



École des Ponts  
ParisTech

amur

mastère spécialisé

# Taito Nord, nouvelle pièce métropolitaine

**Aménagement et maîtrise d'ouvrage urbaine**  
Atelier International  
Paris – Tokyo (mars 2014)

## Groupe densification

Maureen BECCARD  
Cécile BONAVENTURE  
Aicha MBARKI  
Claire MONFRONT  
Benjamin TAVEAU

## Enseignants

Claude Prelorenzo  
Nathalie Roseau

Promotion 2013 - 2014

UNIVERSITÉ  
— PARIS-EST

École nationale  
des ponts  
et chaussées

6 et 8 avenue  
Blaise-Pascal,  
Cité Descartes

Champs-sur-Marne  
F-77455 Marne-la-Vallée  
cedex 2

tél. 33 (0)1 64 15 30 00  
fax. 33 (0)1 64 15 34 09  
[www.enpc.fr](http://www.enpc.fr)





*A Taito, comme à Tokyo, on trouve de tout  
Sur les axes principaux, un monde fou  
Autos, vélos, métros : tout est une question de flux  
Sur ces larges avenues, des biens occidentaux  
Mc Do, Uniqlo, restos : que des commerces bien réglés  
Mais dès que l'on s'éloigne, finit la foire d'empoigne  
On entre dans des quartiers résidentiels, beaucoup plus traditionnels  
Exit les boutiques standardisées, on est dans une vie de quartier  
Avec ses difficultés, mais aussi son authenticité  
Entre chaos et harmonie, cette ville est une belle symphonie*



**PARTIE 1**

**DIAGNOSTIC/ENJEUX/STRATÉGIE**

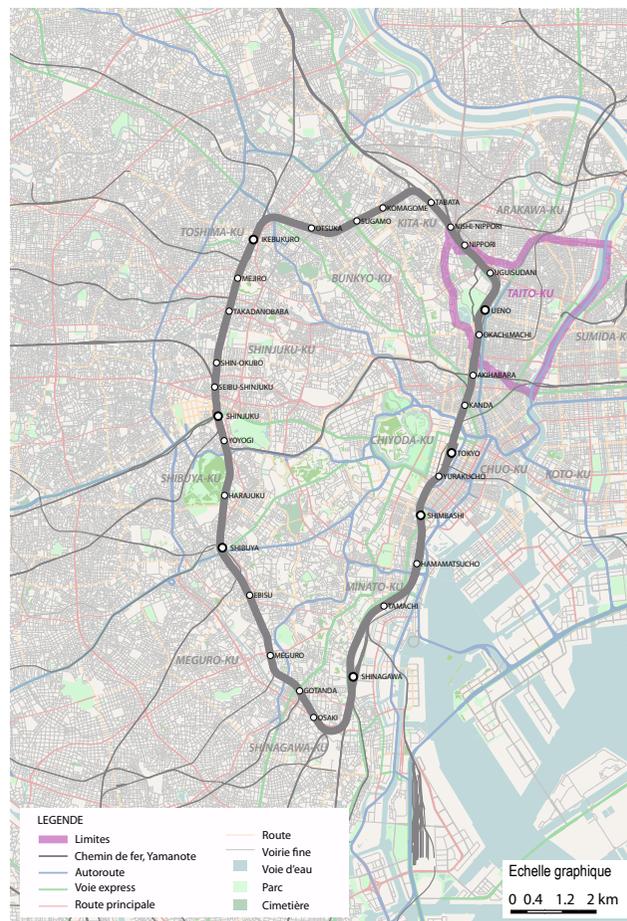
---

<b>1.</b>	<b>TAITO, UN ARRONDISSEMENT AUX DYNAMIQUES CONTRASTÉES</b>	<b>7</b>
<b>1.</b>	<b>Des éléments actifs</b>	<b>7</b>
<b>1.1</b>	UNE BANDE ACTIVE À TAITO, CONSTITUÉE DE CINQ ÉLÉMENTS ATTRACTEURS DE RAYONNEMENT MÉTROPOLITAIN ET TOURISTIQUE	8
<b>1.2</b>	UNE ZONE DYNAMIQUE AUX FONCTIONS INDUSTRIELLES ET LOGISTIQUES AU NORD DE L'ARRONDISSEMENT	10
<b>1.3</b>	AKIHABARA, UN ÉLÉMENT ULTRA SPÉCIALISÉ DE RENOMMÉE MÉTROPOLITAINE AU SUD DE TAITO	11
<b>2.</b>	<b>Un élément en déprise : le Nord de Taito</b>	<b>12</b>
<b>2.1</b>	UNE ATTENTION MOINDRE DE LA MUNICIPALITÉ	13
<b>2.2</b>	UNE SOUS REPRÉSENTATION DES SERVICES DANS LE NORD DE TAITO	14
<b>2.</b>	<b>TAITO, UN ARRONDISSEMENT SOUS PRESSION MÉTROPOLITAINE</b>	<b>18</b>
<b>1.</b>	<b>Taito, vers une densification</b>	<b>18</b>
•	L'ARRONDISSEMENT DE TAITO	18
•	LA VILLE DE TOKYO	18
•	LE GRAND TOKYO	19
<b>2.</b>	<b>Développement de la ville dense de manière durable</b>	<b>21</b>
•	UNE LOGISTIQUE URBAINE IMPORTANTE À TOKYO	21
•	UNE AGRICULTURE REPOUSSÉE AUX ARRONDISSEMENTS PÉRIPHÉRIQUES	23
<b>3.</b>	<b>TAITO NORD, LIEU D'INTERVENTION STRATÉGIQUE</b>	<b>26</b>
•	DENSIFIER	26
•	REDYNAMISER	27

# INTRODUCTION

Tokyo est une ville globale aux multiples facettes. Son aire métropolitaine est aujourd'hui la plus peuplée au monde regroupant le quart de la population japonaise (37 millions d'habitants) sur quelques 7 835km<sup>2</sup>. La ville de Tokyo est dense et toujours attractive malgré un centre vide accueillant le palais impérial. Cela est révélateur de situations très différentes entre les 23 arrondissements composant la capitale. Cette dernière est structurée par un réseau dense de voies ferrées. La Yamanote Line est un maillon fondamental de ce réseau car son tracé circulaire dessert les principaux quartiers du centre ville. Trois de ces stations marquent l'arrêt sur notre arrondissement d'étude, situé au Nord Est de cette ligne.

D'une superficie de 10 km<sup>2</sup>, Taito est un des 23 arrondissements formant la ville de Tokyo. Son histoire est riche avec notamment d'anciens temples datant de la période d'Edo. Le caractère traditionnel du Japon a été conservé à Taito. C'est en effet un arrondissement aux constructions relativement basses, pour certaines traditionnelles, et dans l'ensemble très fortement bâti. Taito est bordé par le parc Ueno (le parc le plus populaire du Japon) et la rivière de la Sumida (débouchant sur la baie de Tokyo).



*La Yamanote, une porte métropolitaine sur l'arrondissement de Taito*

Nous présentons dans ce dossier notre travail de diagnostic du site de Taito, et de projets répondant à notre thématique d'étude « densification ». Cette question nécessite à la fois une approche culturelle et un regard plus global. La densification d'un arrondissement de Tokyo doit en effet être interrogée dans le contexte de vieillissement et de décroissance démographique du Japon. Par ailleurs, la densification s'inscrit dans un processus, parfois cyclique, qui suppose d'analyser les dynamiques à l'oeuvre.

La ville dense est à la fois encouragée et nuancée par les principes de développement durable qui luttent contre l'étalement urbain mais prônent aussi une promiscuité des activités urbaines et de ses fonctions vitales, consommatrices d'espaces.

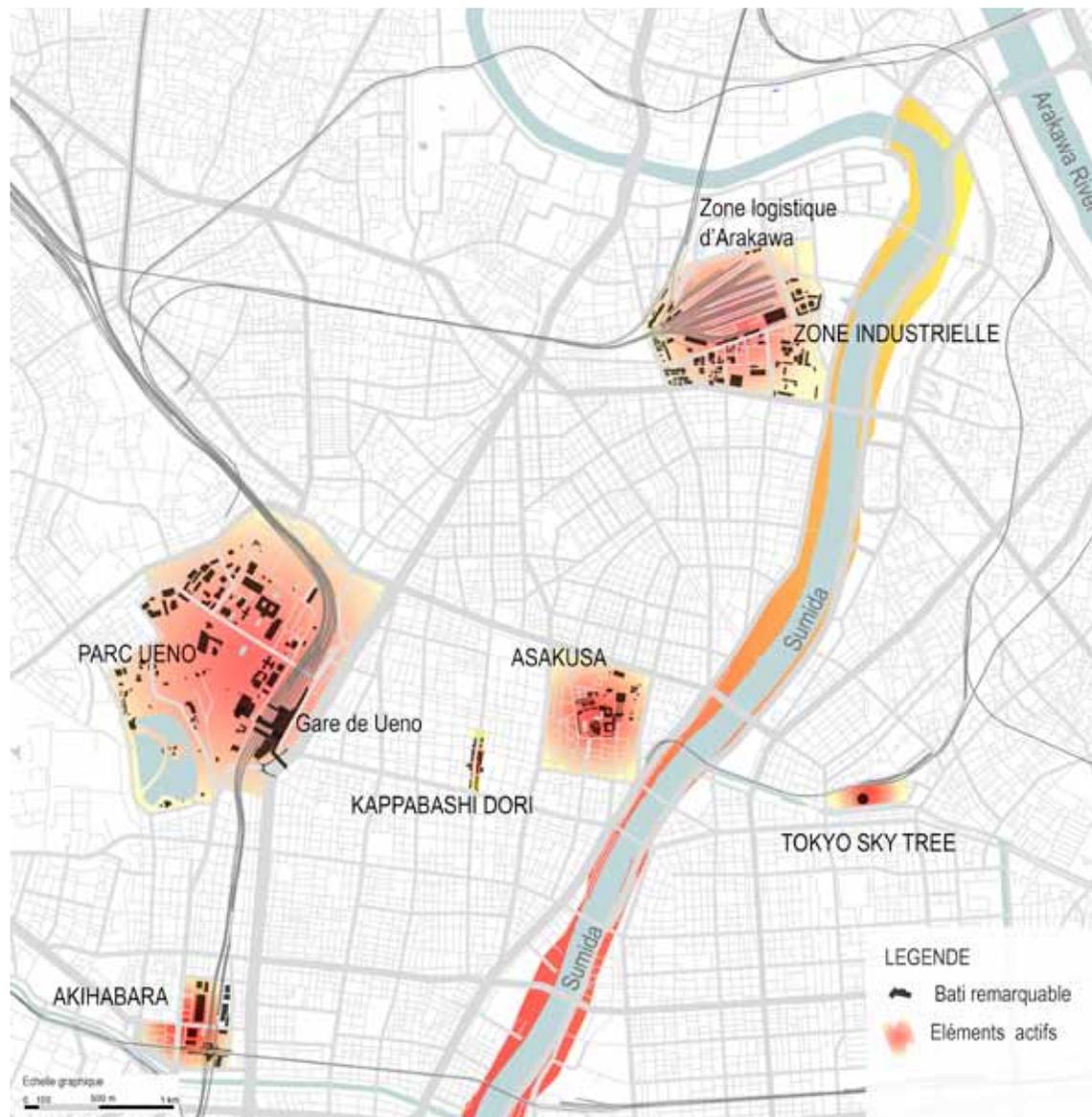
# 1. TAITO, UN ARRONDISSEMENT AUX DYNAMIQUES CONTRASTEES

Nous avons cherché à appréhender notre arrondissement, à travers une grille de lecture des intensités. Au gré des différentes logiques de pressions des lieux, ces derniers vont avoir tendance à se densifier spontanément, même si l'évolution du bâti peut être plus contrainte afin de protéger la morphologie urbaine existante. A l'inverse, il convient d'interroger les raisons de la dépression de certaines zones (souvent associés à un cycle de dédensification), qui offrent alors des potentiels de re-densification.

Ainsi, les logiques de pressions/dépansions en œuvre dans l'arrondissement de Taito sont caractérisées par des éléments actifs, d'envergure métropolitaine, qui stimulent l'environnement de Taito. Apparaissent ensuite en négatif ou par comparaison, des zones en déprise.

## 1. Des éléments actifs

Ces points particulièrement actifs, au nombre de sept, sont repérés sur la carte ci-contre. Nous avons identifié trois types d'éléments actifs : des équipements au rayonnement métropolitain et touristique notable, des fonctions industrielles et logistiques au service de la métropole, enfin, un micro quartier dont l'hyperspécialisation lui donne une renommée métropolitaine.



Repérage des éléments actifs du site

## 1.1 UNE BANDE ACTIVE À TAITO, CONSTITUÉE DE CINQ ÉLÉMENTS ATTRACTEURS DE RAYONNEMENT MÉTROPOLITAIN ET TOURISTIQUE

### PARC DE UENO – UN PARC URBAIN FORTEMENT BÂTI

Le parc d'Ueno est un des éléments particulièrement attracteur de Taito. Anciennement lieu de temples Shōgun, la colline d'Ueno fut offerte en 1924 par l'empereur Taisho à la municipalité de Tokyo. Ce parc urbain constitue un grand vide pour Tokyo de plus de 53 hectares. Ce « vide » est cependant nuancé car il est densément bâti. En effet, depuis son ouverture en 1973, de nombreux équipements furent construits dans le parc d'Ueno. Il abrite aujourd'hui plusieurs musées, des temples, un zoo... Le parc est aussi symboliquement très important pour les tokyoïtes notamment pour ses cerisiers. Il attire plus de dix millions de visiteurs par an et devient ainsi le parc le plus populaire du Japon.

Le parc Ueno est un élément métropolitain majeur. Son succès en fait un point actif et attractif important. Il est desservi 10 ans après son ouverture par la gare éponyme - point d'arrêt ferroviaire de la Yamanote, de lignes de banlieues (pôle important de la banlieue nord de Tokyo) et de train express reliant l'aéroport de Narita.

A la fois vide et déjà densément bâti, le parc n'a pas vocation à accueillir d'avantage de constructions. De plus, le Musée National des Beaux-Arts de l'Occident, œuvre de l'architecte Le Corbusier, est candidate depuis 2008 à l'inscription sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco. Cette candidature a une incidence sur les constructions alentours. En effet, ces dernières verront leurs hauteurs limitées afin de ne pas « menacer l'intégrité visuelle » du musée dessiné

par Le Corbusier (le comité de l'Unesco a par exemple alerté Londres sur la tour Shard comme menaçant l'intégrité visuelle de la tour de Londres). Cela donne donc un argument supplémentaire à la municipalité pour ne pas densifier le parc Ueno – élément sous forte pression métropolitaine.



Plan du parc Ueno, accueillant de nombreux éléments touristiques



Musée National des Beaux Arts de l'Occident, dessiné par Le Corbusier et inauguré en 1959.

### KAPPABASHI DORI, UNE HYPER ACTIVITÉ COMMERCIALE

Kappabashi-dori est une rue de Taito, située entre Ueno et Asakusa, à la spécificité et à la fréquentation importante. Cette rue comporte uniquement des magasins de fourniture pour les restaurants. D'après l'office national du tourisme japonais, le commerce d'ustensiles de cuisine y remonterait au début du XXème siècle, à l'époque où seuls quelques magasins existaient. Aujourd'hui, l'entrée de cette rue (sur l'Asakusa dori) est marquée par un chef géant érigé en haut d'un immeuble en face d'énormes tasses. Plus de 160 magasins équipent le bas de chaque immeuble le long des 800 mètres de la rue. Les restaurateurs de tout Tokyo et les touristes viennent s'équiper ici.

Cette concentration d'activité est marquée par des flux importants sur cette rue, tant piétons, que cyclistes et automobilistes. Ce dynamisme est aussi apparent au nombre de projets de construction sur cette rue et aux alentours. Lors de notre étude sur le terrain, nous avons pu observer que chaque parcelle non construite ou en sous-occupation faisait l'objet d'un permis de construire. Cet élément actif fait donc l'objet d'investissements privés, assurant le renouvellement des bâtiments (plus grands) et des activités (plus nombreuses). Nous pouvons donc dire que cet élément fait face à une densification progressive et spontanée.



- LEGENDE
- RDC Commerce
  - RDC Parking
  - RDC fermé
  - Temple
  - RDC logement

*Axonométrie du quartier des cuisiniers*



*Kappabashi Dori : un rez-de-chaussée très commerçant avec des activités qui débordent sur les trottoirs et une série de logements ou bureaux structurant cette grande avenue.*

## TEMPLE SENSO-JI, UN RAYONNEMENT MÉTROPOLITAIN CONSTANT

Le temple Senso-ji, situé dans le quartier d'Asakusa de Taito, est le plus vieux temple de Tokyo. L'aire du temple peut sembler peu bâtie mais le temple reste rempli de symboles. Ce n'est pas simplement cette aire qui nous a paru intéressante de souligner mais l'ensemble du quartier Asakusa. En effet, le temple est bordé de rues avec bon nombre d'échoppes traditionnelles, ou de restaurants qui sont très fréquentées par les milliers de touristes japonais ou étrangers se rendant quotidiennement sur ce site.

La mairie de Taito porte d'ailleurs toutes ses attentions sur cette zone « touristique » en limitant les constructions susceptibles de dénaturer le caractère traditionnel de ce lieu. Entouré par le centre touristique et l'hôtel Asakusa View, ce quartier aux multiples attractions connaît une pression telle que tous les vides (au sens non bâti ou même de contenu) font vite l'objet de nouveaux projets convenant à la municipalité. Cette espace fait donc face à un processus de densification, en réponse à la pression métropolitaine de la zone. Cependant, ce processus est fortement encadré par la mairie de Taito.



*Fréquentation très fortes des rues commerçantes aux alentours du Temple*

## SUMIDAGAWA, AU CŒUR DES ATTENTIONS DE TOKYO 2020

La Sumidagawa est la rivière délimitant la partie Est de l'arrondissement de Taito. Cette rivière, longue de 27 km et équipée de 26 ponts, rejoint la baie de Tokyo. Sous l'ère Meiji s'y étaient implantés bon nombre d'équipements le long de la rivière: théâtre, restaurants... Ces derniers disposaient d'embarcadères permettant la venue de bateau, et offraient un espace pour assister aux festivités sur la Sumida. Le lien à l'eau a ensuite été perdu, en parallèle d'une pollution croissante de la rivière et d'un durcissement des réglementations des zones inondables. Un processus de dédensification s'est donc opéré tant en terme de bâti que d'activités. Aujourd'hui, les aménagements des quais de cette rivière sont encore timides puisqu'une faible partie a fait l'objet d'un traitement (parc et promenade). La plupart du linéaire reste peu accessible et peu visible.



*La différence de niveau et un mur entre les quais et les habitations privent les habitants d'interactions avec la*

Cependant, la ville de Tokyo a conscience des potentialités de cette rivière et souhaite la mettre en valeur à travers les objectifs de Tokyo 2020. L'objectif n°6 est la création d'un réseau fluvial et d'espaces verts. Leur projet, via l'assouplissement des réglementations, vise la « renaissance de la Sumidagawa » en dynamisant les espaces le long de la rivière avec divers événements comme l'ouverture de cafés... Il y a donc une réelle volonté gouvernementale d'une densification de ce linéaire en rendant cet élément plus actif<sup>1</sup>.

### *SKYTREE TOWER, UN SUCCÈS TOURISTIQUE APPELANT À UNE DENSIFICATION*

La Tokyo Skytree se situe sur l'autre rive de la Sumidagawa. Elle a été construite entre 2008 et 2012, et devient la tour la plus haute de la ville (plus de 600m de haut). Cette tour a été dessinée par Nikken Sekkei avec l'objectif de devenir un catalyseur de la revitalisation de la ville. La Tokyo Skytree offre une mixité programmatique dans ses étages : elle est utilisée comme tour de communication pour les enregistrements de radio et télévision, mais aussi comme poste d'observation pour le public. Cette tour

a connu un succès immédiat auprès du public à son ouverture en 2012. Selon la société Tobu, environ 1.6 million de personnes ont visité la Skytree la première semaine de son ouverture. Depuis, tous les guides touristiques recommandent un arrêt à cette tour. Face à son succès touristique, la municipalité de Taito y voit une belle opportunité d'intensifier les liaisons entre le quartier d'Asakusa et la Sky Tree, ainsi que l'offre commerciale sur ce parcours. Autour de cet élément actif, une densification venant d'investissements privés est prévisible.



*La Tokyo Sky Tree Tower depuis la coulée verte*



*Vue de la Sky Tree Tower depuis la Sumida*

Nous voyons se dégager cinq éléments actifs regroupés le long d'une « bande active » traversant l'arrondissement de Taito d'Ouest en Est, avec une économie essentiellement tournée vers le tourisme. A l'inverse, se démarque un élément dynamique à la fonction industrielle : le Sud d'Arakawa.

## **1.2. UNE ZONE DYNAMIQUE AUX FONCTIONS INDUSTRIELLES ET LOGISTIQUES AU NORD DE L'ARRONDISSEMENT**

La partie Sud de l'arrondissement d'Arakawa s'est longtemps distinguée par ses petites unités de productions (moins de 10 travailleurs) dans le domaine de la sous-traitance. Durant l'époque industrielle et jusqu'aux années 1970, ces artisans ravitaillaient et produisaient du papier, du bois, du cuir, des objets métalliques, ... pour des entreprises de plus grandes tailles. L'industrie de petites unités d'Arakawa perdure encore aujourd'hui même si de nouvelles structures ont vu le jour dans le sud de l'arrondissement : de grandes entreprises de raffinerie, de chimie, de pétrochimie mais aussi l'activité de logistique via l'immense zone de fret ferroviaire. En effet, l'activité industrielle s'est fortement développée ces quinze dernières années avec l'implantation de nombreuses entreprises.

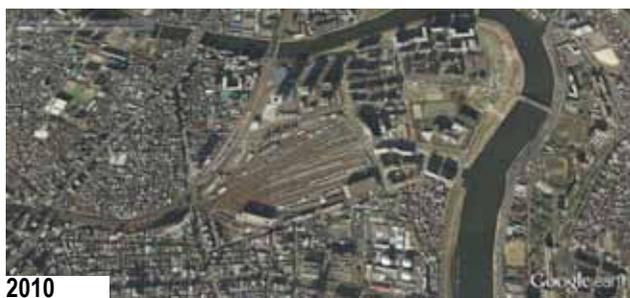
<sup>1</sup> [http://fr.wikipedia.org/wiki/Gare\\_d'Ueno](http://fr.wikipedia.org/wiki/Gare_d'Ueno)



1997



2002



2010

*Vues aériennes du Sud d'Arakawa de 1997 à 2010 : un dynamisme matérialisé par les nombreuses constructions (tant résidentielles qu'industrielles).*

Nous pouvons observer très distinctement une densification de l'espace du Sud d'Arakawa. Anciennement poumon vert de Tokyo par sa forte activité agricole, les terres ont laissés place à une urbanisation progressive. Il y a aujourd'hui une cohabitation d'immeubles de logements, d'équipements (un collège, une école primaire, des terrains de sport...) et d'activités industrielles et logistiques.

### 1.3 AKIHABARA, UN ÉLÉMENT ULTRA SPÉCIALISÉ DE RENOMMÉE MÉTROPOLITAINE AU SUD DE TAITO

Akihabara est situé à l'extrême sud de Taito, à la limite avec l'arrondissement de Chiyoda. Ce quartier (autour de la gare du même nom) s'est fortement développé depuis sa reconstruction suite à la seconde guerre mondiale comme point de vente des surplus de l'armée en matériel électronique. Il est mondialement connu comme étant le quartier électronique de Tokyo, où cohabitent de petites boutiques ultra-spécialisées et des « géants » de l'électronique. Il est important de noter que son succès est renforcé par sa spécialisation. Pas un espace non bâti ne perdure. L'activité y est très présente aussi bien le long des grandes avenues que dans de petites ruelles, jusqu'à investir le dessous des lignes de métro aériennes par des boutiques, des restaurants et des entrepôts. Nous sommes ici face à un espace actif, et très dense tant en terme bâti que de contenu.



*Occupation des dessous d'infrastructures.*

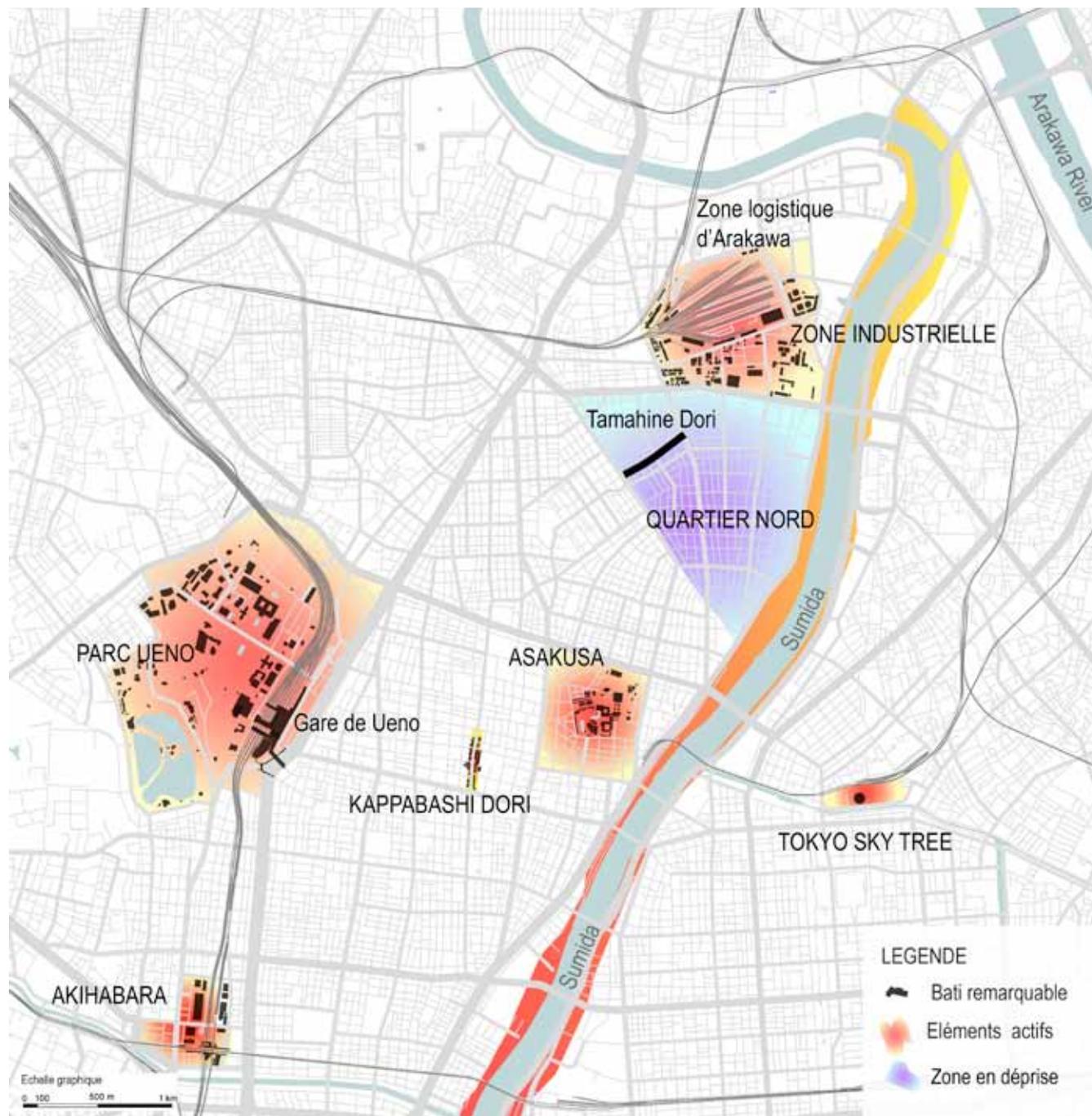


*Quartier électronique d'Akihabara*

## 2. Un élément en déprise : le Nord de Taito

Pour qualifier un élément en déprise, nous nous sommes d'abord basé sur nos ressentis pendant notre étude sur le terrain. Nous avons cherché à traduire nos observations tant en terme de contenant (Y-a-t-il plus de vides qu'ailleurs ? Comment sont utilisés ces vides ? Le bâti fait-il l'objet d'un entretien spécifique de la part de la municipalité ou des résidents ?) que de contenu (Existe-t-il des éléments en vacance ? Quelle est l'ambiance dans les espaces publics ? Quelles sont les réalités sociales ?). Après nous être posé toutes ces questions, lorsque nous avons arpenté les différents quartiers de notre site d'étude, nous sommes arrivés à la conclusion qu'il n'existait qu'un seul élément marquant en déprise à Taito.

Dès que l'on s'éloigne de la bande active, tant au Nord qu'au Sud, nous ne constatons plus et ne ressentons plus cette logique de grande intensité en termes de contenant et de contenu. Nous sommes dans des quartiers résidentiels plus traditionnels et plus calmes. Cela nous apparaît tout à fait normal dans la mesure où tout un arrondissement ne peut pas répondre à une logique de pression. Si le Nord de Taito semble être moins dynamique que le reste de l'arrondissement, le quartier repéré sur la carte ci-dessus nous semble être le seul secteur réellement en déprise. Cette analyse s'appuie tout d'abord sur un ressenti terrain, comme la planche photo ci-après tend à traduire. L'existence d'un quartier en déprise nous préoccupe et nous interroge quant à l'implication de la municipalité dans ce secteur.



Repérage des logiques de pression / dépression



potentiel touristique de Taito. Nous avons donc cherché à savoir, dans les différents documents municipaux, si le reste de l'arrondissement et plus particulièrement le quartier Nord de Taito, est aussi traité différemment d'un point de vue réglementaire.

### UNE DENSITÉ RÉGLEMENTAIRE MOINS ÉLEVÉE POUR TAITO NORD

La carte ci-dessous montre le Coefficient d'Occupation du Sol maximal autorisé par la municipalité de Taito. Cette carte est révélatrice de deux choses :

- Un COS qui s'appuie sur la hiérarchie des voies, pérennisant le système de grille sur l'ensemble de l'arrondissement.
- Un COS plus faible pour le quartier Nord de Taito.



Carte réglementaire du Coefficient d'Occupation du Sol (COS) établie par la mairie de taito

Cette carte met en lumière un maillage de haute densité possible autour des grandes artères de l'arrondissement. En effet, il apparaît clairement que la largeur de voirie est aussi le support d'une réglementation différente sur les constructions. Se distingue très bien une forte densité permise et ainsi encouragée le long des axes principaux. A l'inverse, dans les zones résidentielles, les possibilités de densification sont plus limitées.

Cette réglementation permet de concentrer les flux, les constructions et les activités le long des voiries principales, et de conserver un caractère plus calme et résidentiel à l'intérieur.

La seconde chose frappante sur cette carte est un traitement particulier du quartier Nord de Taito. En effet, tout en respectant une différenciation du COS le long des axes principaux, la densité autorisée pour ce quartier est moins élevée que pour le reste de l'arrondissement. Les artères principales ont un COS de 500% dans le quartier au lieu de 600 ou 700% ailleurs. Les rues secondaires, support essentiel de la fonction résidentielle, ont un COS de 400%, soit 100% de moins que les autres quartiers résidentiels de Taito.

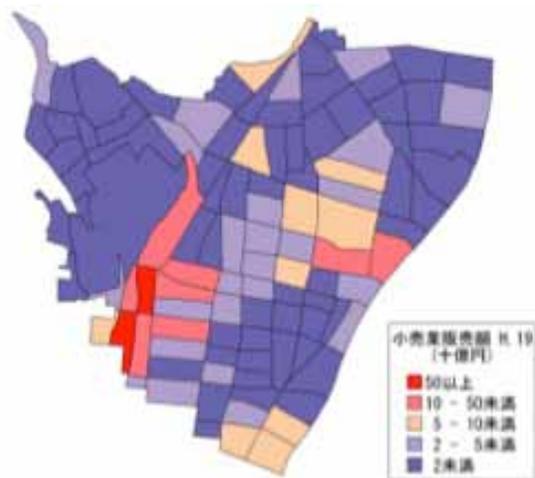
Nous sommes donc face à un traitement spécifique de la zone Nord de Taito, qu'il convient d'interroger. En effet, quels éléments justifient une réglementation plus stricte en termes de densité? Ce quartier Nord n'est-il pas le réservoir de l'arrondissement pour une densification ?

## 2.1. UNE ATTENTION MOINDRE DE LA MUNICIPALITÉ

Loin de la bande active, le quartier ressenti comme en déprise n'est pas traité par la mairie de Taito avec autant d'attention que le reste de l'arrondissement. Pendant la rencontre avec la municipalité, nous avons pu comprendre que la bande active concentrait toutes les attentions de la mairie. En effet, une très large partie du discours était centré sur la mise en avant du

## DES AIDES MUNICIPALES CONCENTRÉES SUR LES ZONES COMMERCIALES DE LA BANDE ACTIVE ET LE LONG DE LA YAMANOTÉ LINE

Après un discours de la mairie de Taito centré sur l'activité touristique de la « bande active » de l'arrondissement. Nous avons recontacté la mairie pour obtenir plus d'information sur l'implication de la municipalité. La carte ci-dessous nous a été transmise. Elle recense les aides versées par la mairie pour les commerces. Les documents, étant en japonais, ne nous ont pas permis d'identifier avec précision la forme de ces aides : des subventions, des prêts, une mise à disposition de locaux...



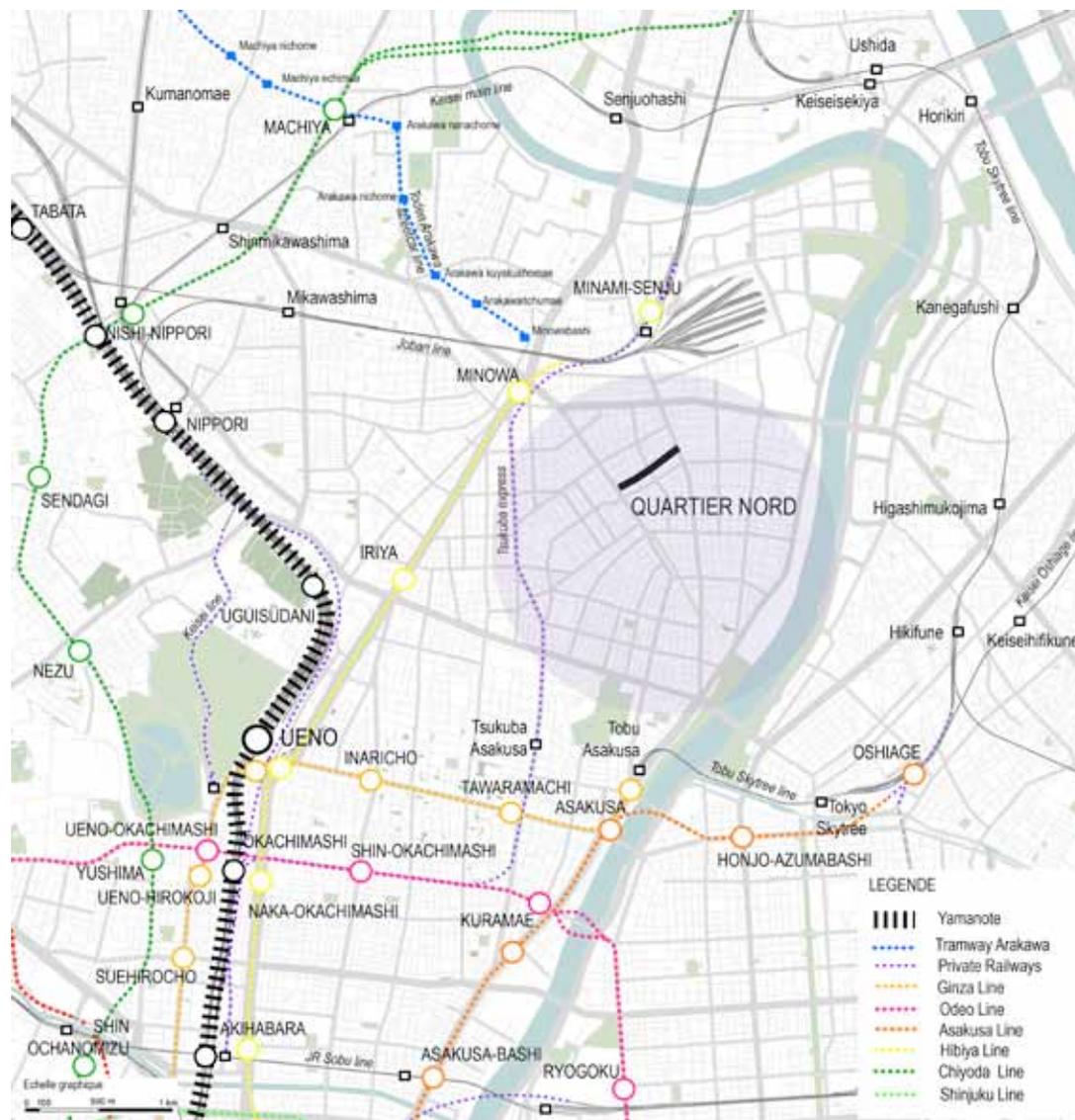
Carte des investissements de la mairie de Taito pour les commerces

La carte fait apparaître une hiérarchie des aides pour les commerces. Ainsi, les zones en rouge et roses reçoivent une aide plus importante de la municipalité. En bleu les investissements sont moindres. Nous pouvons donc relever que le quartier Nord n'est pas des plus favorisé financièrement.

Après avoir abordé le discours et le traitement de la Municipalité de Taito, il convient de s'intéresser à deux éléments structurant la ville japonaise : le transport ferré et les commerces de proximité.

## 2.2. UNE SOUS REPRESENTATION DES SERVICES DANS LE NORD DE TAITO

### LE CONSTAT D'UN DÉSÉQUILIBRE TRANSPORT FERRÉ NORD ET SUD.



Une desserte ferrée déséquilibrée entre le nord et le sud de l'arrondissement

Le ferré joue un rôle particulièrement important au Japon, puisque le rail assure 33% du trafic voyageur par km (contre 10% en France). De plus, les opérateurs ferroviaires diversifient leurs compétences (transport hors ferroviaire, distribution, immobilier, hôtellerie, loisirs...) au point de devenir parfois des aménageurs du territoire, au moins autour des gares. Nous nous sommes donc intéressés à la desserte ferrée de Taito. La carte ci-dessous recense les lignes ferroviaires et arrêts sur l'arrondissement.

Un déséquilibre apparaît au sein de Taito à travers la carte du réseau de transport ferré. Au premier coup d'œil, nous remarquons que le Sud et le centre de l'arrondissement disposent d'un maillage du réseau ferré bien plus important qu'au Nord. Si plusieurs lignes de métro traversent le Sud de l'arrondissement (Ginza Line, Oedo Line, Chiyoda Line, Shinjuku Line, Asakusa Line. Etc), le Nord n'est desservi que par trois stations de l'Hibiya Line. Le maillage du réseau ferré se desserre fortement au nord. La surface non couverte par ce réseau représente environ 4 km<sup>2</sup>, soit 8 fois l'aire du parc Ueno (env. 50 ha).

La gare la plus proche du quartier Nord de Taito identifié en déprise n'est pas dans l'arrondissement de Taito mais dans l'arrondissement voisin au Nord : Arakawa. C'est la gare de Minami Senju.

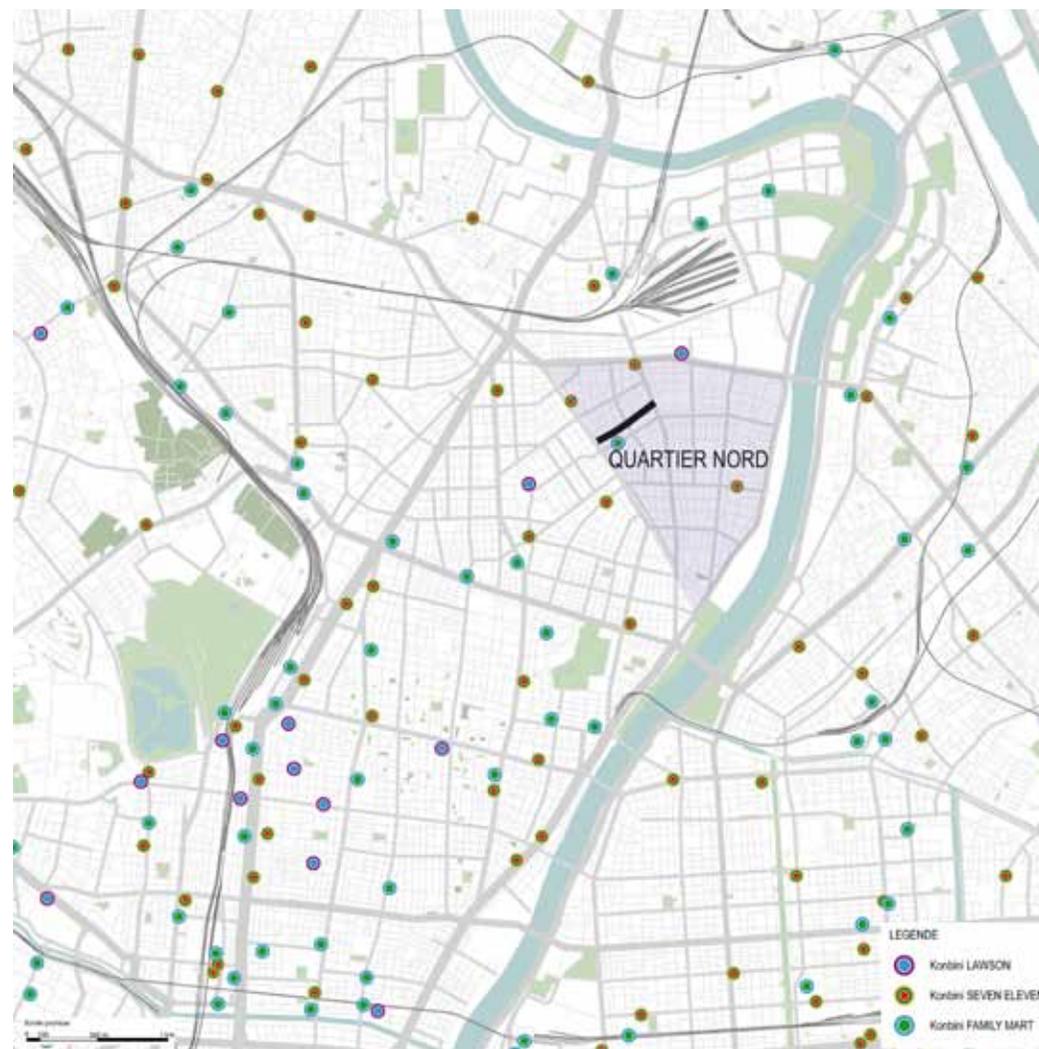
### UNE FRAGILITÉ COMMERCIALE AU NORD DE TAITO

#### KONBINIS

Un konbini, mot japonais, désigne un petit supermarché de quartier, sur le modèle américain des « convenience stores ». Les konbinis sont devenus progressivement

un élément structurant de la vie urbaine des japonais. Ils sont nombreux et offrent une grande diversité des biens et des services, allant des produits alimentaires, à la banque, en passant par un service de poste, et de point relais de livraison. Au Japon, on dénombre un konbini pour 3300 habitants, ce qui est le taux le plus élevé au monde pour ce type de magasin.

Ces petits supermarchés ouverts 24h sur 24, 7 jours sur 7 ponctuent la ville de Tokyo. Ce secteur est dominé par trois grandes marques internationales : Seven Eleven, Lawson et Family Mart. Leur large offre de service et ouverture constante font d'eux des éléments importants pour la vie de quartier japonaise. C'est pourquoi nous avons localisé ci-dessous les konbinis (des 3 grandes marques) présents sur l'arrondissement de Taito et aux alentours.



Repérage des konbinis  
(ou « convenience stores »)

Le quartier Nord de Taito ressentis comme en déprise compte tout de même 5 konbinis, à la fois des Lawson, Seven Eleven et Family Mart. Ces acteurs privés y ont donc vu un intérêt économique suffisant pour s'implanter dans ce quartier. C'est aussi révélateur d'un certain niveau de service disponible pour les habitants du quartier. En revanche, nous pouvons tout de même noter un certain déséquilibre avec le reste de l'arrondissement.

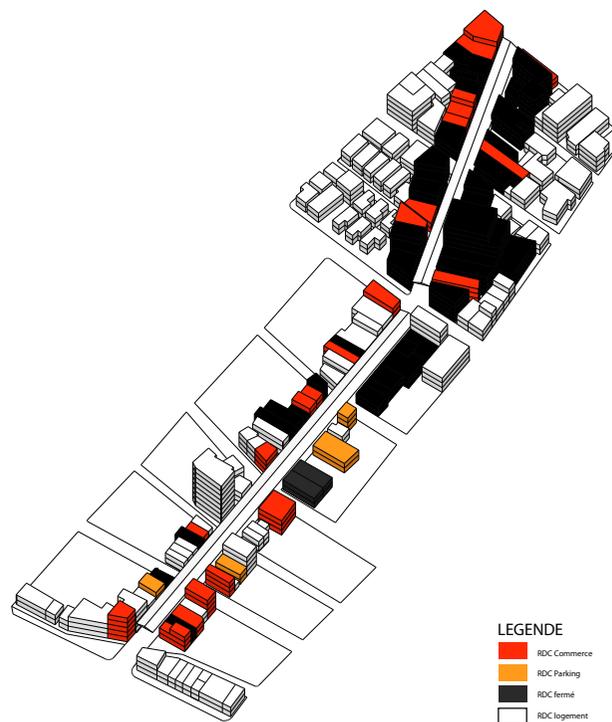
Il y a en effet une légère sous représentation de ces konbinis dans le quartier. Cela n'a rien d'inquiétant puisqu'une surreprésentation de ces derniers est facilement compréhensible autour des gares, et des axes concentrant les flux tant résidentiels que touristiques. Mais il convient de poursuivre l'étude sur les commerces traditionnels.

### PETITS COMMERCES TRADITIONNELS : CAS DE LA RUE TAMAHINE

Les commerces traditionnels sont nombreux sur Taito allant de l'artisanat local, aux épicerie de quartiers. Ils participent tout autant à la vie de quartier et à son attractivité. En revanche, une baisse d'activité de ces commerces locaux voire une forte vacance commerciale sera révélatrice d'une relative déprise du quartier. C'est ce que nous avons pu observer pour une des principales rues commerçantes du quartier Nord lors de notre étude terrain.

La rue Tamahine (repérée dans le quartier Nord), est une rue commerçante longue de 300m, piétonne et couverte. Le calme de cette rue commerçante nous a particulièrement interpellés. Nous avons noté :

- Un délabrement du pavage au sol et des façades ;
- Une vacance commerciale importante ;
- Des espaces à l'abandon servant de refuges pour des sans domiciles fixes ;
- Quelques cyclistes et piétons mais très peu d'arrêts...



*Axonométrie de la rue commerçante couverte du quartier nord*

Cette forte vacance commerciale, traduite par les bâtiments en noir de l'axonométrie ci-contre, confirme notre ressenti de déprise du quartier. En effet, les commerces traditionnels, locaux, sont face à des difficultés telles que bon nombre sont aujourd'hui fermés.

Dans tout le quartier Nord, si nous n'avons pas remarqué beaucoup de vides en termes de bâtis (peu de friches, mais de nombreux espaces de parking comme dans le reste de l'arrondissement), les vides en termes de contenu sont nombreux et préoccupant. Cette rue Tamahine se poursuit par le parc Tamahine – très peu végétalisé – servant de point de rassemblement pour des sans-domicile-fixes.

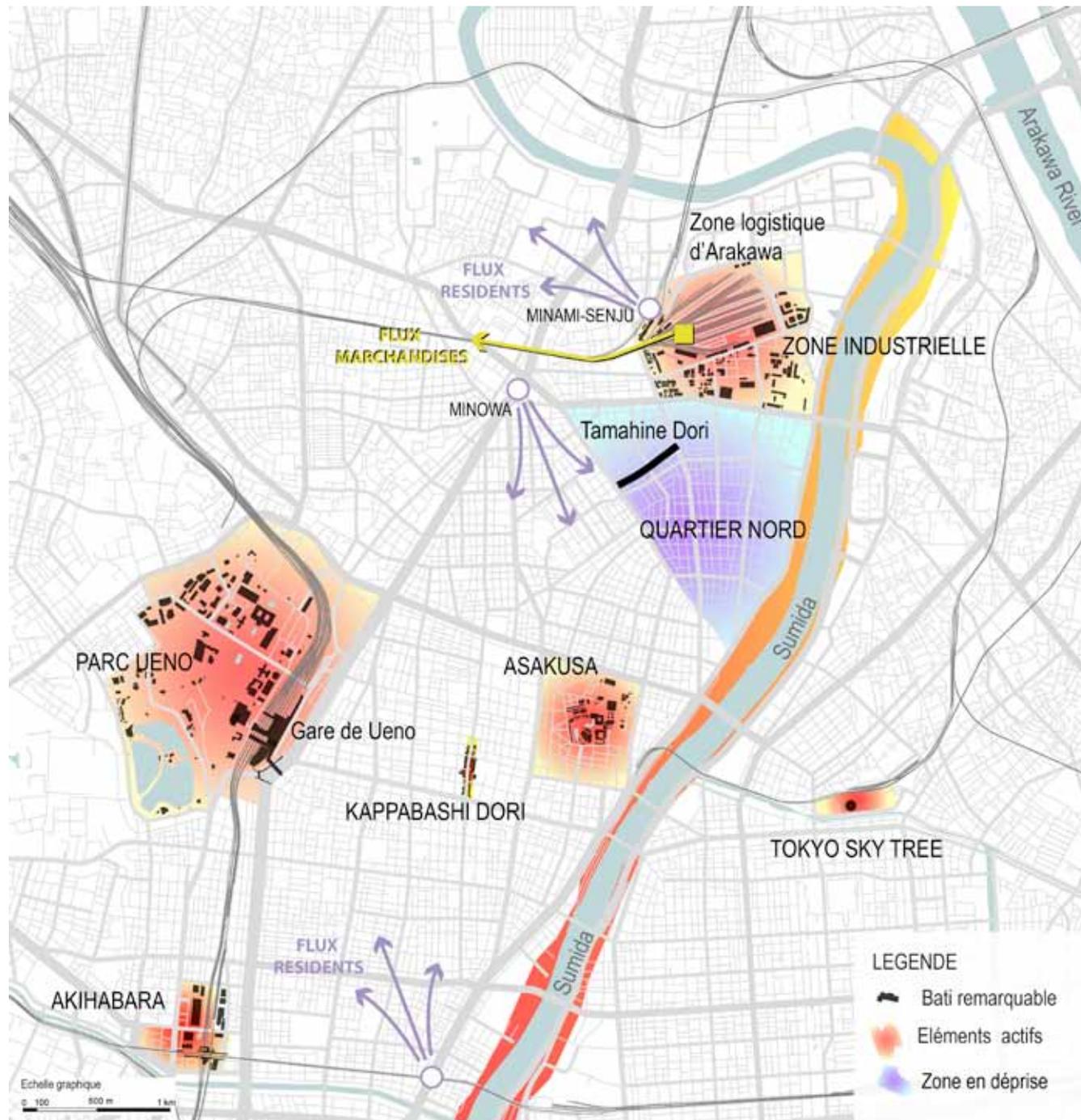
### CONCLUSION

Nous avons recensé des éléments actifs et un élément en déprise à Taito. D'un côté, nous avons identifié une « bande active » rassemblant les éléments touristiques entre le parc Ueno, la Kappabachi-Dori, le temple Senso-ji, les abords de la Sumida et la Skytree Tower. Ces éléments actifs attirent des flux considérables de touristes étrangers ou de flâneurs locaux et induisent une pression foncière supplémentaire qui se répand bien au delà de leur seul périmètre bâti. La gare d'Ueno et, dans une moindre mesure, la station d'Asakusa, accueillent l'immense majorité de ces flux touristiques et commerçants.

D'un autre côté, les stations d'Asakusa-Bashi et de Minami-Senju accueillent principalement des flux résidentiels desservant respectivement le Sud et le Nord de Taito. Ces quartiers répondent à une logique résidentielle, et non à une activité métropolitaine. Pour autant, seul un quartier au nord de notre arrondissement d'étude peut être qualifié de secteur en déprise. Une déprise caractérisée par un délaissement dans le discours de la municipalité de Taito, un sous-investissement en comparaison du reste de l'arrondissement, à une desserte ferrée moins

dense et à une forte vacance commerciale. Ce quartier nord ne semble pas répondre à la même logique que Taito. Finalement, ce quartier, plus proche de la gare de Minami-Senju (dans l'arrondissement d'Arakawa) ne répondrait-il pas à une logique de fonctionnement (résidentiel et industriel) similaire au sud d'Arakawa ?

Afin de comprendre les enjeux et le devenir possible de l'arrondissement d'étude, et plus spécifiquement des éléments identifiés, il nous faut nous intéresser au contexte de densification de la ville de Tokyo. L'arrondissement de Taito est-il voué à une densification ou à une dédensification ? La fonction logistique et industrielle joutant le quartier nord est aujourd'hui dynamique mais ces fonctions ont-elles leurs places au centre d'une ville dense comme Tokyo ?



Logique de flux à Taito

## 2. TAITO, UN ARRONDISSEMENT SOUS PRESSION MÉTROPOLITAINE

### 1. Taito, vers une densification

Pour comprendre la pression métropolitaine que subit ou non l'arrondissement de Taito, il est nécessaire de prendre en compte différentes échelles de compréhension de la capitale japonaise face aux processus de densification / dédensification.

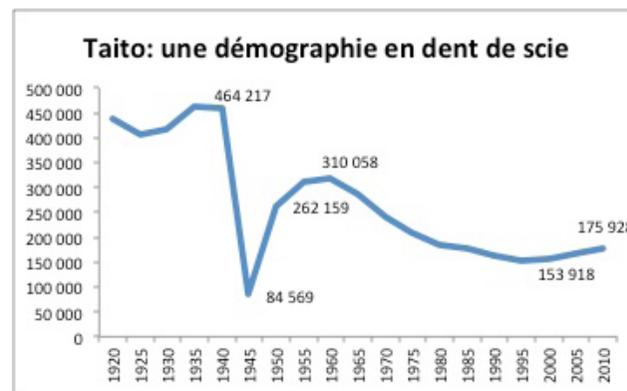
De cette façon, nous partirons de Taito-ku pour ensuite progressivement dézoomer vers la ville de Tokyo et l'aire urbaine de la mégapole.

#### L'ARRONDISSEMENT DE TAITO

Bien que l'arrondissement de Taito connaisse une croissance démographique depuis une quinzaine d'années (gain de 20 000 habitants), il est nécessaire de relativiser cette pression métropolitaine au sein de notre site d'étude. Un bref retour en arrière nous permet de comprendre que l'évolution démographique de l'arrondissement de Taito durant ces 90 dernières années est en dent de scie. La récente phase de densification de Taito-ku ne doit ainsi pas masquer les importantes et rapides étapes de dédensification qu'a subi cet arrondissement. Avant le début du second conflit mondial, Taito comptait ainsi plus de 460 000 habitants...

Après une guerre ayant dévasté l'arrondissement (moins de 100 000 habitants en 1945), Taito renaît de ses cendres pour retrouver une population de plus de 300 000 résidents en 1960.

C'est à partir de ce moment que Taito va connaître la deuxième phase importante de dédensification de son histoire récente puisque Taito-ku va perdre la moitié de ses habitants en moins de quarante ans. Durant la période 1960-2000, c'est l'ensemble de Tokyo qui a fait face à une décroissance démographique au profit des préfectures alentours. Plus spécifiquement, il apparaît que le déclin démographique de Taito soit plus prononcé que dans les autres arrondissements durant la même période.



Cette récente intensification de notre arrondissement d'étude est-elle pour autant valable dans les vingt-trois arrondissements composant la ville de Tokyo ?

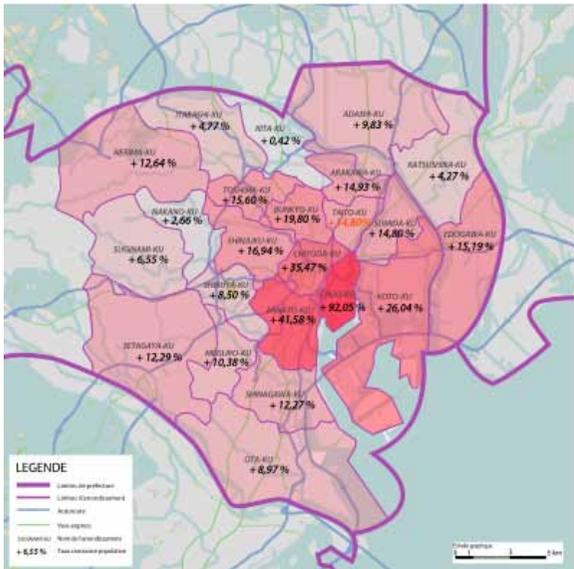
#### LA VILLE DE TOKYO

La seconde échelle de compréhension se situe au niveau des vingt-trois arrondissements spéciaux qui composent la partie orientale de la préfecture de Tokyo. Situés sur une surface d'environ 600 kilomètres carrés

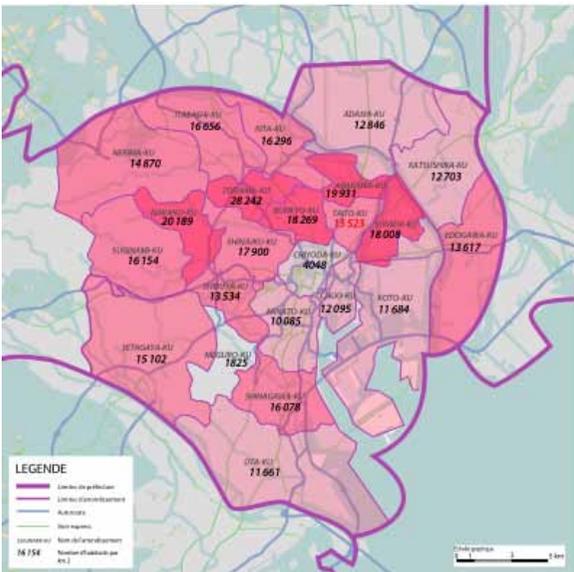
les ku constituent le cœur de la capitale nipponne avec plus de neuf millions d'habitants aujourd'hui. En dehors du centre vide de Tokyo – l'arrondissement de Chiyoda, qui abrite le palais impérial et diverses institutions politiques – la densité est élevée dans l'ensemble des autres municipalités urbaines (supérieure à 10 000 habitants / km<sup>2</sup>).

Si les ku de Tokyo connaissent une croissance démographique importante depuis une dizaine d'années, cela ne fut pas le cas pendant un certain temps. Ainsi, après une période d'expansion entre 1920 et 1960 (entrecoupé par une chute brutale de population lors de la seconde guerre mondiale), la population de la ville de Tokyo a stagné pendant plus de quarante ans autour de huit millions d'habitants.

On constate une nouvelle phase de densification dans tous les arrondissements de Tokyo durant ces quinze dernières années. La croissance de la population au sein de Tokyo ne s'est pas uniformément répartie dans les différents ku. Plusieurs arrondissements ont connu une stagnation du nombre d'habitants (Itabashi, Katsushika, Kita, Nakano) alors que d'autres ku ont fait face à un essor démographique important (Chuo, Koto, Chiyoda). Ces trois derniers arrondissements, tous localisés au Sud-Est de notre terrain d'étude, connaissent en effet une dynamique démographique très importante entre 1995 et 2010. Les autres ku entourant Taito sont aussi dans une phase de densification avec une augmentation de l'ordre de 15% de leur population sur la même période.



Une croissance inégale de population entre 1995 et 2010 dans la ville de Tokyo



Une densité de population contrastée par arrondissement (2010)

La seconde carte permet de nuancer l'essor démographique des arrondissements limitrophes de Taito-ku. Ces derniers ont une densité particulièrement faible, ce qui relativise le gain récent d'habitants. Par ailleurs, on peut remarquer que notre site d'étude a une densité similaire à Shinjuku. Pour autant, cette densité de population se traduit dans les deux arrondissements par des réalités « morphologiques » très différentes : une nappe d'immeubles de moyenne hauteur à Taito, un agglomérat d'immeubles de grande hauteur à Shinjuku.

### LE GRAND TOKYO SITUATION GÉNÉRALE

La dernière échelle de compréhension est constituée de la mégapole du Grand Tokyo. Cette aire urbaine continue est aujourd'hui la plus peuplée au monde avec plus de 37 millions d'habitants sur 7 835km<sup>2</sup>. Elle regroupe plus du quart de la population japonaise sur un peu plus de 2% du territoire national. C'est aussi le lieu où le PIB total est le plus élevé (devant le Grand New York) – regroupant les deux villes les plus peuplées du Japon à savoir les vingt-trois arrondissements de Tokyo et Yokohama<sup>2</sup>.

Les dynamiques de densification du Grand Tokyo sont concernées par deux phénomènes importants : une décroissance nationale liée au vieillissement de la population japonaise et, dans ce contexte, la croissance de l'aire urbaine de Tokyo.



Aire métropolitaine de Tokyo

### VEILLISSEMENT DE LA POPULATION

Le Japon connaît un important vieillissement de sa population due à une baisse du taux de fécondité et à l'augmentation de son espérance de vie. Le nombre moyen d'enfants par femme est inférieur à 2 (ce qui n'assure pas une croissance de la population) depuis la fin des années 1970. La part des plus de 65 ans était de 11% en 1989 et dépasse aujourd'hui les 23%.

Le Japon est face à une baisse de population depuis les années 2000. En revanche, la région de Tokyo continue de voir sa population croître : entre 2000 et 2005, la région de Tokyo a vu le nombre de ses résidents augmenter d'1,1 millions tandis que le reste du pays a perdu 200 000 habitants. Ce déséquilibre s'est accentué entre 2005 et 2010 avec à nouveau un gain de 1,1 millions de résidents lorsque le Japon a perdu 900 000 habitants<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> [http://fr.wikipedia.org/wiki/Grand\\_Tokyo](http://fr.wikipedia.org/wiki/Grand_Tokyo)

<sup>3</sup> <http://www.newgeography.com/content/002923-the-evolving-urban-form-tokyo>

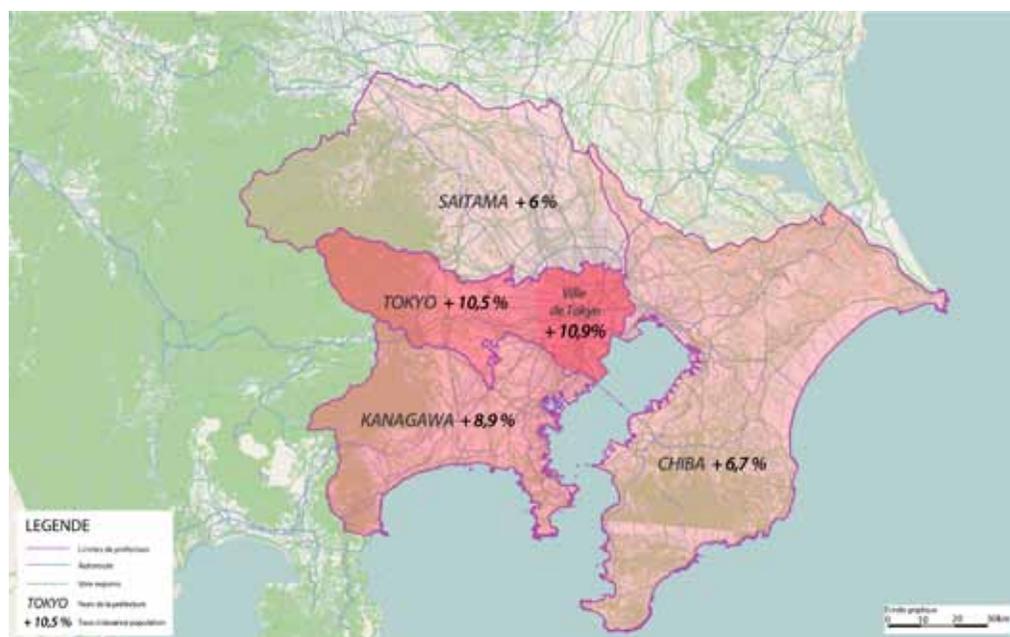
## CROISSANCE INÉGALE DE L'AIRE URBAINE DE TOKYO

En effet, la préfecture de Tokyo et les 3 autres préfectures composant l'aire urbaine du Grand Tokyo connaît une augmentation de sa population ces dernières années. Cette croissance exceptionnelle dans ce contexte de dépopulation japonaise n'est cependant pas uniforme pour la région de Tokyo. La plus forte croissance est observée dans la préfecture de Tokyo. Au sein même de cette préfecture, ce sont les 23 arrondissements, composant le « cœur » de l'agglomération, qui connaissent la plus forte dynamique avec une croissance de 10,9% (le reste de la préfecture, sans le centre de Tokyo, n'a qu'une croissance de l'ordre de 9,7%).

Cette carte met en lumière une dynamique de cette aire urbaine, avec un centre particulièrement attractif. Ce dernier se densifie alors que la population japonaise décroît. Il y a ainsi un phénomène de retour au centre de cette gigantesque aire urbaine. Cela s'explique notamment par une concentration des activités et emplois, le centre attractif induisant des migrations pendulaires très intenses. Ainsi plus de 30% des travailleurs de la préfecture de Tokyo se déplacent quotidiennement depuis les préfectures Kanagawa, de Saitama et de Chiba. A grande échelle, on observe donc un phénomène dissymétrique : la croissance de l'aire urbaine de Tokyo dans un contexte de décroissance nationale.

Taito est-il un arrondissement sous pression métropolitaine ? Si l'aire urbaine, la préfecture et la ville de Tokyo attirent de plus en plus d'habitants, il ne faut pas oublier que cette dynamique est récente. Pour la première fois depuis presque cinquante ans, la dernière décennie a marqué un retour vers le cœur de Tokyo. Les 23 arrondissements, avant de connaître une étape de densification, ont fait face à une longue période de décroissance démographique.

Face à un espace urbain qui se densifie, la question des fonctions supports d'une ville tels que le transport de marchandise, et l'agriculture se pose. Ces fonctions, très consommatrices d'espaces, ont-elles leur place dans un centre ville dense ou faut-il les reléguer toujours plus loin ?



Croissance de la population par préfecture entre 1995 et 2010.



Migrations pendulaires vers le centre de Tokyo<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Ministry of Internal Affairs and Communications; «Population Census»

L'éloignement des fonctions primaires et secondaires du cœur de la ville induit d'importants trafics de marchandises, engendrant une congestion routière doublée d'une pollution.

Cette question, très générale, est d'autant plus d'actualité à Tokyo où deux phénomènes sont plus marqués qu'ailleurs : la rareté du foncier et le dérèglement climatique. Nous allons voir que concilier densité et développement durable est le principal défi que la capitale japonaise va devoir relever durant ces prochaines décennies.

## 2. Développement de la ville dense de manière durable

La capitale japonaise est face à un processus de densification important ces quinze dernières années. Cette dynamique est d'autant plus marquée que l'on se rapproche des arrondissements centraux de Tokyo. Quelle place pour les secteurs primaires et secondaires, grands consommateurs d'espaces mais éléments indispensables à la construction d'une ville durable, face à cette évolution ?

### UNE LOGISTIQUE URBAINE IMPORTANTE À TOKYO

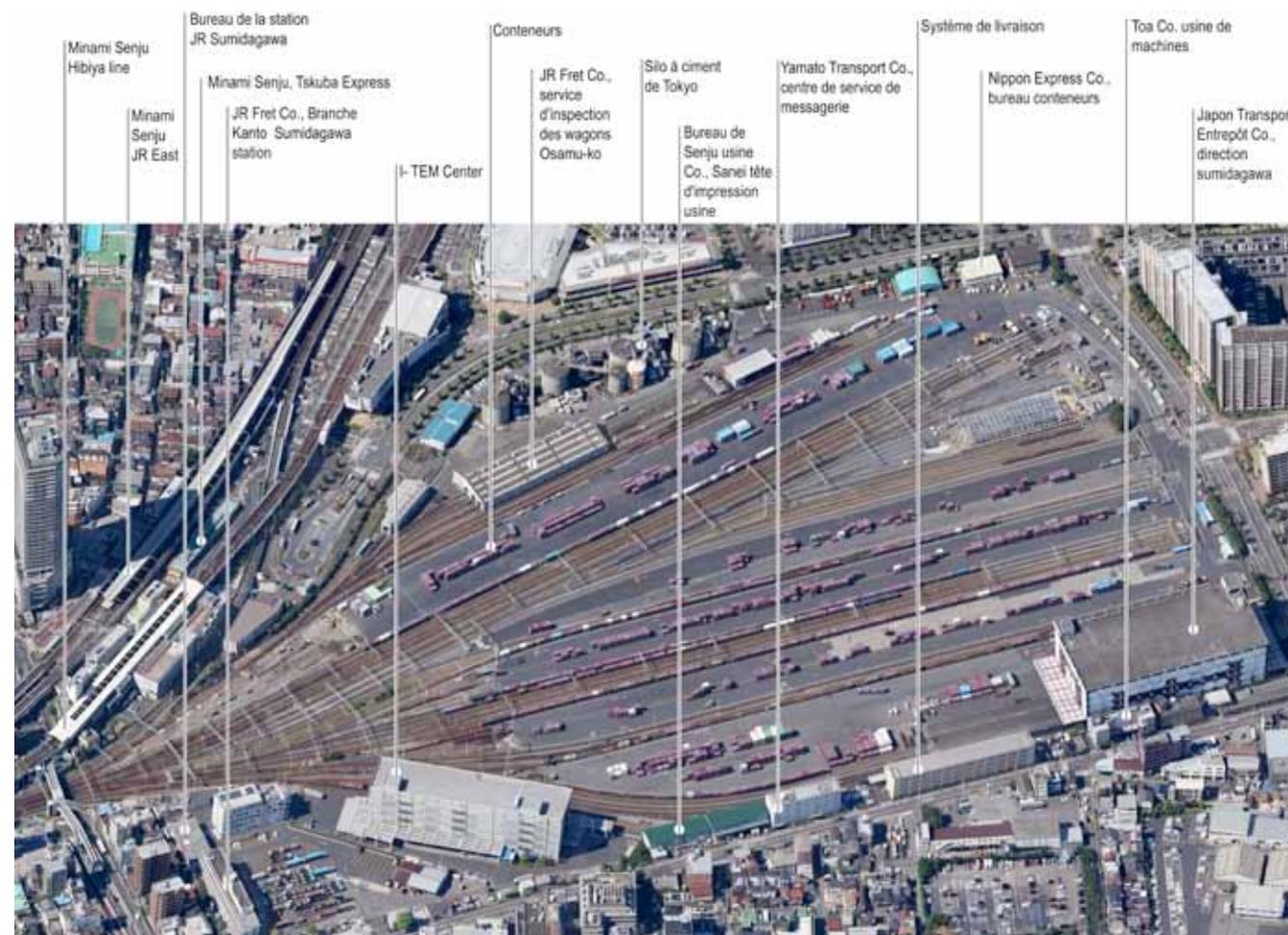
#### SUMIDAGAWA STATION : UNE PLATEFORME FERRÉE À PROXIMITÉ DE TAITO

Comme nous l'avons repéré dans la première partie, le sud de l'arrondissement Arakawa est composé essentiellement d'une zone industrielle dynamique. Au sein de cette dernière, il existe une station de fret logistique dénommée « Sumidagawa Station » et gérée

par la Japan Railway East. À l'origine, cette station a été installée pour acheminer du charbon, du bois et du gravier à travers la ville de Tokyo. Cette plateforme logistique utilisait le cabottage puisqu'une voie d'eau arrivait à proximité de la station Sumidagawa.

Afin de diminuer la pollution de la rivière Sumida, il a été décidé, après la seconde guerre mondiale, de combler la voie d'eau en y construisant des entrepôts.

Aujourd'hui, le transports de marchandise est en baisse constante sur cette plateforme logistique ferrée, si bien qu'en 2012 une restructuration de la Sumidagawa Station a été menée permettant d'adapter la station à de nouveaux trains de conteneurs plus performants.



Vue aérienne de la station de Fret Sumidagawa dans l'arrondissement d'Arakawa

Le but de ce réaménagement est de faire de la Sumidagawa Station, la porte d'entrée Nord du transports de marchandise comme l'illustre la carte ci-contre.

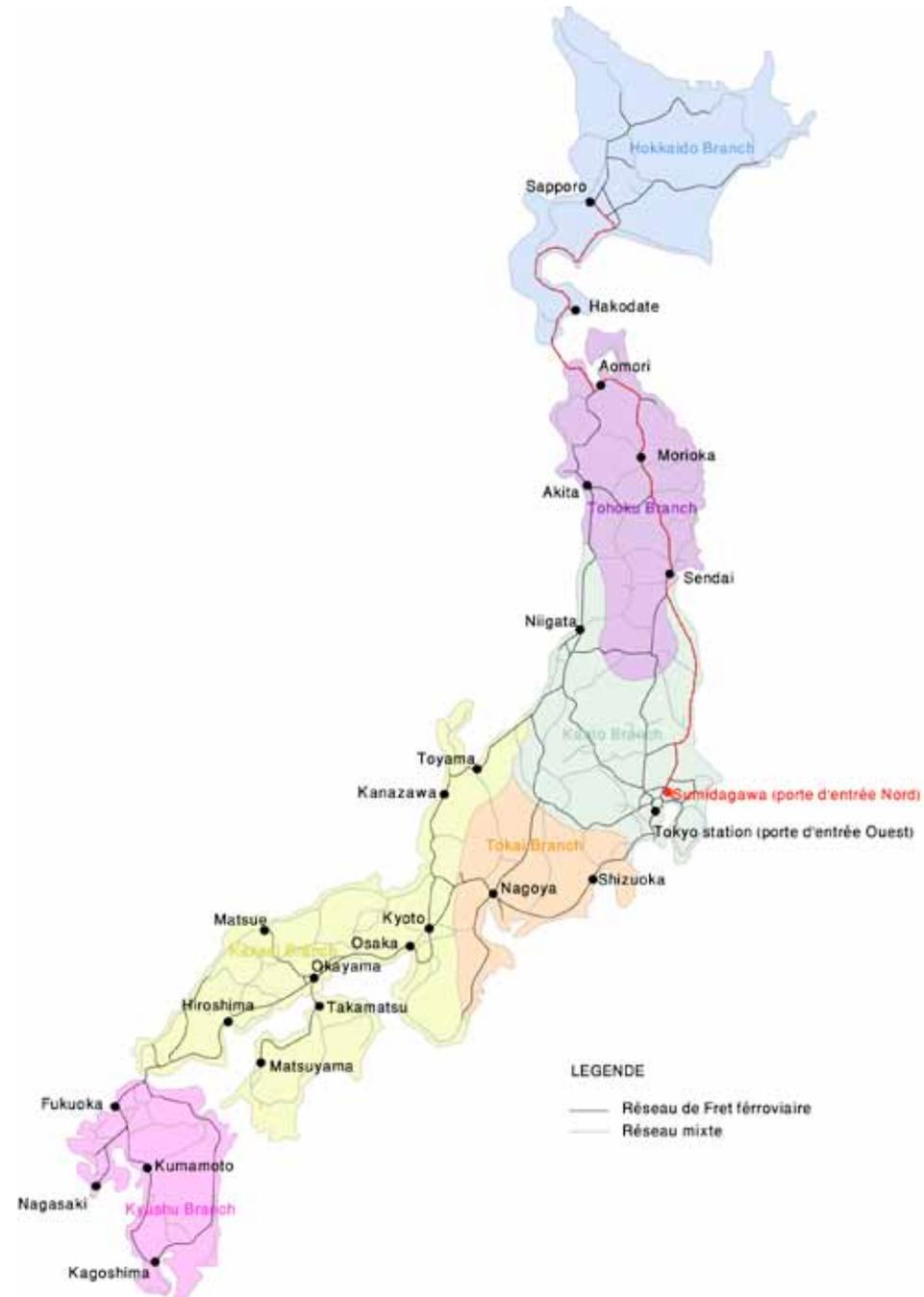
Parmi les marchandises distribuées, on retrouve l'industrie du papier – très présente dans l'arrondissement – mais aussi du ciment, du plastique, des machines de manutention et divers objets transportés par le leader de messagerie express urbaine, Yamato. Ces prestations de messagerie à domicile, en plein essor depuis leur création en 1971, sont d'ailleurs une des raisons pour laquelle la logistique en milieu urbain a plus d'importance qu'ailleurs.

### LA LOGISTIQUE EN MILIEU URBAIN, UNE SPÉCIFICITÉ JAPONAISE DURABLE ?

La logistique urbaine est particulièrement développée dans les villes japonaises et plus spécifiquement à Tokyo. Cela s'explique tout d'abord par le phénomène des konbinis et des takkyubin :

- Les konbinis, petits supermarchés de quartier, sont vite devenus un élément structurant de la vie urbaine japonaise. Avec un konbini pour 3300 habitants, il s'agit du taux le plus élevé au monde pour ce type de commerce. Les konbinis étant livrés entre quatre et six fois par jour, un réseau logistique très intégrée a du se développer.

- Les takkyubin, services de transport de colis spécialisé, permettent aux citoyens japonais de se faire livrer toute sorte de marchandises en un temps record. Trois entreprises détiennent l'immense majorité de ce marché : Yamato, Sagawa et Nippon Express.



Réseau national de Fret ferré (JR FRET)

Le succès des konbinis et des takkyubin repose sur un réseau de logistique urbaine efficace avec de nombreux terminaux et plateformes logistiques situées en plein cœur de ville. A Tokyo, la réussite peut s'expliquer par le maillage autoroutier, constitué de 293 kilomètres en ville. Ce réseau concentre un tiers du trafic de camions en ville. Le reste se réalise sur les grandes avenues jusqu'à une desserte très fine dans les petites rues de la capitale. Il faut noter que, dans l'ensemble, la qualité sonore des rues est remarquable : malgré un trafic routier important, les bruits sont atténués par des revêtements de chaussée de qualité.

Le cas de Tokyo est particulièrement représentatif des questions clefs de la logistique urbaine. Il s'agit d'assurer une interface entre le transport à longue distance et les livraisons locales, de trouver un compromis entre la rareté du sol et la proximité du centre de l'agglomération, entre la densité du voisinage et la réduction des nuisances. A première vue, Tokyo est une ville peu favorable à l'implantation d'activités logistiques : une densité élevée, une rareté de foncier, une complexité du système d'adresses... Et pourtant la logistique urbaine tokyoïte y est particulièrement développée et efficace. La distribution repose sur plusieurs atouts :

- Des règles d'urbanisme plus flexibles qu'en France, tant en terme de COS (négociable avec la mairie selon les projets et interlocuteurs), qu'en terme de plasticité du bâti. De plus, le délai d'obtention d'un permis de construire pour un entrepôt logistique en plein Tokyo ne dépasse pas 3 à 6 mois.

- De puissants systèmes d'informations. Selon les compagnies, des logiciels d'optimisation des tournées de livraisons sont utilisés par chaque segment de la chaîne de distribution. Par exemple, tous les Seven Eleven (qui restent des franchises) sont connectés à un réseau de fibre optique, permettant un partage d'informations allant d'une information en temps réel sur les produits à commander aux évolutions à plus long terme des goûts des consommateurs de chaque unité.

- L'efficacité de l'espace urbain. Les livraisons s'effectuent souvent dans les rues plus calmes, à l'écart des grands flux de circulations, et les opérations de livraison et d'enlèvement y sont efficaces et sophistiquées.

La logistique urbaine répond à des objectifs de développement durable. Ces derniers, portés par des politiques publiques, sont de deux natures. Il s'agit tout d'abord de diminuer la part prépondérante du mode routier dans le transport intérieur de marchandises. Les camions ont transporté 60% des tonnes-km, contre 36% pour le cabotage maritime et seulement 4% pour le fret ferroviaire. Plusieurs projets sont mis en place pour favoriser la logistique ferrée et fluviale : labellisation « Eco-Ship mark » pour les chargeurs passant du transport routier au transport maritime, utilisation des barges dans la baie de Tokyo, mutualisation des approvisionnements. Ces diverses initiatives sont intégrées dans le plan « Grand Framework for Logistic Policy » lancé en 2005 par le gouvernement japonais.

L'autre levier d'action est la réalisation de centres de distributions urbaines (CDU) proche des consommateurs. Les spécialistes de la logistique ont montré que plus les zones d'éclatements logistiques sont situées à proximité du centre-ville plus les émissions de gaz à effets de serre sont faibles. Ainsi, les pouvoirs publics veulent préserver des espaces dans les arrondissements centraux de Tokyo pour la logistique du dernier kilomètre.

### *UNE AGRICULTURE REPOUSSÉE AUX ARRONDISSEMENTS PÉRIPHÉRIQUES*

La diminution drastique des espaces verts et des parcelles agricoles a bouleversé le climat de Tokyo si bien que la température a augmenté de 3 degrés en cent ans. Le phénomène est aggravé par le fait que les immeubles de grande hauteur stockent la chaleur et ne permettent pas à l'air de passer. Face à ce problème d'ampleur, le gouvernement métropolitain veut réagir vite et propose d'augmenter de mille hectares les zones de verdure (espaces verts et parcelles agricoles) d'ici 2020 afin de créer une ceinture verte et bleue similaire à celle de l'ancienne Edo.

Pourtant, si elle a chuté de façon importante ces cinquante dernières années (1960-2010), la production agricole garde une spécificité intéressante sur lequel il sera nécessaire de s'appuyer: la présence de l'agriculture dans les villes<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> MORENO-PENERANDA R. & HUNEAULT M., « Agriculture urbaine et paysages ruraux, contrastes et leçons du Japon », revue Quel progrès ?, pp.76-85, 2013.

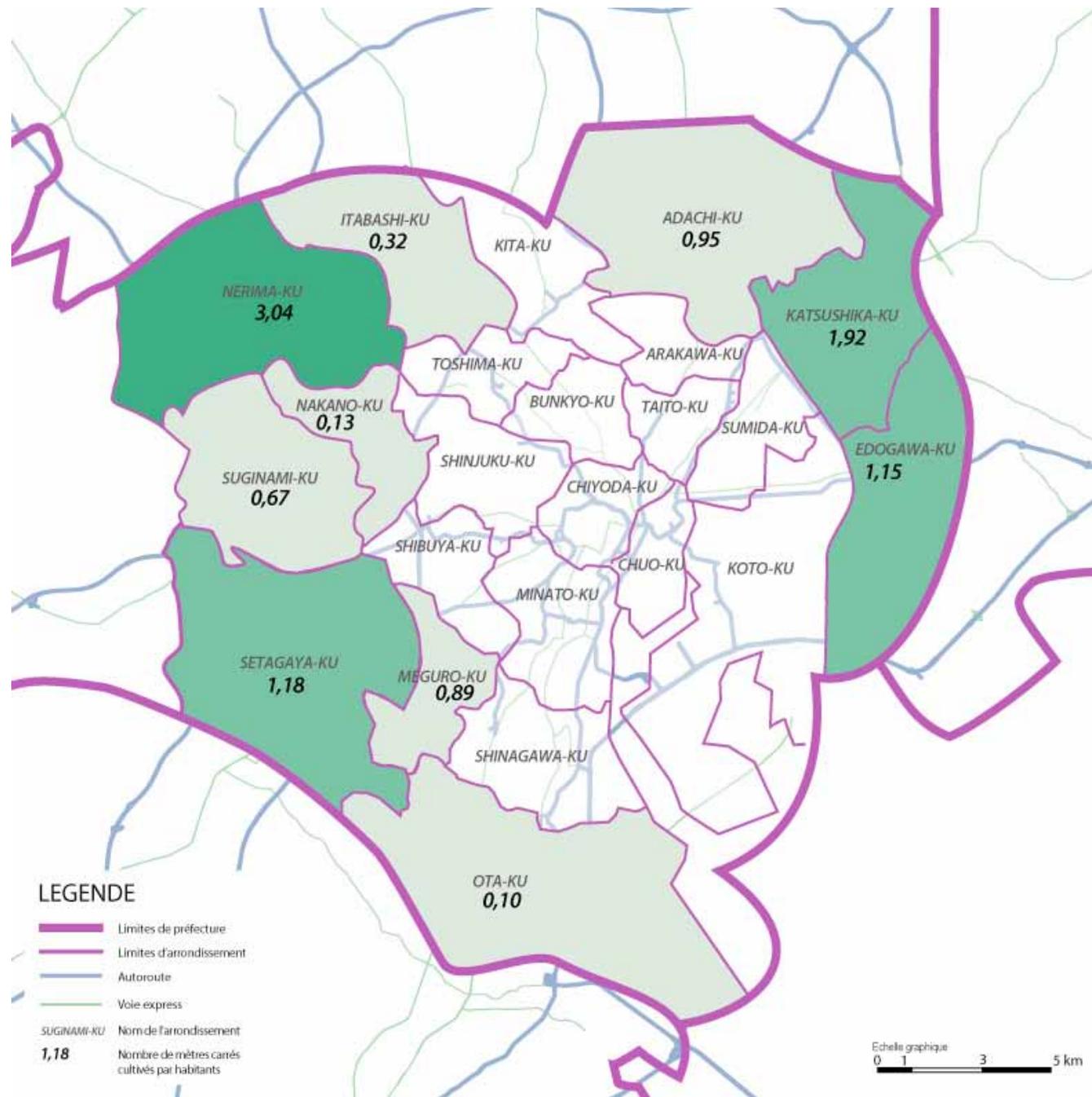
<sup>6</sup> GUERRINI B. et SCHMITT M. (2013), « Tokyo, de la mégapole à la ville-jardin », Série Naturopolis, ARTE, 49 min.

Alors que les principales villes occidentales ont repoussé l'agriculture hors de leur urbanisation, les villes japonaises ont grandi en conservant quelques parcelles agricoles, rizières, jardins ou vergers entre les bâtiments, les voiries et les réseaux ferrés.

Pour Raquel Moreno-Peneranda et Michel Huneault, auteurs d'un dossier sur l'activité agricole urbaine au Japon, « les agriculteurs urbains sont responsables du quart de la production nationale. Même à Tokyo, l'une des villes les plus grandes et les plus congestionnées de la planète, la production de légumes suffit à nourrir 700 000 personnes par an. Selon les données de 2012, l'agriculture urbaine est non seulement largement plus répandue, mais aussi plus productive que son homologue rural en ce qui concerne la valeur économique par superficie ».

Pourtant, l'enquête parue dans la revue «Quel progrès?» insiste sur le fait que l'agriculture urbaine est en déclin dans les villes nippones. La superficie du territoire agricole en milieu urbain a ainsi chuté de 40% durant les dix dernières années. En conséquence, les agriculteurs urbains sont de moins en moins nombreux dans la capitale japonaise : « à Tokyo, plus de 60 % des familles impliquées dans l'agriculture urbaine au milieu des années 1970 ont aujourd'hui abandonné cette activité. Des taxes toujours plus élevées, le vieillissement des agriculteurs urbains, le manque de possibilités commerciales jumelées à la pression de l'urbanisation comptent parmi les causes de ce recul.»;

La carte ci-contre nous montre ainsi que l'essentiel de la production agricole de la ville de Tokyo, qui atteint plus de 6000 hectares, est située dans les arrondissements périphériques.



Agriculture par habitants et par arrondissement dans la métropole de Tokyo

Ainsi, le cœur de la capitale ne dispose plus d'aucune activité agricole. L'exemple d'Arakawa, arrondissement limitrophe de notre site d'étude, est intéressant : bien qu'anciennement agricole, ce ku ne compte plus aucune activité primaire de nos jours. Nerima-ku (2100 hectares), Setagaya-ku (1000 hectares) ou Katsushika-ku (850 hectares) sont les seuls arrondissements où l'agriculture a encore une place non négligeable. La population agricole dans la ville de Tokyo, même si elle est en baisse constante, concerne néanmoins plus de 4600 familles.

Par ailleurs, il semble qu'un retour vers l'agriculture urbaine est en train de se produire. Un changement qui s'illustre par des sondages récents démontrant que les citoyens, dont 85 % des Tokyoïtes, veulent que leur ville abrite plus de terres agricoles. Cette demande concerne « les espaces verts et les produits agricoles frais, ainsi que davantage d'occasions de s'impliquer dans une communauté plus verte »

Deux types d'initiatives sont particulièrement populaires: les Taiken nouen et les Shimim nouen :

- Dans les Taiken nouen, les citoyens participent à la semaison et à la récolte des agriculteurs locaux.
- Dans les Shimim nouen, les résidents louent une sous-parcelle de terre afin de cultiver les légumes et les fruits de leur choix. Le nombre de Shimim nouen, stable sur l'ensemble du pays durant la dernière décennie, a augmenté de 70 % dans les zones urbaines.

L'intérêt accru des citoyens japonais pour l'agriculture se manifeste également par de nouvelles initiatives :

« Les toits des édifices, jadis des espaces vacants [...] sont de plus en plus transformés en espaces verts à fins récréatives ou sont mis à contribution pour la production agricole ». Le meilleur exemple se situe dans le quartier de Ginza où de nombreux toits disposent de centaines de ruches d'abeilles permettant de fournir du miel aux restaurateurs et aux commerçants du secteur.

D'autres initiatives fleurissent dans la capitale japonaise comme celle de l'historien-agronome Shinji Soya, interviewé dans le cadre d'un documentaire diffusé sur ARTE<sup>6</sup>, qui se mobilise pour sauvegarder « le trésor de la mégapole », c'est à dire les 2% de terres agricoles encore présentes dans le Grand Tokyo.

Selon lui, « les terres agricoles situées à l'intérieur de la ville ont plusieurs fonctions : elles protègent l'environnement, modèrent le climat, absorbent l'eau qui s'évapore, servent de lieux de refuges en cas de catastrophe naturelle ».

Bien que récente, la volonté de développer la ville dense de manière durable est réelle pour le gouvernement métropolitain de Tokyo. Cette ambition suppose de construire une ville compacte où les activités primaires et secondaires ne sont pas évincées progressivement des centres-villes. Fort de la présence d'une logistique et d'une agriculture urbaine, la ville de Tokyo souhaite non seulement conserver mais aussi développer cette caractéristique dans les prochaines décennies.

# 3 ■ TAITO NORD, LIEU D'INTERVENTION STRATÉGIQUE

La mégapole tokyoïte et plus précisément l'arrondissement de Taito sont témoins d'un phénomène de densification indéniable. Face à cela plusieurs questions se posent : où et comment densifier Taito ? Comment garder en ville des activités vitales mais consommatrices de foncier ? Comment concilier développement durable et densification ?

Nous avons choisi de miser sur le Nord de Taito pour trouver des réponses. A travers l'objectif de densification, ce quartier qualifié en déprise peut également saisir l'occasion de se redynamiser, se revitaliser et se réinventer.

Taito Nord nous semble en effet un terrain propice à l'expérimentation à la fois pour la densification mais aussi pour la redynamisation. Ses commerces délaissés, son COS en dessous du reste de l'arrondissement, et son foncier mutable dans la zone industrielle sont autant d'arguments en faveur d'une intervention.

Il nous semble que la densification peut servir la redynamisation du quartier tout autant que la redynamisation induira également une densification. Nos interventions seront ancrées à une échelle locale mais devront servir des causes plus larges, participant à la résolution de problématiques à l'échelle de l'arrondissement mais aussi de la métropole.

## DENSIFIER

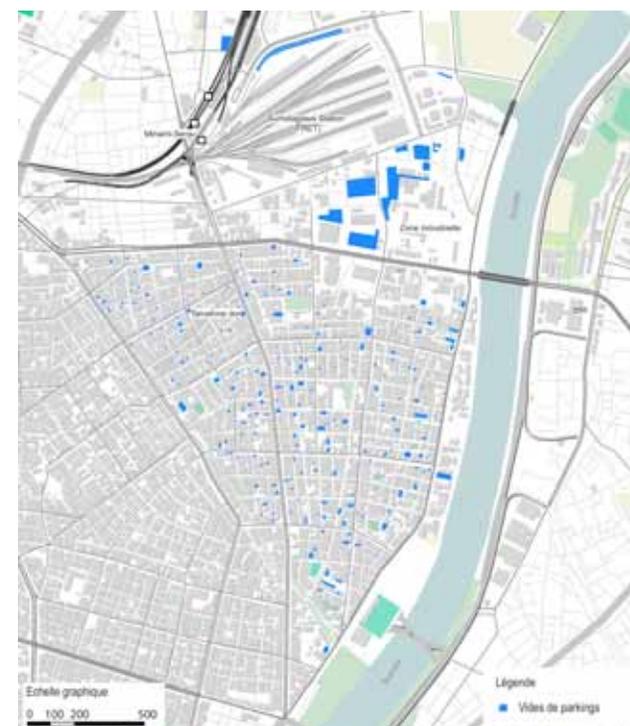
L'objectif premier, la densification, répond à une problématique de rééquilibrage de pressions entre le Sud et le Nord de l'arrondissement de Taito. En effet, le Sud concentre la majeure partie des éléments que nous avons analysés comme « actifs » (le parc Ueno, le temple Senso-ji, Kappabashi dori...) et connaît donc une certaine pression foncière tendant parfois à une densification spontanée. Le Nord, quant à lui beaucoup moins dynamique à l'heure actuelle, nous semble posséder les clés qui permettront de contrebalancer ce déséquilibre.

Le Nord de Taito possède en effet un COS inférieur au reste de l'arrondissement (cf Partie 1,1, 2.1 Une attention moindre de la municipalité). Sous l'initiative de la municipalité il serait donc possible de l'augmenter proportionnellement et de permettre ainsi aux propriétaires d'ajouter des étages à leur bâtiment et aux promoteurs de construire plus haut qu'auparavant. Ce changement réglementaire est une première étape de la stratégie de densification progressive.

Un autre élément sur lequel s'appuyer est la multitude d'espaces – non bâtis – dédiés aux parkings (cf carte ci-dessous). Cette particularité japonaise due à l'obligation de disposer d'un emplacement de stationnement à proximité de son domicile pour détenir un véhicule, se traduit par un nombre important de parcelles de tailles variables (de deux places à une vingtaine).



Carte réglementaire d'occupation du sol avant et après augmentation du COS



Carte des vides dans le quartier Nord de Taito

Nous pensons qu'il serait intéressant de les réutiliser afin de densifier le quartier. Enfin, nous proposons d'insérer un COS de biodiversité, celui-ci imposerait un ratio entre les surfaces végétalisées et les surfaces artificialisées d'une opération. En parallèle de la densification cela permettrait d'assurer une certaine surface d'espaces verts et ainsi de garantir une qualité de vie.

Enfin, nous proposons d'insérer un COS de biodiversité, celui-ci imposerait un ratio entre les surfaces végétalisées et les surfaces artificialisées d'une opération. En parallèle de la densification cela permettrait d'assurer une certaine surface d'espaces verts et ainsi de garantir une qualité de vie.

### REDYNAMISER

Pour que le quartier fonctionne correctement, la densification ne doit pas uniquement se faire par l'habitat mais également par des activités. Grâce à des projets « phares », cela permettrait de remettre Taito Nord sur le devant de la scène et ainsi de le redynamiser, deuxième objectif de notre étude.

Pour cela, nous pouvons nous appuyer sur plusieurs caractéristiques du Nord de Taito :

- la vacance commerciale prépondérante permettant une mutation facile du tissu (notamment sur la rue Tamahine),
- le foncier disponible dans la gare de FRET Sumidagawa,
- la mauvaise accessibilité de la gare Minami-senju depuis Taito, prétexte à une réorganisation importante de cette zone.

Nous envisageons pour le quartier un projet qui renforcerait la logistique déjà existante mais qui, selon nous, va être amenée à se développer de manière plus « durable » via une plus grande utilisation du fret. Une parcelle importante a été identifiée au Sud-Ouest de la gare de FRET, nous pourrions donc l'utiliser pour développer un projet innovant à l'interface entre zone industrielle et habitat.

Nous avons étudié l'exemple d'un terminal de la société japonaise Yamato situé en milieu urbain à Yokohama, modèle d'insertion urbaine pour ce type de structure. Ce bâtiment, hébergeant plusieurs entreprises, traite une grande diversité de produits, des plis et colis divers mais aussi des produits frais, des valises, skis... outre les prestations traditionnelles de groupage/dégroupage des colis, des opérations variées comme le stockage ou le picking semi automatisé de 13 000 références des cosmétiques Shiseido, la réparation des aspirateurs Dyson, l'assemblage de composants d'un fabricant chinois de photocopieurs sont réalisées. Un bâtiment hybride, mixant logistique pure mais aussi des activités tertiaires voire commerciales nous permettrait de concilier aménagement urbain et zone d'activités.

Nous souhaitons également réintégrer une activité agricole à Taito afin de lui donner une identité économique forte. La rue Tamahine semble le lieu évident de la mise en place d'un tel projet. En effet, cette rue piétonne et couverte, à forte vacance commerciale, réclame une action emblématique qui permettrait de redynamiser le quartier en lui donnant un nouveau visage et une nouvelle fonction.

Nous pensons en particulier à l'agriculture urbaine qui pourrait répondre à la fois à des objectifs productifs, avec la redynamisation d'un tissu urbain, et à des objectifs environnementaux, avec la création d'un réseau de circuits-courts.

Nous avons étudié à ce sujet la « factory plant » du docteur Toyoki Kozai. Celui-ci a pour objectif l'autosuffisance alimentaire dans le Tokyo de demain. Son installation produit trois millions de salades chaque année qui absorbent le dioxyde de carbone généré par la société Tokyo Gaz. Nous pourrions donc prendre exemple sur ce succès pour concevoir le projet de la rue Tamahine.

C'est donc sur un mécanisme de réorganisation – répartition des fonctions urbaines y compris productives du secteur que la stratégie repose. Taito Nord pourrait devenir un réservoir résidentiel couplé avec des activités économiques réévaluées.

**P A R T I E 2**

**PROJET: TAITO NORD, UNE NOUVELLE PIECE  
METROPOLITAINE**

---

<b>1.</b>	<b>LA RUE TAMAHINE, UN ENVIRONNEMENT PRODUCTIF EN MILIEU URBAIN.....</b>	<b>30</b>
	• REPONSE AUX ENJEUX STRATEGIQUES	
	• FONCTIONNEMENT DU PROJET	
	• ACTEURS ET METHODES	
	• RAPPORT A L'URBAIN	
<b>2.</b>	<b>LA RÉARTICULATION DES VIDES, OUTIL DE DENSIFICATION.....</b>	<b>34</b>
	• REPONSE AUX ENJEUX STRATEGIQUES	
	• FONCTIONNEMENT DU PROJET	
	• ACTEURS ET METHODES	
	• RAPPORT A L'URBAIN	
<b>3.</b>	<b>MINAMI-SENJU, CRÉATION D'UNE NOUVELLE CENTRALITÉ URBAINE.....</b>	<b>37</b>
	• REPONSE AUX ENJEUX STRATEGIQUES	
	• FONCTIONNEMENT DU PROJET	
	• ACTEURS ET METHODES	
	• RAPPORT A L'URBAIN	
<b>4.</b>	<b>UNE PLATEFORME LOGISTIQUE À FAÇADE URBAINE.....</b>	<b>40</b>
	• REPONSE AUX ENJEUX STRATEGIQUES	
	• FONCTIONNEMENT DU PROJET	
	• ACTEURS ET METHODES	
	• RAPPORT A L'URBAIN	
	<b>CONCLUSION</b>	

Nous proposons un système de projets qui répond aux deux objectifs de redynamisation et de densification. Système, car ces projets interagissent entre eux. Étapes par étapes, ils provoquent des soubresauts qui participent à la densification spontanée du site. Pour chacun de ces projets, nous verrons dans quelle mesure il répond aux enjeux stratégiques énoncés. Nous ferons état de son fonctionnement, des acteurs qu'il engage. Enfin, nous mettrons en lumière les transformations urbaines qu'il produit en interdépendance avec les autres projets.

## 1. La rue Tamahine, un environnement productif en milieu urbain

### RÉPONSE AUX ENJEUX STRATÉGIQUES

La rue Tamahine, évoquée lors du diagnostic comme une rue piétonne couverte à forte vacance commerciale, est un emplacement stratégique pour appuyer, sur une activité économique renouvelée, une densification du secteur nord. Ce site constitue d'ores et déjà un lieu emblématique à réinvestir, dans le but de réactiver son dynamisme commercial.

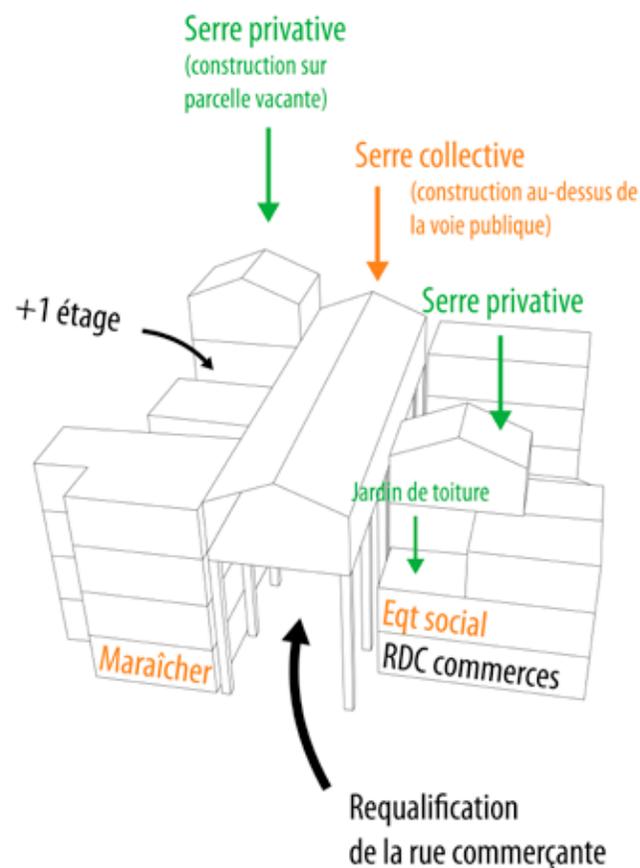
La question que soulève la configuration actuelle de cette rue est celle du lien entre une densité d'habitation et une densité d'activité économique qui répond aux objectifs de développement durable et d'attractivité résidentielle.

### FONCTIONNEMENT

Nous proposons pour cela de miser sur l'investissement de la municipalité de Taito-Ku dans une infrastructure

d'un type nouveau : un socle surélevé, support d'une serre urbaine, qui se superpose à l'espace public (comme cela peut être observé à Nihombashi).

Cette rue commerçante étant de 300 mètres de long et 15 mètres de large, la serre urbaine pourrait donc atteindre 4 500 m<sup>2</sup> soit la possibilité de nourrir 3 000 familles et de créer trois ou quatre espaces de ventes. Ce ratio nous est inspiré de la serre urbaine Lufa située en plein cœur de Montréal qui, sur une surface totale de 3000m<sup>2</sup>, permet d'approvisionner plus de 2000 ménages.



Axonométrie de fonctionnement de la rue Tamahine

Ce dispositif permettra aux familles résidentes aux Sud d'Arakawa comme au Nord de Taito qui souscriront à ces services, de profiter d'un approvisionnement en circuit court !

Par ailleurs, nous imposerons, au sein de notre serre urbaine de la rue Tamahine, que l'entreprise exploitante ait au moins 30% de ses salariés en situation de grande précarité (situation malheureusement courante dans ce quartier Nord) en l'échange des investissements réalisés dans cette rue.



Serre de Montreal, vue d'extérieur



Serre de Montreal, vue d'intérieur

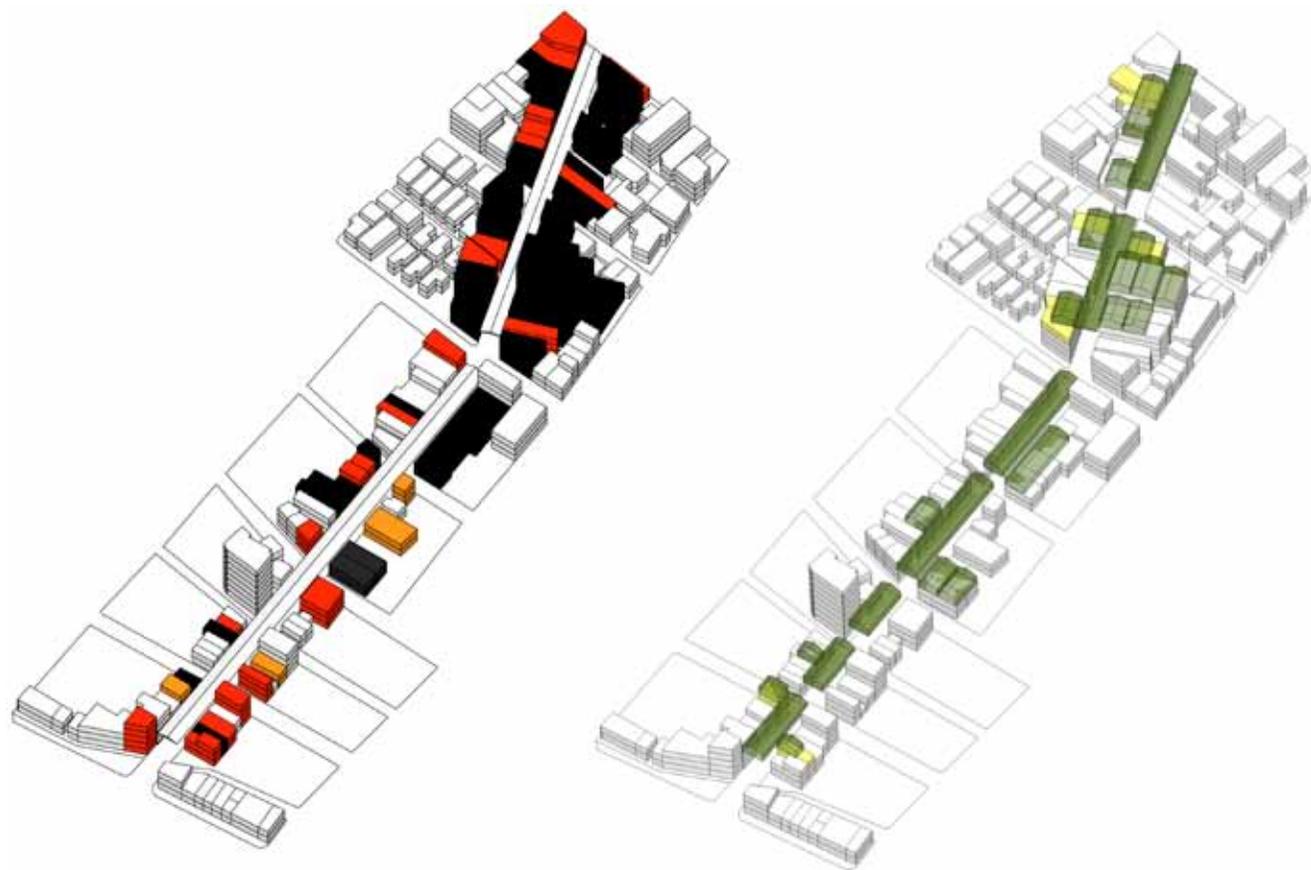
Dans un deuxième temps, s'opère la rénovation de la rue Tamahine. Les interventions se font en regard de l'état du bâti, dans le cas de vacances commerciales, ou de délaissés urbains qui permettent d'envisager une reconquête. Des changements sur la réglementation en faveur d'une densification, devraient entraîner une modification progressive des hauteurs du bâti et des programmations. Elles encouragent en particulier le couplage de l'agriculture urbaine, activité productive, avec son environnement résidentiel.

Cette rue mixte alliera des commerces, des espaces de stockage (maraichers et autres) et des équipements en RDC, aux étages d'habitation. Certains bâtiments ou étages pourront être récupéré pour l'exploitation des serres urbaines, toujours au gré des opportunités foncières. Le projet encouragera fortement la construction de serres urbaines privées en toiture ou le verdissement des toits terrasse.

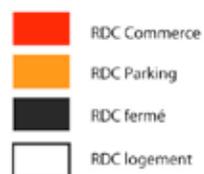
Le nouveau profil de la rue commerçante, en grande partie couverte, va réclamer de redessiner l'espace public, afin d'en faire un lieu emblématique du quartier renouvelé.

## ACTEURS ET MÉTHODOLOGIE

Cette opération nécessite un investissement conséquent de la collectivité pour la réalisation de la serre urbaine et le réaménagement de l'espace public en dessous. Son engagement est aussi nécessaire dans la durée, pour la rénovation du paysage urbain autour de la serre.



### LEGENDE



### LEGENDE

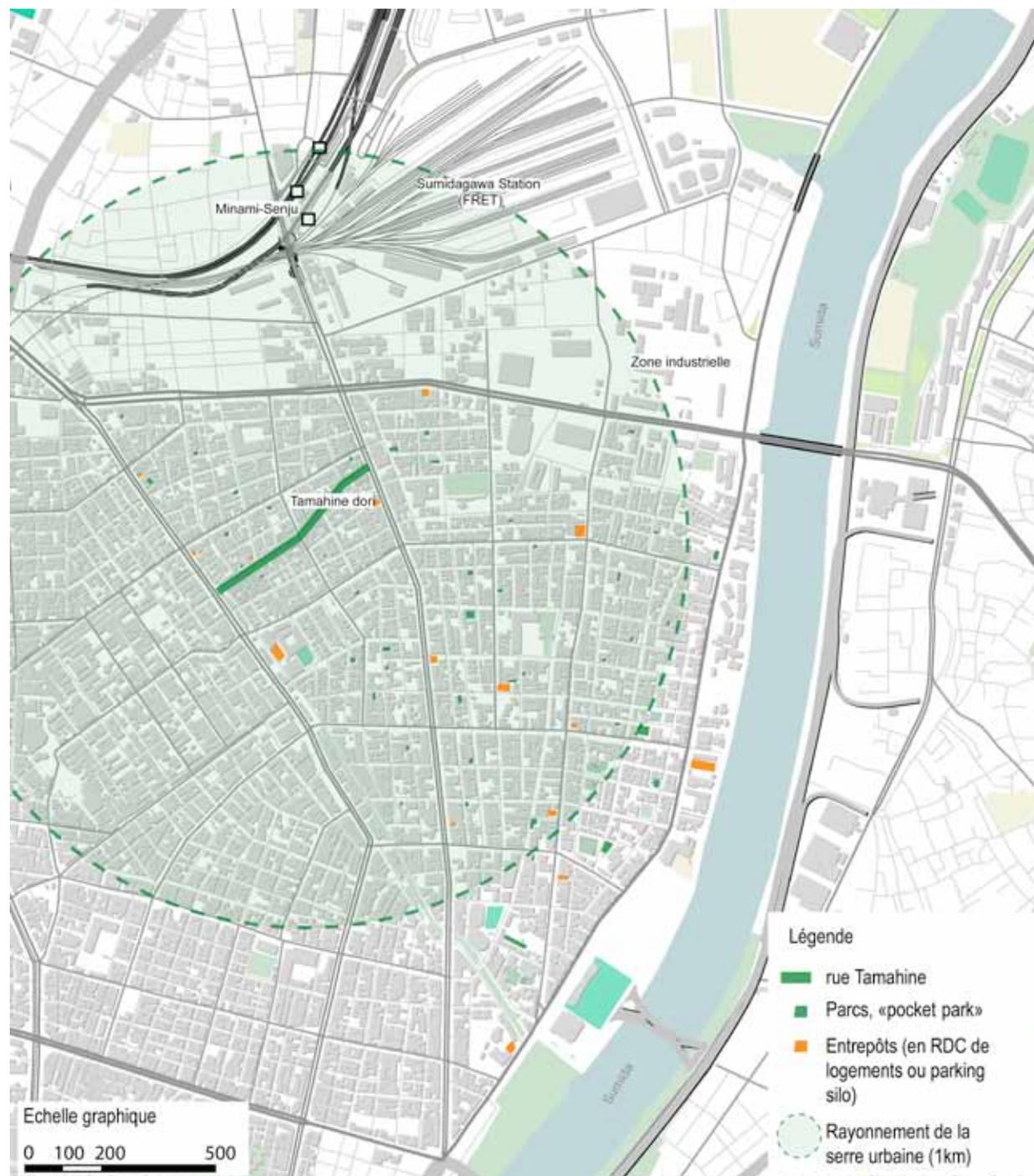


*Axonométrie complète de la rue Tamahine, avant et après intervention*

Le projet devra être négocié avec les propriétaires fonciers et commerçants de la rue Tamahine. Un promoteur pourrait seconder la réalisation des transformations de la rue, séduit par la dimension emblématique de ce projet pour une densification durable. Les financements sont uniquement publics pour la réalisation de la serre urbaine. Pour la rénovation de la rue, ils seront soit uniquement privés (propriétaires fonciers et promoteurs, s'il y a), soit partiellement (subventions publiques et fonds privés). Pour agir, la municipalité peut proposer le rachat, l'aide fiscale à la rénovation du bâti ou encore engager des démarches d'expulsion (en dernier recours).

## RAPPORT À L'URBAIN

Le projet sur la rue Tamahine propose un modèle d'urbanité dense, mixte et productive, appuyée sur la figure d'une rue commerçante traditionnelle. Il offre un nouveau cadre de rencontre. Le rôle de la serre est aussi de signifier le renouveau du quartier. Ce projet emblématique a pour vocation d'orienter les transformations profondes du quartier, de susciter d'autres projets de densification et le regroupement de fonctions urbaines. Il encourage la mutation d'espaces résiduels en parcs urbains ou dédiés à l'agriculture productive (de gestion collective associative) dans l'ensemble du secteur.



Fonctionnement de la serre à l'échelle du quartier



Image d'ambiance dans la rue Tamahine

## 2. La réarticulation des vides, outil de densification

### RÉPONSE AUX ENJEUX STRATÉGIQUES

L'intervention précédente consistait à modifier profondément une ancienne rue commerçante presque entièrement vacante en une vitrine de ce quartier, à la fois en densifiant et en apportant une activité productive. La deuxième intervention peut être davantage qualifiée d'acupuncture urbaine.

La carte des « vides » (des espaces de friches, ou des espaces non bâtis mais servants tels des parkings) présentée dans les enjeux de notre dossier révèle des potentialités du quartier. En effet, ces terrains dédiés au stationnement – nécessaire - des véhicules sont mutables à partir du moment où un nombre équivalent de places de parking sont offertes en un autre endroit. Un changement d'usage est alors possible, et laisse entrevoir des possibilités de densification, de diversité des fonctions et d'activités. Cette potentialité peut être vue comme une méthode générique, applicable sur d'autres quartiers ou arrondissement de Tokyo si le besoin existe.

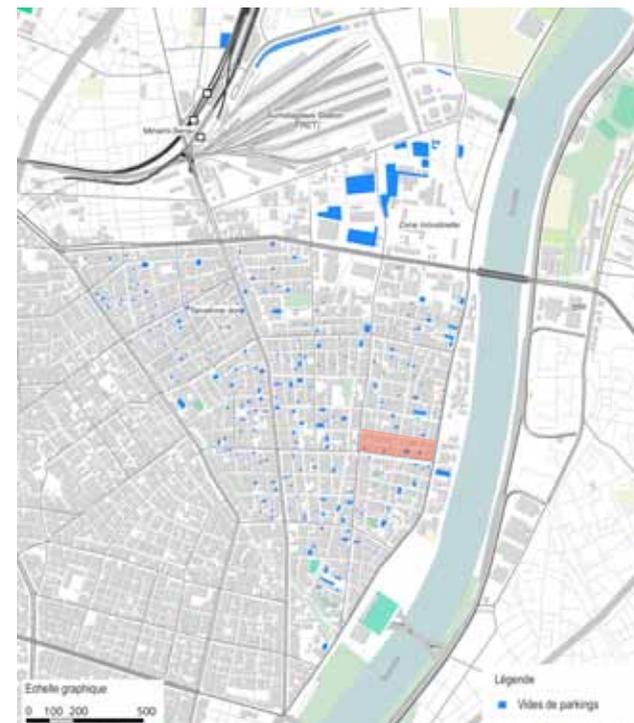
### FONCTIONNEMENT

Ce projet consiste en une multitude de petites interventions qui vont regrouper des parcelles relativement proches pour une optimisation des usages. Leur proximité est un critère nécessaire puisqu'une des parcelles va accueillir les places de stationnement de l'ensemble.

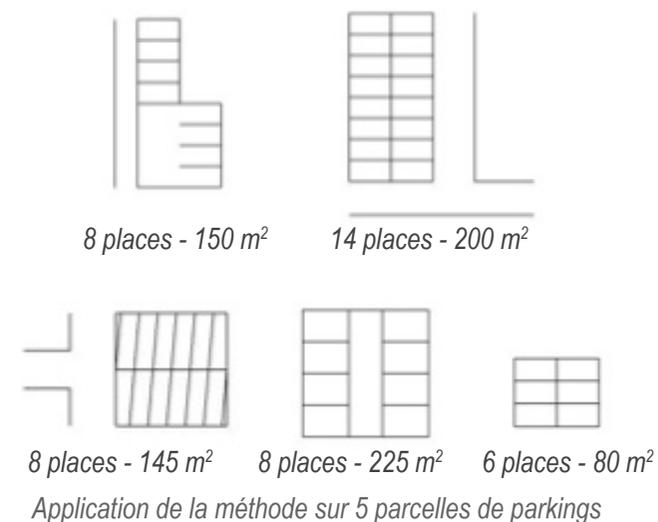
Or, ce stationnement essentiellement résidentiel doit rester proche des habitations pour des raisons tant fonctionnelles que réglementaires (la loi autorise les tokyoïtes à posséder une voiture qu'en justifiant d'une place de parking à moins de 2km du lieu de résidence). Le projet devra s'adapter aux différentes typologies de parcelles, tant en forme, qu'en desserte (suivant s'ils sont sur une voirie primaire, secondaire) et à l'environnement varié.

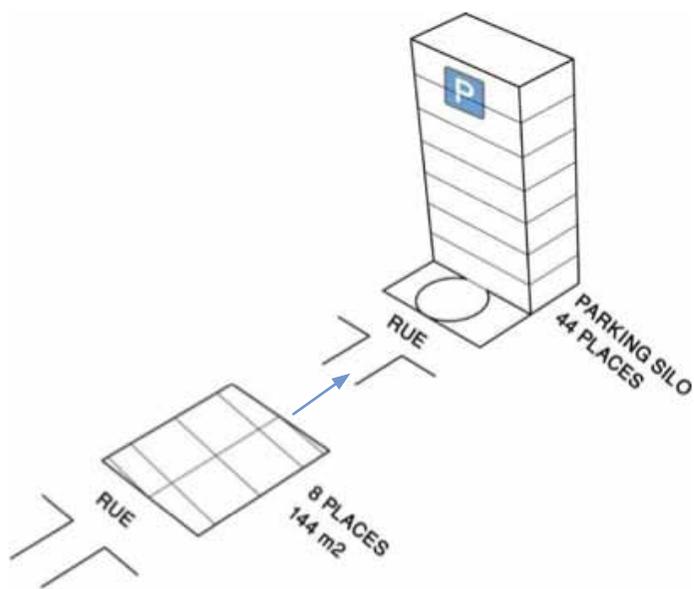
La première étape de cette réarticulation des vides bâti va consister à la création d'un parking silo. Ce dernier va permettre une libération foncière, laissant donc place à divers projets mixtes. La municipalité va imposer la création d'un espace vert pour la mutualisation de cinq parcelles. Il pourra prendre la forme d'un pocket parc, d'une serre urbaine, d'un jardin partagé... L'idée est de laisser un espace non bâti tant pour la respiration de la ville, que pour des espaces de dégagement en cas de catastrophe naturelle ou pour augmenter la qualité de vie du quartier en accroissant le COS biodiversité.

Ensuite, les parcelles libérées pourront accueillir des programmes divers selon les besoins spécifiques du quartier. Un travail particulier sera demandé par la mairie en termes d'intégration des nouvelles constructions aux bâtiments alentours (un nombre d'étage semblable à l'environnement immédiat), et de mixité.

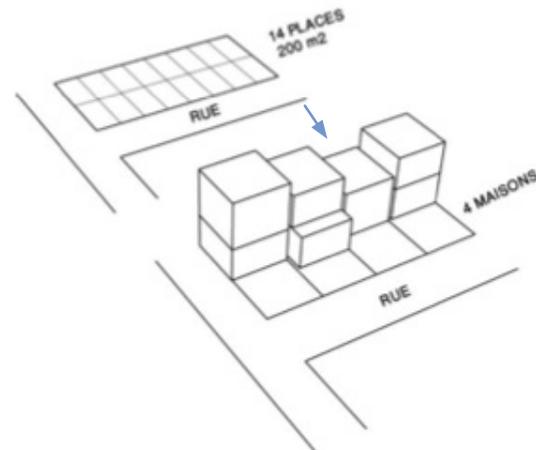


Carte des vides dans le quartier Nord de Taito :  
identification d'un îlot d'intervention

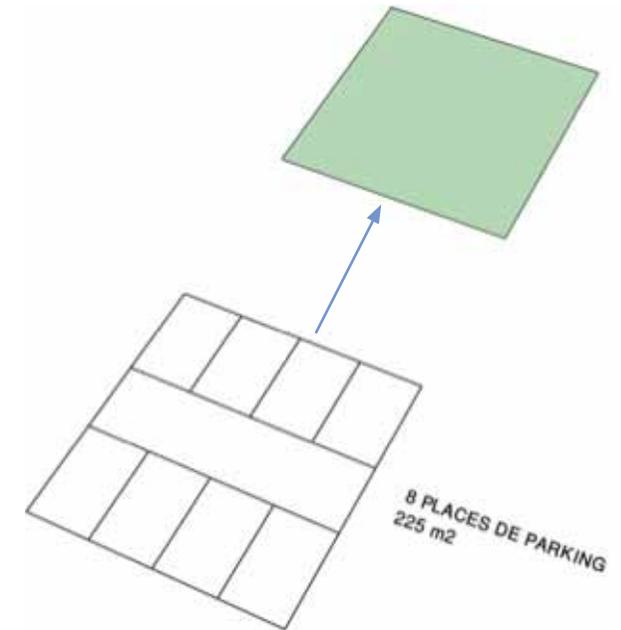




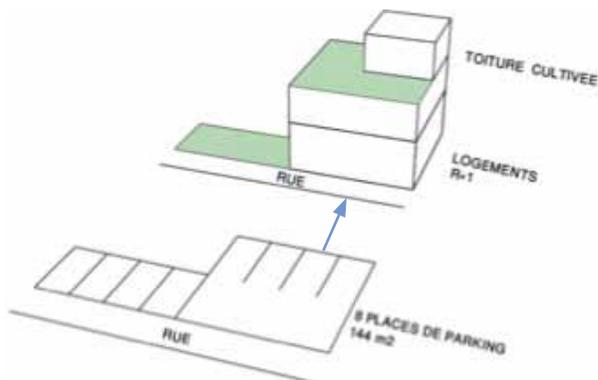
Places de parkings rassemblées en un parking silo



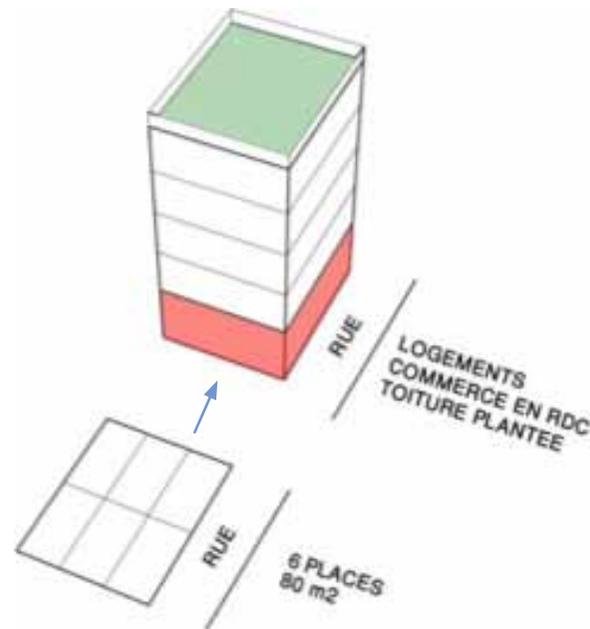
Parcelle transformée en petites maisons individuelles



Parcelle transformée en pocket park



Parcelle transformée en petits logements collectifs



Parcelle transformée en logement collectif au RDC occupé par un commerce ou un entrepôt logistique



Les «pockets parks» sont des petits endroits dispersés à l'intérieur de la ville et sont la plupart du temps le résultat d'une formation éclectique du tissu urbain. Parfois implantés sur un coin de rue, entre deux maisons, ou dans une cour arrière, ces espaces réduits dont partie intégrale des espaces publics urbains japonais.

## ACTEURS ET MÉTHODOLOGIE

La hausse du COS de ce quartier par la municipalité de Taito sera le premier élément déclencheur de ce processus de mutualisation des parcelles et usages. Il est envisagé que l'impulsion des projets soit donnée par la municipalité, mais le portage du projet sera, sauf exception, entièrement privé.

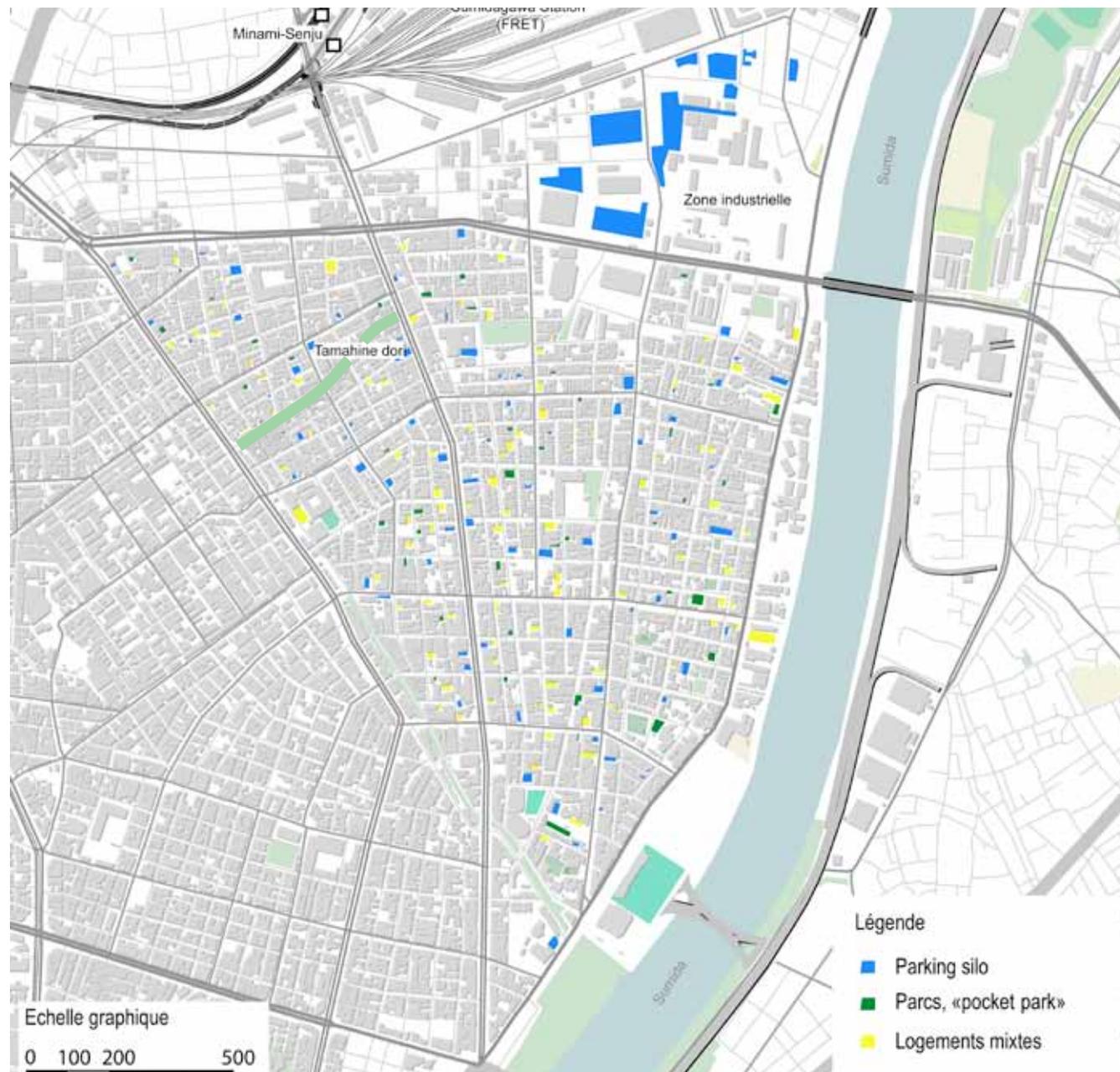
Les petites parcelles de stationnement sont très souvent détenues par des compagnies nationales ou internationales (comme Navipark). Ces dernières sont propriétaires d'un réseau de parking, et ainsi, peuvent monter un projet de réorganisation de leur foncier. Avec une plus grande souplesse sur les droits à construire, ces compagnies privées peuvent trouver des intérêts financiers. Dans le cas de petits propriétaires, ou de petites compagnies de parking, il est possible que des promoteurs conduisent le projet.

## RAPPORT À L'URBAIN

Ces projets de réarticulation des vides urbains sont en réalité une optimisation de l'espace urbain, permettant à la fois une densification et une amélioration de la qualité de vie urbaine. En effet, ces interventions vont offrir de nouveaux espaces végétalisés, et lieux de sociabilité.

Pour les nouvelles parcelles construites, une plus forte mixité est souhaitée au sein des immeubles d'habitations. Aujourd'hui, déjà 11% des bâtiments d'habitation de Taito ont une fonction autre en rez-de-chaussée. Il s'agit d'encourager cette mixité avec des activités comme des commerces, des points de vente de la serre urbaine, des petits entrepôts, des locaux

associatifs... Ces activités participeront ainsi à la revitalisation du quartier et s'appuieront sur une logistique renforcée du quartier par les autres projets.



Densification progressive du quartier par la méthode de rassemblement des parkings

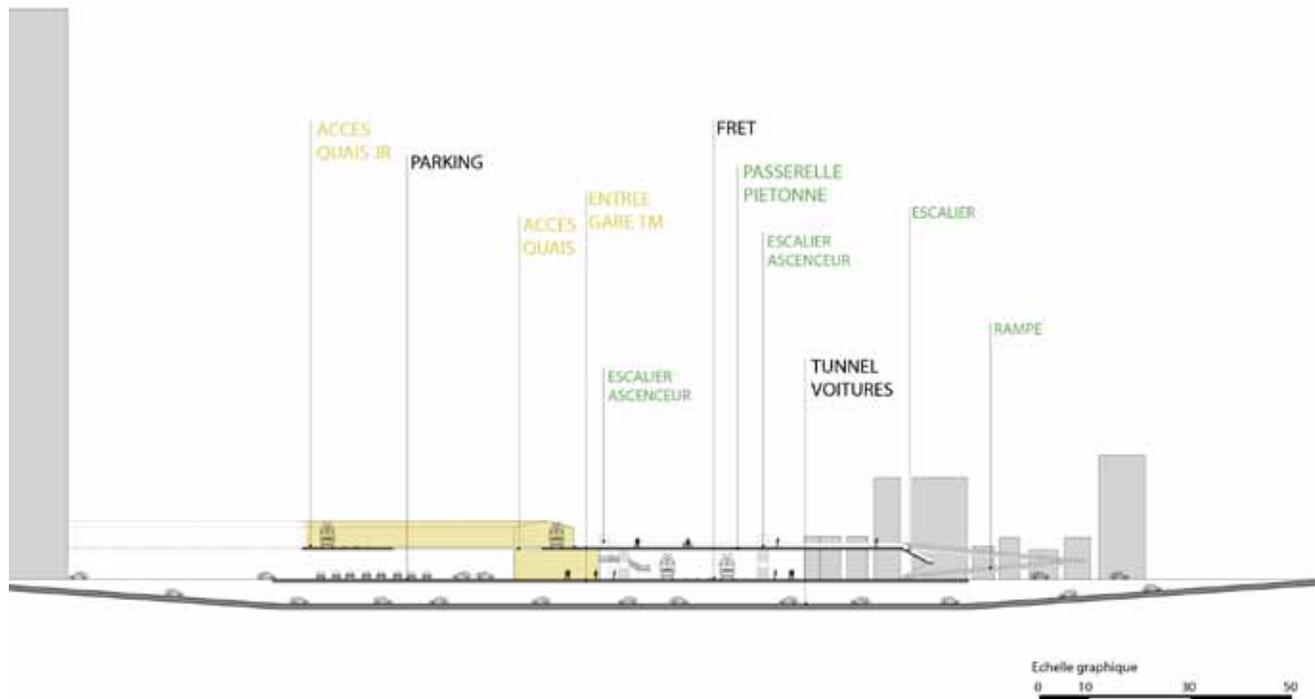
### 3. Minami-Senju, création d'une nouvelle centralité urbaine

#### RÉPONSE AUX ENJEUX STRATÉGIQUES

La gare de Minami Senju, située plus précisément dans le sud de l'arrondissement d'Arakawa, est la gare la plus proche du quartier et mais elle lui tourne le dos aujourd'hui. En effet, comme nous l'avons vu précédemment, le maillage de réseau ferré est fortement desserré dans cette partie de l'arrondissement de Taito et l'accès à la gare reste peu visible et qualitatif. Nous avons donc estimé nécessaire une intervention de requalification de l'accès à cette gare, de franchissement des voies ferrées, et de son attractivité relative. La création d'une nouvelle centralité autour de la gare Minami Senju répond aux deux objectifs de densification et de redynamisation du quartier de Taito Nord.

#### FONCTIONNEMENT

Pour redonner à Taito Nord une envergure métropolitaine, une étape importante passe par son désenclavement. Il s'agit pour cela de revoir la configuration de l'accès à la gare de Minami Senju depuis le quartier Nord. C'est aujourd'hui un espace complexe et peu lisible car il est traversé par plusieurs faisceaux de voies ferrées sur plusieurs niveaux, ce qui crée une fracture physique entre le quartier Nord et la gare. Aujourd'hui, un passage souterrain de deux voies permet de les traverser par la route, et une passerelle piétonne fait le lien bien que très peu qualitative et n'offrant pas d'accès direct à la gare.



Coupe sur la passerelle existante

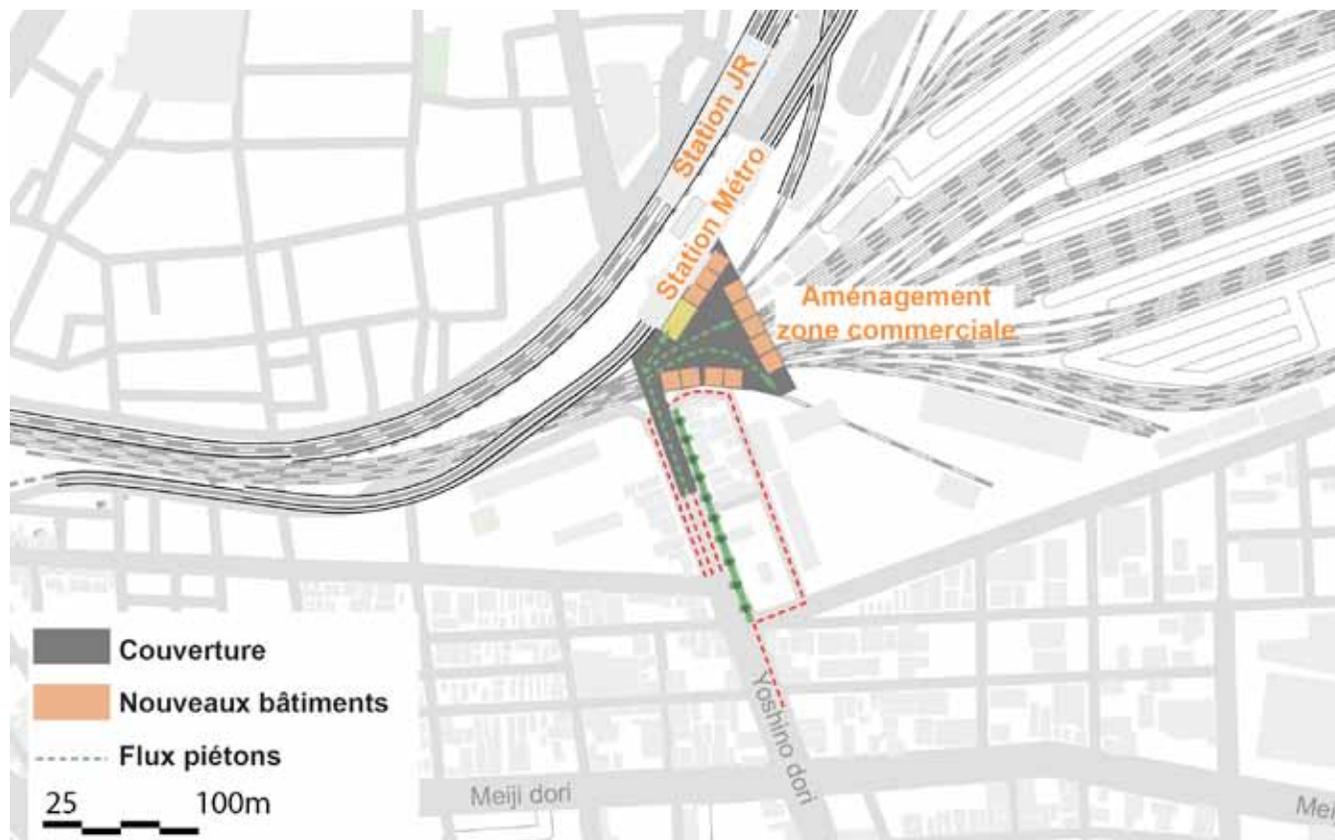


Photos de la passerelle existante

Nous proposons pour cela de mettre en place un système de dalle urbaine, permettant à la fois un accès direct à la gare par voie douce, mais également d'en faire, au delà d'un simple lieu de passage, un point attractif, un espace de rencontre, une nouvelle centralité du quartier.

La dalle se greffera à hauteur de la voie ferrée surélevée (ligne de métro JR et Hibiya Line) et proposera un accès direct aux quais par voie douce. Cette opération passe par la couverture du faisceau de voies au niveau de la rue qui mène vers la gare de Fret - Sumidagawa station. Le plateau ainsi constitué, d'une surface totale de 6 000 m<sup>2</sup> sera investi par des bâtiments relativement hauts, pour accueillir des commerces et facilités pour les habitants du quartier mais également pour les voyageurs en transit.

L'opération d'aménagement autour de la gare s'accompagne d'une intervention sur la Yoshino Dori, qui fait aujourd'hui l'objet d'une cohabitation difficile entre les différents modes de transports. Cette configuration en fait un milieu hostile aux mobilités douces, d'autant plus que la dalle engendrera davantage de flux piétons et vélos. Nous proposons une restructuration de cette avenue de manière à introduire une plus large part pour les modes actifs. L'opération se fait par la déviation de la voie de desserte routière à l'est du tunnel pour la reporter sur une rue latérale, adjacente à la future plateforme logistique. Ce nouvel aménagement permettra donc un passage facilité aux piétons et aux vélos, à la fois sur l'avenue mais également vers la nouvelle dalle.



Plan masse du projet de dalle urbaine

## ACTEURS ET MÉTHODOLOGIE

Cette opération d'envergure qui redessine l'espace public autour de la gare de Minami Senju, s'appuie en grande partie sur la puissance des acteurs ferroviaires. En effet, la gare de Minami Senju est desservie par 3 lignes, gérées par trois opérateurs différents: la Hibiya line, qui fait parti du réseau de Tokyo Metro, la Joban line opérée par la JR East, puissant opérateur ferroviaire au Japon, et la Tsukuba Express, appartenant à la Metropolitan Intercity Railway Company. Les trois lignes sont accessibles par trois bâtiments séparés, chacune gérée de manière quasi indépendante.

L'opération, impulsée par la puissance publique, joue sur l'élaboration d'une opportunité pour le secteur privé. La création de la dalle à proximité de la gare, offrant un accès direct est une occasion attractive, à saisir pour les acteurs ferroviaires, à travers la fabrication de foncier. Partout dans Tokyo, les opérateurs ferroviaires achètent les parcelles à proximité des gares et investissent pour y lancer des opérations commerciales. Cet intérêt nouveau va permettre de rentabiliser le coût d'une telle infrastructure. La couverture du faisceau ferré implique la mise en place d'un dialogue entre municipalité et opérateurs ferroviaires, qui fera tout au long de l'opération l'objet d'un partenariat public-privé. Par ailleurs, l'aménagement de la Yoshino dori fait l'objet d'un financement entièrement public.

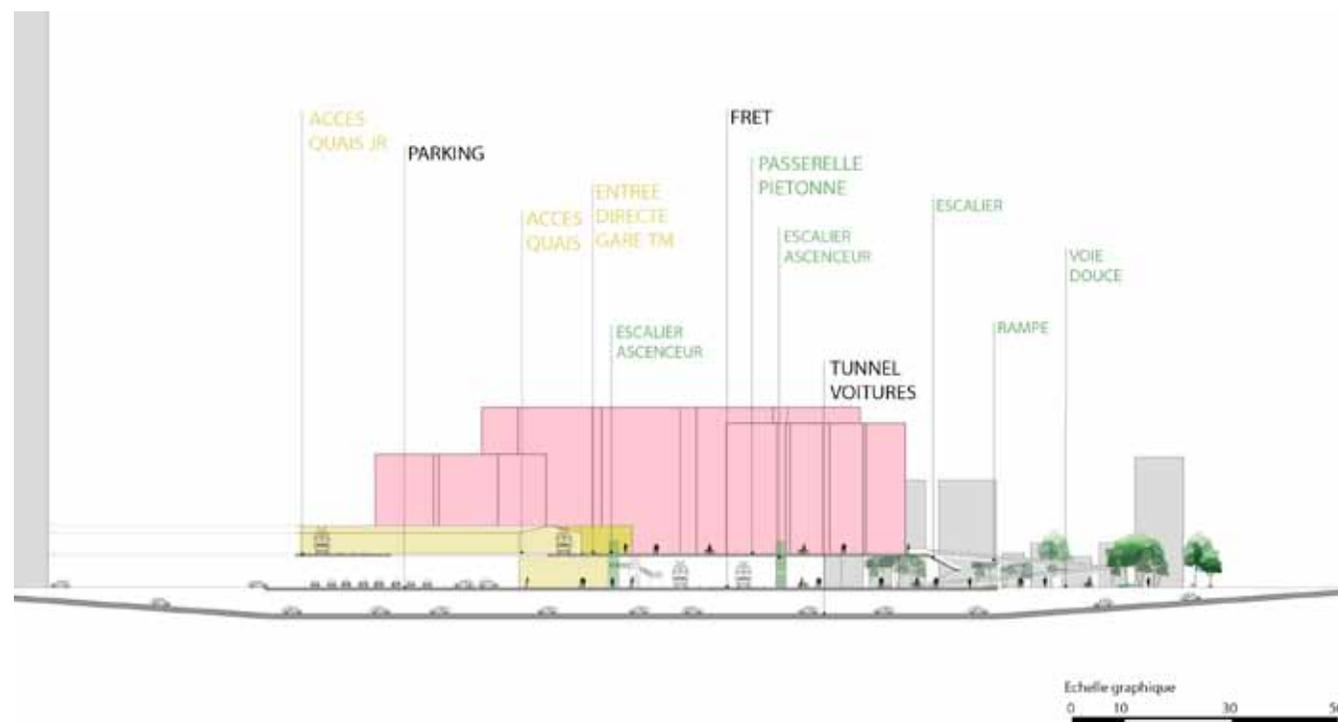
## RAPPORT À L'URBAIN

La mise en place d'une nouvelle centralité autour de Minami Senju permet au quartier Nord de retrouver un accès privilégié à sa porte d'entrée ferroviaire. Ce modèle d'intervention est courant autour

des gares à Tokyo et plus généralement au Japon. Dans ce cas particulier, il est indispensable pour le renouvellement du quartier Nord et son intégration dans le maillage métropolitain. La nouvelle attractivité du quartier et sa densification progressive nécessitent de faire du quartier de gare une vraie centralité urbaine pour accompagner son renouveau. Ainsi, ce projet ne peut se comprendre qu'en interaction avec les autres. De plus, cette dalle urbaine sera directement connectée au projet de plateforme logistique et d'activités mixte, ce qui renforce d'avantage son rôle de centralité.



Plan de situation



Coupe sur la dalle urbaine



*Image d'ambiance depuis la dalle urbaine : vue depuis la passerelle*

## 4. Une plateforme logistique à façade urbaine

### RÉPONSE AUX ENJEUX

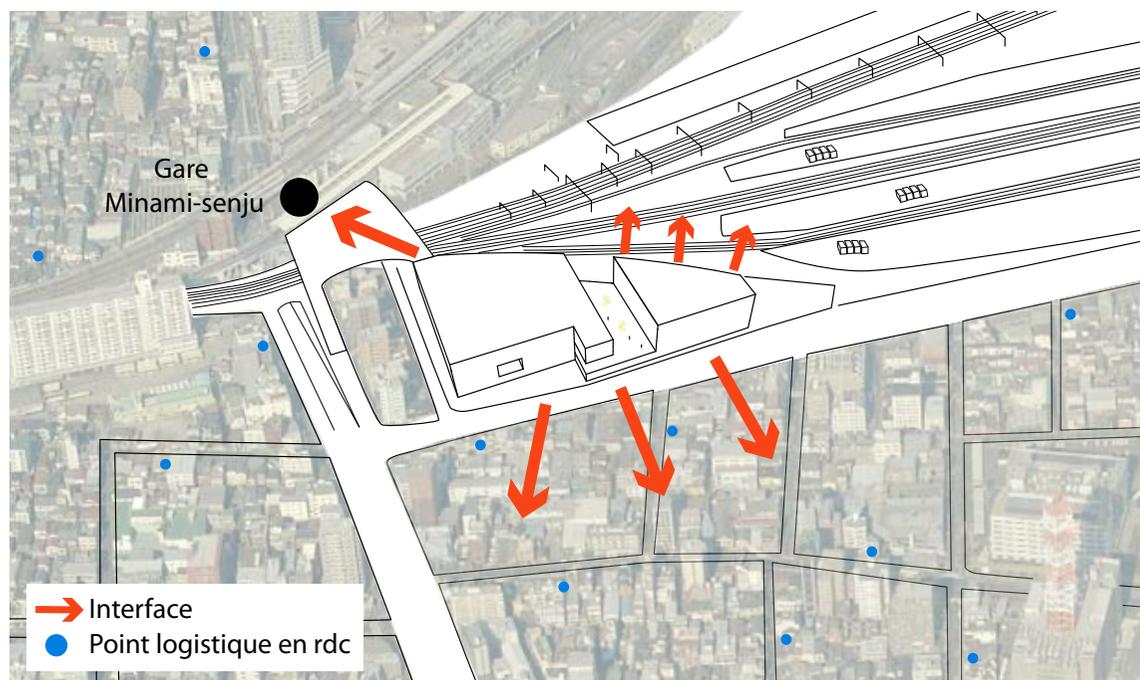
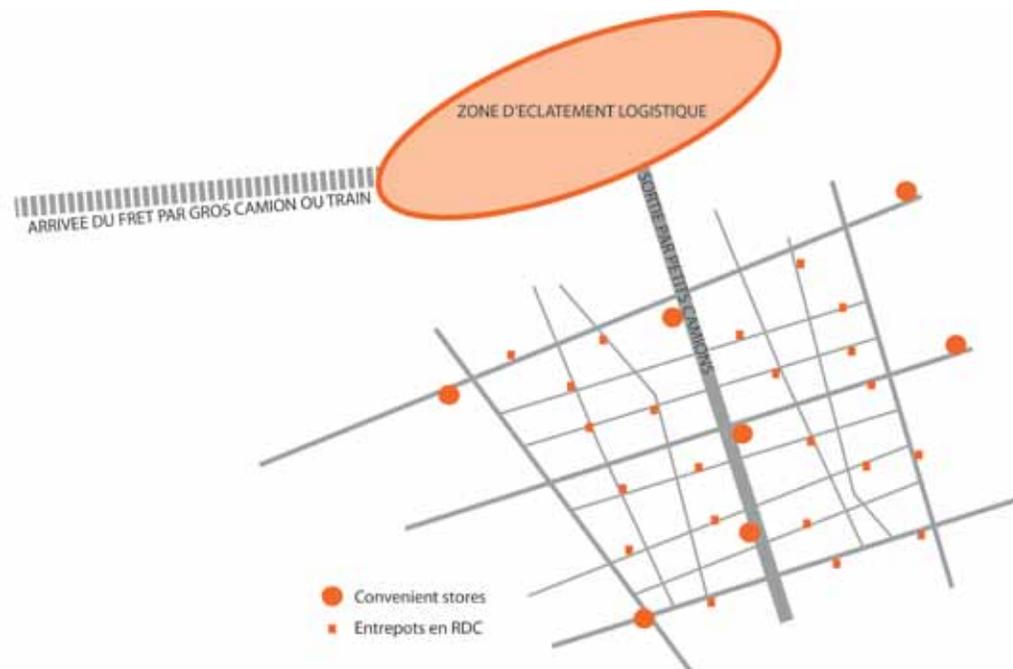
Afin de participer à la redynamisation du quartier Nord de Taito, nous avons choisi d'y incorporer un bâtiment prototype alliant activité logistique, tertiaire et commerciale. Celui-ci aura le rôle d'amplifier l'activité logistique déjà présente au Nord de Taito grâce à la gare de FRET Sumidagawa, mais aussi d'attirer grâce aux nouvelles activités tertiaires. Nous pensons qu'un tel édifice peut participer à un renouveau du quartier grâce à son attractivité.

### FONCTIONNEMENT DU PROJET

Pour fonctionner, cette plateforme a besoin d'une grande surface foncière, d'être proche des voies ferroviaires de FRET mais également d'être intégrée au tissu urbain. Au Sud Ouest de la zone de FRET, une parcelle d'environ 2,5 hectares est idéalement placée car en à proximité immédiate de la Yoshino Dori.

Nous proposons d'y construire un bâtiment mixte d'une emprise de 2 hectares, se développant sur 7 niveaux. Cette dimension, tout en respectant le tissu résidentiel bas environnant, lui confèrera une visibilité accrue du quartier.

Au rez-de-chaussée et au premier étage se trouveront des activités ayant besoin d'utiliser les voies ferroviaires, comme par exemple des services de messagerie (du type FEDEX ou DHL), de logistique ou de stockage. Le deuxième niveau sera une place ouverte, accueillant



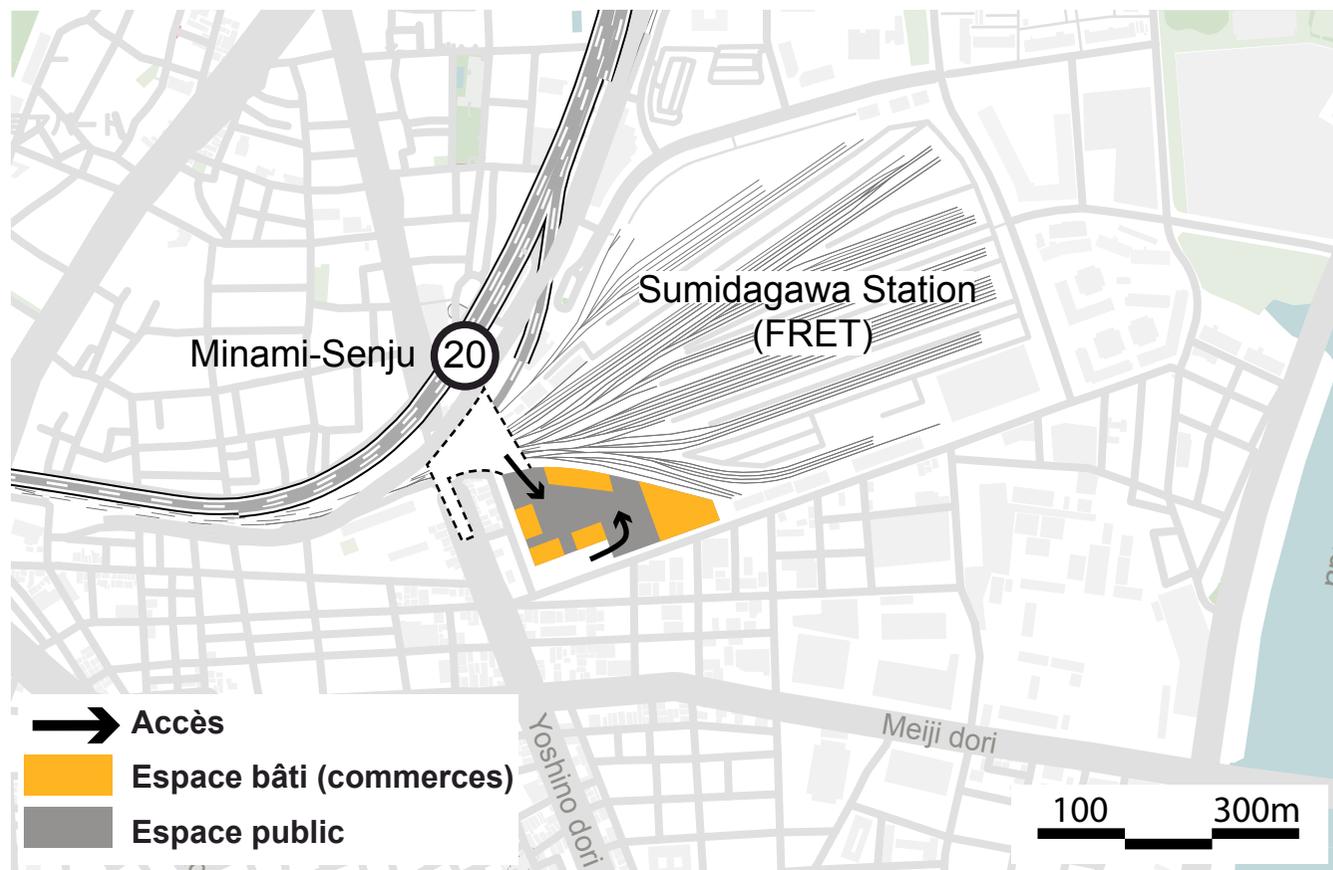
*Schéma de fonctionnement de la plateforme d'éclatement logistique*

uniquement des activités pour le grand public, tels que des restaurants, des cafés ou de petits équipements (crèche, salle associative...). Ce niveau sera accessible directement depuis la rue sur sa façade Sud ainsi que par une connexion au Nord avec la dalle du projet de la gare Minami-senju. Enfin, dans les étages supérieurs pourront se trouver des bureaux ainsi que des espaces collectifs communs pour tous les travailleurs (espaces de repos, cafétéria...). La toiture pourra quand à elle accueillir un équipement, sportif par exemple. Avec une surface de 2 hectares, le bâtiment est à même de supporter des terrains de tennis, voir un terrain de football.

Un bâtiment multi-étages mixte est le cœur du projet car cela permet à la fois de rentabiliser le foncier très cher (jusqu'à 7 000€ le mètre carré) et d'attirer à la fois une population de travailleurs de la logistique mais aussi des promeneurs et des employés.

## ACTEURS ET MÉTHODOLOGIE

La majorité du projet sera menée par un acteur privé, un bailleur du type Prologis (société d'immobilier logistique professionnalisé) par exemple. Ce dernier procédera à l'acquisition de la parcelle (par le biais de négociations avec la JR FRET), aux démolitions nécessaires (trois édifices en médiocre état devront être rasés) ainsi qu'à la construction de l'édifice. Il choisira ensuite de commercialiser ou de louer les surfaces tertiaires et logistiques à des entreprises indépendantes. Ce modèle, déjà expérimenté avec la société japonaise Yamato à Yokohama. En revanche, le 2ème étage ainsi que la toiture, entièrement dédiés au public devront être gérés et entretenus par la municipalité.



Plan masse de la plateforme logistique

## RAPPORT À L'URBAIN

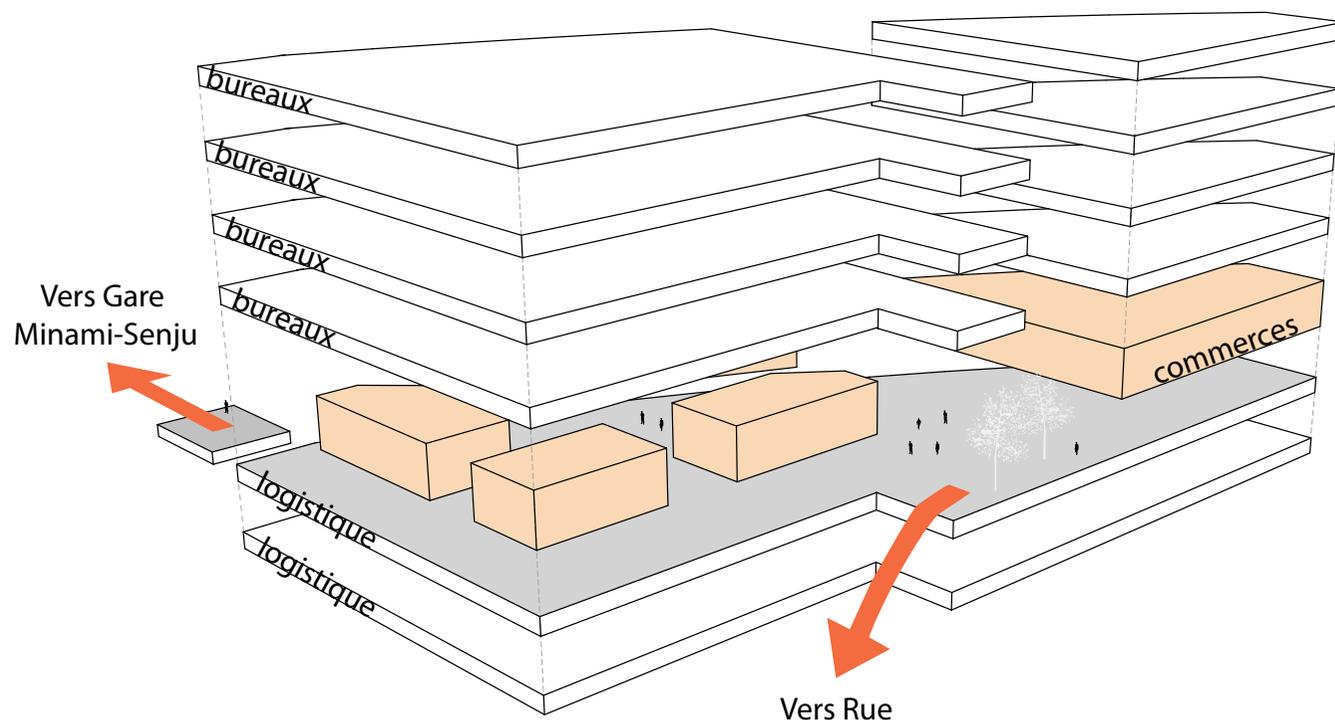
La plateforme logistique mixte sera une réponse efficace à la redynamisation inévitable du quartier Nord de Taito mais sera également le moyen de créer une interface entre la zone industrielle, trop perméable, et le tissu urbain plus résidentiel. Nous envisageons ici une réelle réconciliation entre ces deux types de tissu qui se tournent le dos.

Aujourd'hui l'activité logistique dans la gare de FRET est peu développée, consistant quasiment uniquement à du triage et du stockage de papier dans un entrepôt à l'Est de la zone. Grâce aux activités situées au rez-de-chaussée de la plateforme (messagerie et logistique pure), celle-ci va déployer son rayonnement sur tout le quartier en irriguant de livraisons vers les commerces et les habitants. Cette plateforme répondra notamment aux besoins de ravitaillement des nouveaux commerces et activités induits par les autres projets. Le bâtiment ne sera pas seulement ouvert sur l'intérieur, face aux voies ferrées, mais sera en lien direct avec la ville qu'il touche. Parallèlement, la ville va également entrer dans le bâtiment. En effet, les activités de restauration ainsi que les équipements attireront les habitants du quartier. La plateforme sera traversée par des flux de promeneurs et de travailleurs, et vivra aussi bien en journée que le soir. Il y a donc une perméabilité choisie de ce bâtiment aux multiples activités dont la logistique (qui est jusque là souvent un secteur hermétique au reste du quartier).

Ce projet est à regarder conjointement avec celui de création d'une nouvelle centralité à Minami Senju, joignable depuis la place du deuxième niveau. C'est potentiellement tous les voyageurs de la gare

de Minami-senju qui viendront se promener sur la plateforme. L'ensemble, fort de ses activités, a les moyens de créer une nouvelle pièce urbaine, un nouveau centre urbain.

Nous souhaitons faire de ce nouvel édifice un élément urbain dynamique, traversé par le plus grand nombre, créant ainsi une première percée sur la zone industrielle.



*Axonométrie de fonctionnement de la plateforme logistique*



44 Image d'ambiance depuis l'espace public de la plateforme logistique

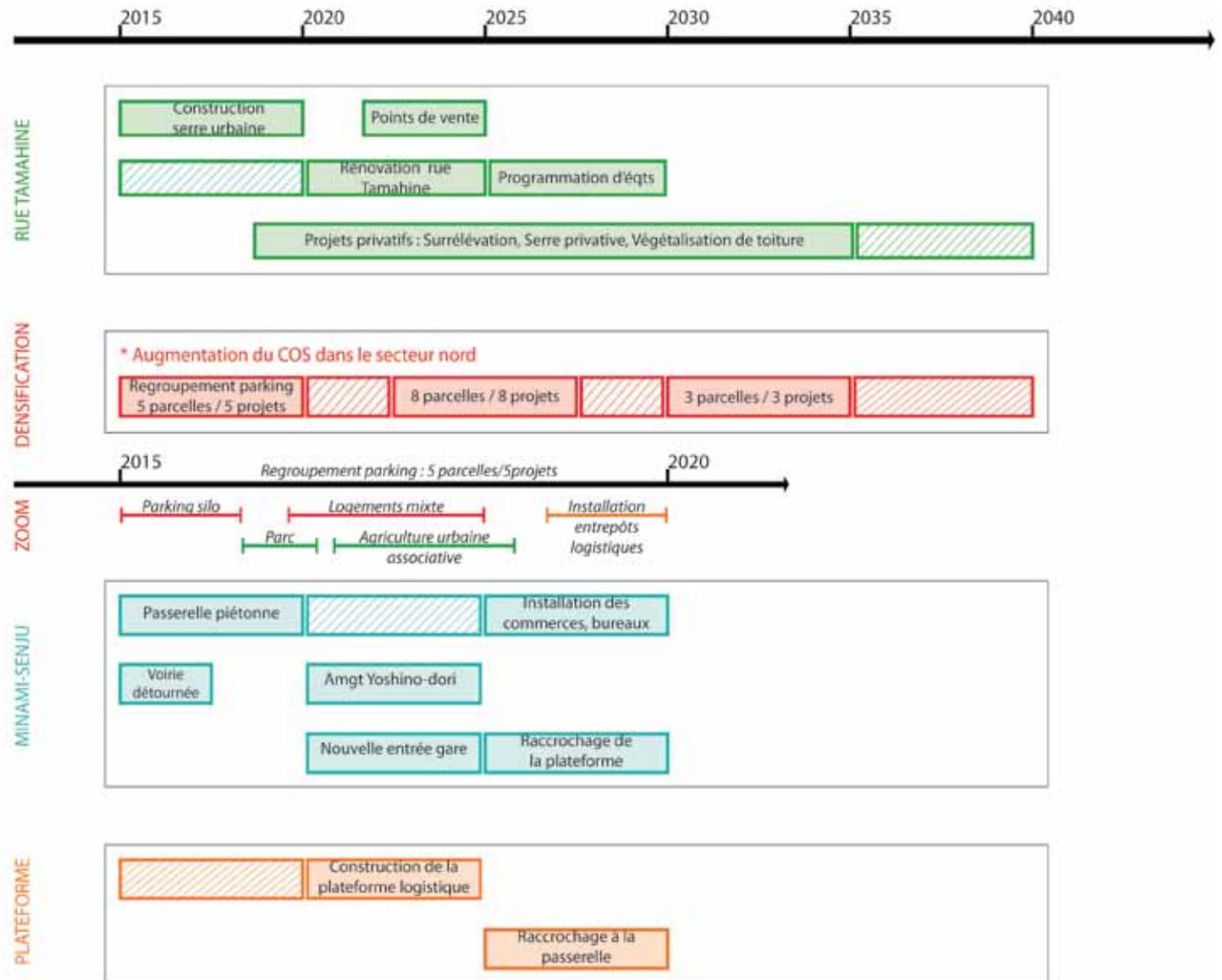


# C ONCLUSION

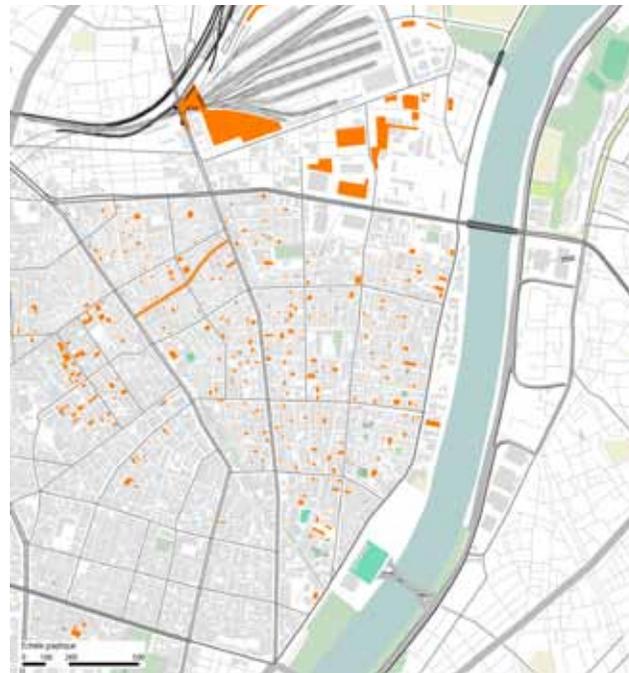
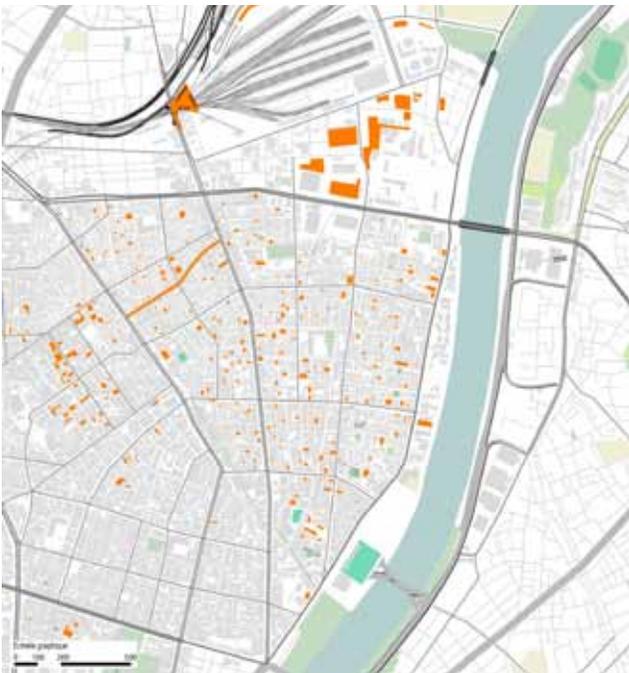
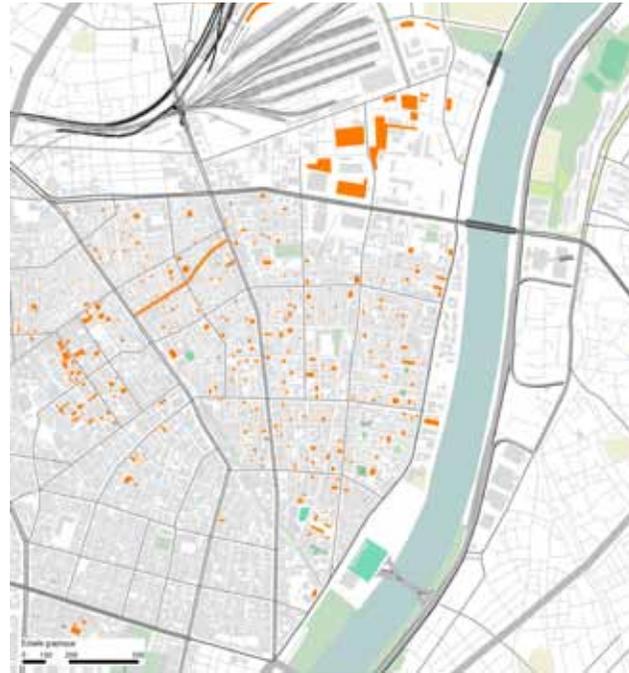
La redynamisation et la densification de Taito-Nord sont les deux enjeux que nous avons identifiés précédemment pour le seul secteur en déprise de l'arrondissement. Notre réponse passe par plusieurs actions urbaines d'ampleur allant du court terme au long terme. La première intervention consistera en la réalisation d'une serre urbaine au dessus de la rue Tamahine. Nous considérons cette impulsion publique nécessaire pour rendre attractif cet espace central de Taito-Nord et ainsi attirer des investisseurs privés. Dans le même temps, la municipalité interviendra pour créer une nouvelle centralité urbaine autour de la gare Minami-Senju.

Ces deux premières actions devraient insuffler des initiatives privées concernant l'augmentation de la hauteur du bâti et la création de serres privées dans la rue Tamahine ou encore l'installation de commerces et de bureaux sur la dalle piétonnière. Réarticuler les vides en permettant une mutualisation des espaces de stationnement permettra d'enclencher une nouvelle étape de densification du secteur Nord basée sur la mixité programmatique : habitations, parcs, lieux de stockage, parkings.

Face au regain de population et d'activités dans tout le Nord de Taito, la construction d'une plateforme logistique urbaine nous semble viable et rentable économiquement pour un opérateur privé. A plus long-terme, cette dernière réalisation sera raccordée à la passerelle piétonne précédemment réaménagée et agrandie.



Séquençage et phasage dans le temps des interventions



Séquençage des interventions

Nos interventions, en densifiant et en redynamisant le Nord de Taito, répondent par ailleurs aux problèmes de notre arrondissement d'étude : une offre de nouveaux logements pour répondre à la pression métropolitaine mais aussi une diversification des activités alors que celles-ci étaient essentiellement touristiques et commerciales auparavant.

Interdépendants et complémentaires, nos quatre projets participeront à faire de Taito-Nord une nouvelle pièce métropolitaine. Une pièce métropolitaine reconnectée à son environnement extérieur. Une pièce métropolitaine dynamique par ses nouvelles habitations et activités. Une pièce métropolitaine novatrice et durable en permettant à toutes les fonctions vitales d'une ville de coexister sur un même secteur.

**ATELIER INTERNATIONAL**

---

**Taito Nord, nouvelle pièce métropolitaine**

Maureen BECCARD, Cécile BONAVENTURE, Aïcha MBARKI, Claire MONFRONT, Benjamin TAVEAU

**GROUPE DENSIFICATION // MASTER AMUR 2013-2014**