délocalisation d'une usine de filtrage des eaux occupant le tiers de l'emprise totale du projet (34 hectares sur 96).

Celui-ci a donc eu les coudées franches pour convertir cette zone auparavant résidentielle en un «petit Manhattan», unique concentration d'une vingtaine de gratte-ciels dans tout

le Japon. Dès 1960, le TMG a entrepris des travaux d'infrastructures et confié en 1964 à la compagnie ferroviaire privée Odakyû la réalisation d'un pôle d'interconnexion multimodale dans la gare de Shinjuku.

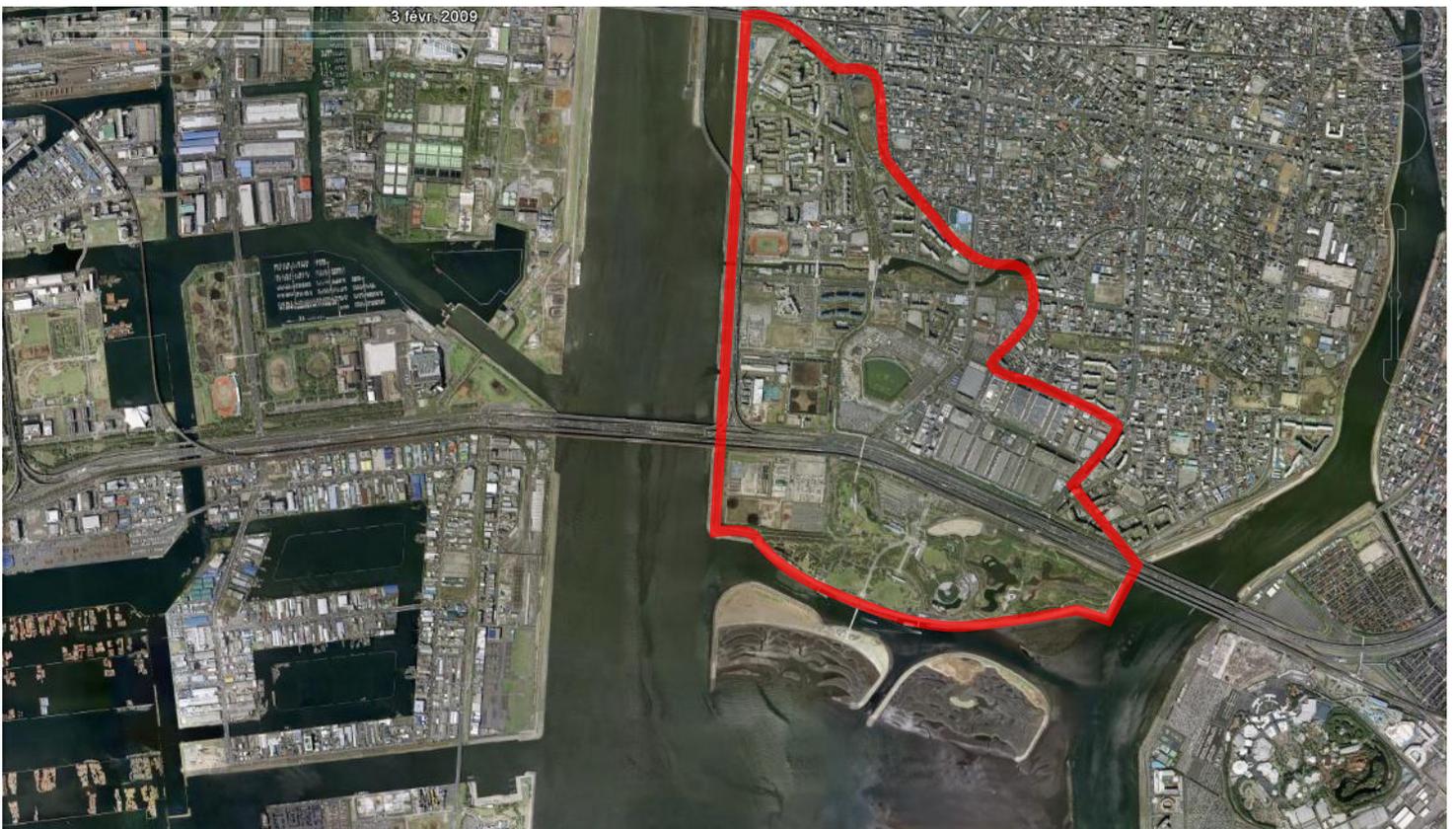
On est passé d'un quartier dominé par des venelles étroites avec des formes et une implantation du bâti anarchique à de larges avenues bordées d'immeubles de plus de 100 mètres de hauteur, organisées selon une trame régulière en damier. On a un traitement nouveau du paysage et des espaces publics avec une attention particulière donnée à la verdure, le mobilier urbain et l'aménagement d'un «parvis des citoyens» devant le nouvel Hôtel de Ville ou encore la séparation des voies piétonnes et des routes.

### DEUXIÈME EXEMPLE DE REMEMBREMENT (SUR LA MER) : KASAI-OKI

On a utilisé une procédure de remembrement foncier pour une zone immergée. Au début de la procédure, 200 particuliers sont propriétaires de 178 hectares de terrains qui se situent au-dessous du niveau de la mer. Mais la disparition définitive des terrains du fait de grandes crues n'a pas fait disparaître les droits fonciers. C'est la Préfecture qui a pris en charge le développement de la zone en accord avec les propriétaires des terrains immergés qui s'étaient réunis en syndicat.

L'opération commence véritablement en 1971. En plus des terrains immergés, 200 hectares sont investis sur le domaine maritime public et intégrés à la superficie initiale.

Particularité : le bilan financier est difficile à équilibrer. En règle générale, dans les opérations de remembrement foncier, les ayants-droit sont appelés à céder une partie de leur terrain pour contribuer à la création de parcelles destinées à la



construction des infrastructures et des équipements publics et à la constitution de réserves foncières.

C'est ensuite par la vente de ces réserves foncières que les collectivités locales ou les préfetures font face aux frais financiers de l'opération. Le taux de contribution dans le cas de Kasai-oki s'élève à 43% (26% pour les équipements et 17% pour les réserves). C'est un taux très important par rapport à une opération normale.

Dans une opération classique de remembrement foncier, on s'efforce de redistribuer aux ayants-droit des parcelles proches de celles qu'ils occupaient auparavant. Ici comme les terrains étaient immergés, les anciens propriétaires ont accepté des parcelles suivant leurs désirs.

L'objectif : installer deux usines de traitement des eaux usées, tracer des voies routières et piétonnières, un parc naturel, des établissements d'enseignements et des logements.



La particularité du shinkiba est le découpage en parcelle de forme longiligne qui a pour objectif l'accès direct aux bassins.

Shinkiba se compose de deux bassins d'eau (propriété de l'Etat) et de terrains qui l'entourent (propriété des entreprises de bois).

Au vue de ce qui vient d'être étudié, il serait aisé d'opérer un remembrement serait facilité par :

- terrains disponibles et non utilisés
- la présence de voies routières (>> un nouveau plan de ville serait facilement réalisable)
- le fait que la zone soit inondable n'étant pas un problème (ex de Kasai-oki)



## CONCLUSION

Tokyo est une ville dense, c'est un fait accompli.

En revanche, la particularité de cette ville monde réside dans sa capacité à concilier la densité de son bâti avec une mixité fonctionnelle caractéristique d'un grand nombre de quartiers.

A travers notre analyse, nous avons tenté de démontrer comment converge un certain nombre d'éléments favorables à la densification du bâti et la superposition des usages et des fonctions.

Des éléments qu'il est difficilement envisageable de faire converger dans le système français.

En effet, penser la densité à Tokyo est un exercice théorique qu'il convient d'appréhender de façon différente qu'en France. La densité y apparaît comme un objectif à atteindre pour lutter contre l'étalement urbain, notamment depuis la loi SRU de 2000.

A Tokyo, la densité résulte d'éléments contextuels qui lui confèrent un caractère presque naturel. Les politiques publiques s'attachent de fait à la gestion de la densité et aux moyens permettant de la rendre vivables et plus acceptables.

Espace d'une concentration et d'une mixité vertueuses dans les projets urbains, la densité soulève pourtant quelques questions et révèle un certain nombre de paradoxes.

### **QUEL FUTUR POUR LES SECTEURS LES PLUS REÇULÉS DE LA GRANDE BANLIEUE ?**

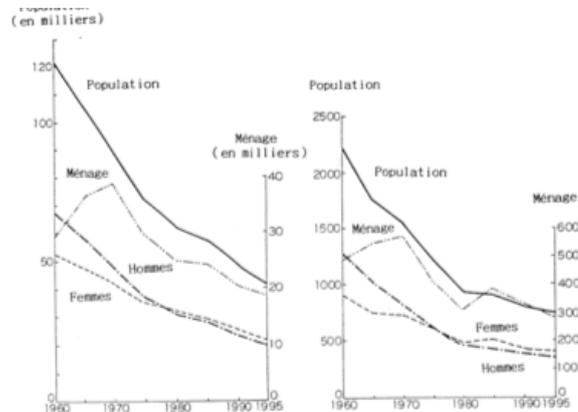
On a assisté dans les années 1960 à un dépeuplement du centre ville de Tokyo et à un recul significatif de la fonction résidentielle vers la périphérie tokyoïte. C'est ce qu'on a appelé le phénomène du beignet. Depuis, la tendance a évolué dans le sens d'un retour vers le centre et d'un tassement démographique. Au milieu des années 2000, on retrouvait ce processus de dévitalisation à l'œuvre dans plusieurs endroits.

Des commerces ont fermé et les logements sont devenus très difficiles à vendre, piégeant les ménages les plus modestes qui n'avaient pas hésité à s'éloigner de 50 km pour acquérir le pavillon de leurs rêves et se retrouvent aujourd'hui captifs alors que la population reflue vers le centre. Les groupes ferroviaires sont aussi menacés par ce rééquilibrage spatial, qui met à rude épreuve les surfaces commerciales, culturelles et de loisirs qu'ils exploitent dans les grandes banlieues. Les gares de banlieues subissent en effet, un évidement spécifique à l'agglomération tokyoïte.

Habités à s'adapter, ils ont cependant pris la mesure de la situation en développant de nouveaux services pour accompagner le retour vers les centres, notamment en implantant des agences immobilières le long de leurs lignes pour aider leurs clients banlieusards à se reloger. Ils cherchent aussi à tirer profit de la revitalisation des centres en développant de nouvelles surfaces de distribution dans leurs gares principales. Les collectivités locales sont conscientes des dangers de la rétraction urbaine et s'efforcent de cristalliser les activités en grande banlieue de Tokyo par une planification appropriée. Mais cette politique entre en contradiction avec le vigoureux soutien qu'elles apportent aux grands projets de rénovation sur les friches ferroviaires des centres urbains. C'est pourquoi, selon Aveline, « il est fort vraisemblable que ce seront avant tout les lois du marché qui décideront, comme à l'accoutumée, de l'évolution des équilibres spatiaux dans les villes japonaises ».



La densité qui caractérise la plupart des projets de l'agglomération tokyoïte, notamment les opérations de rénovation des secteurs du centre, en créant de nouvelles surfaces d'activité, d'habitation ou de commerce, vient concurrencer les espaces périphériques de l'agglomération. En effet, la croissance à la fois économique et démographique qui a été à l'origine de l'extension urbaine de Tokyo, a donné naissance à de nombreux projets périphériques tels que les villes nouvelles. Mais cette dynamique est aujourd'hui interrompue, notamment d'un point de vue démographique : l'évolution démographique est négative. Les périphéries urbaines sont touchées par ce phénomène qui se traduit par une rétraction urbaine. Tama New Town, située à 50 km du centre de Tokyo perd sa population de manière nette, laissant sur place une population fragile, âgée, tandis que les services et commerces disparaissent. Les répercussions sur la population sont donc négatives et soulèvent un grand nombre de difficultés sociales. Certaines compagnies ferroviaires, qui ont aidés à l'implantation de jeunes ménages en périphérie, développent aujourd'hui des services d'accompagnement afin d'aider les habitants à retrouver des logements plus proches.



### QUEL AVENIR POUR LA DENSITÉ À TOKYO DANS UN CONTEXTE OÙ LA POPULATION EST EN FORT DÉCLIN ?

Dans les années 1960, les propositions des métabolistes pour répondre à la forte croissance de la capitale japonaise, concernaient un développement sur l'eau, au travers de structures flottantes implantées sur la baie de Tokyo. Aujourd'hui, le paradigme semble en phase de changer. L'aménagement de Tokyo, à horizon 2050, se doit de prendre en compte une situation liée au vieillissement de la population et au très faible taux de natalité que connaît l'archipel depuis 30 ans. Tous les indicateurs montrent que le Japon se dirige, en effet, vers une baisse très significative de sa population dans les décennies à venir. Si les prévisions se confirment, la population japonaise qui a atteint un pic de 127,84 millions en 2004 pourrait passer sous la barre des 90 millions d'habitants en 2055. La perspective de devenir l'une des shrinking cities de demain, pose nécessairement la question de la densité dans un contexte de décroissance urbaine.

### COMMENT LES JAPONAIS VIVENT-ILS LA DENSITÉ AU QUOTIDIEN ?

A l'heure du développement durable, densité et mixité sont souvent des objectifs à poursuivre pour les urbanistes. Cependant, la conciliation de ces processus à l'échelle urbaine est-elle en mesure de traduire une certaine qualité de vie ? Avant toute chose, précisons que la densité prise conjointement avec la mixité fonctionnelle n'implique pas forcément de mixité sociale. En effet, les quartiers denses et mixtes de la ville de Tokyo sont rarement caractéristiques d'une mixité sociale. Les fonctions résidentielles du centre ville ne sont pas vraiment révélatrices d'une forte mixité sociale. Le manque de place et la rareté des sols à Tokyo posent des problèmes de logements.





## BIBLIOGRAPHIE

**SACCHI Livio**, *Tokyo, Architecture et Urbanisme*, Flammarion, 2005

**FREITAG Barbara**, *Les villes globales dans les sociétés de l'information*, Diogenes 2002/1, N° 197, p. 81-95

**BERQUE Augustin**, *La maîtrise de la ville : urbanité française, urbanité nippone*, ed. l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, coll. études japonaises, 1994, 595 p.

**BERQUE Augustin**, *Vivre l'espace du Japon*, ed. Puf, Paris, 1982, 223 p.

**BERQUE Augustin**, *Le Japon gestion de l'espace et changement social*, ed. Flammarion, nouvelle bibliothèque scientifique sous la direction de Fernand Braudel, Paris, 1976, 334

**AVELINE Natacha**, « *L'expérience particulière du Japon en matière de renouvellement urbain* », *Droit et Ville*, n°55, 2003, Actes de la journée d'études sur le renouvellement urbain du 18 aout 2002, p. 59-69.

**AVELINE Natacha**, « *Tokyo et ses projets urbains* », *Revue géographique de Lyon*, Vol. 72, n°2, 1997, p117-121.

**TEZUKA Akira**, **TAKAHISHI Nobuo**, **TABAYASHI Akira**, **UGAWA Kana**, « *Structure et dynamisme d'un quartier dans le centre ville de Tokyo* », *annale de géographie*, n°602, Université de Tsukuba, Japon, 1998, p. 410-430.

**AUC**, « *Learning from Tokyo* » in *Livret 1 chantier*, DPAP, Paris, 2009.

**DUCOM Estelle**, « *Quand les processus s'inversent, étalement et désétalement urbains au Japon*, manifestations et enjeux, 9 janvier 2009, in URL : [http://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/20/31/08/PDF/Ducom\\_texte.pdf](http://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/20/31/08/PDF/Ducom_texte.pdf).

**AVELINE Natacha**, chapitre *Urbanisme et civilisation urbaine* in **BOUISSOU Jean-Mari**, *Le Japon contemporain*, ed. Fayard, coll. Fayard/CERI dirigée par Christophe Jaffrelot, 2007.

**APUR**, *La densité, un bon outil pour connaître Paris*, *Atelier Parisien d'Urbanisme*, n°4, 2002.

**HITOSHI Terao**, *Le droit de l'urbanisme au Japon*, droit comparé, in URL : <http://www.gridauh.fr/sites/fr/fichier/3eccbac5161a5.pdf>

**IAU**, « *Comment encourager l'intensification urbaine ?* », les carnets pratiques n° 1, Août 2009.

**RUZICKA-ROSSIER Monique**, novembre 2003, « *Densité et mixité... nécessaires... non suffisantes!* » article in «*Forum Raumentwicklung*», ARE-Office du Développement territorial.

