



École des Ponts
ParisTech

amur

mastère spécialisé

APPROPRIATION, PERMEABILITE, RESILIENCE

Un système d'espaces publics équipés à Kawasaki

Aménagement et maîtrise d'ouvrage urbaine

Atelier International

Paris – Tokyo (mars 2013)

Equipe projet

Carlos Belem
Anne-Laure Ibarroule
Pierre Le Moual
Grégoire Robida
Lecticia Souquet
Philippe de Vogüé

Enseignants

Claude Prelorenzo
Nathalie Roseau

Promotion 2012 - 2013

SOMMAIRE

1. DIAGNOSTIC : Lecture de la ville équipée dans ses différentes dimensions

1.1. UN CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE INCERTAIN

- 1.1.1. Contexte socio-économique japonais
- 1.1.2. Kawasaki une ville mono-orientée ?

1.2. KAWASAKI : GEOGRAPHIE D'UNE VILLE EQUIPEE

- 1.2.1. La trame commerciale
- 1.2.2. La trame de réseaux routiers et ferrés
- 1.2.3. Les espaces publics

2. PROBLEMATIQUE

3. STRATEGIE : APPROPRIATION / PERMEABILITE // RESILIENCE ///

3.1. APPROPRIATION PAR L'ESPACE PUBLIQUE

3.2. PERMEABILITE ENTRE URBAIN ET NATURE

3.3. RESILIENCE: REDYNAMISATION URBAINE ET DIVERSIFICATION ECONOMIQUE

4. PROJET : CONSTITUTION D'UN SYSTEME D'ESPACES PUBLICS

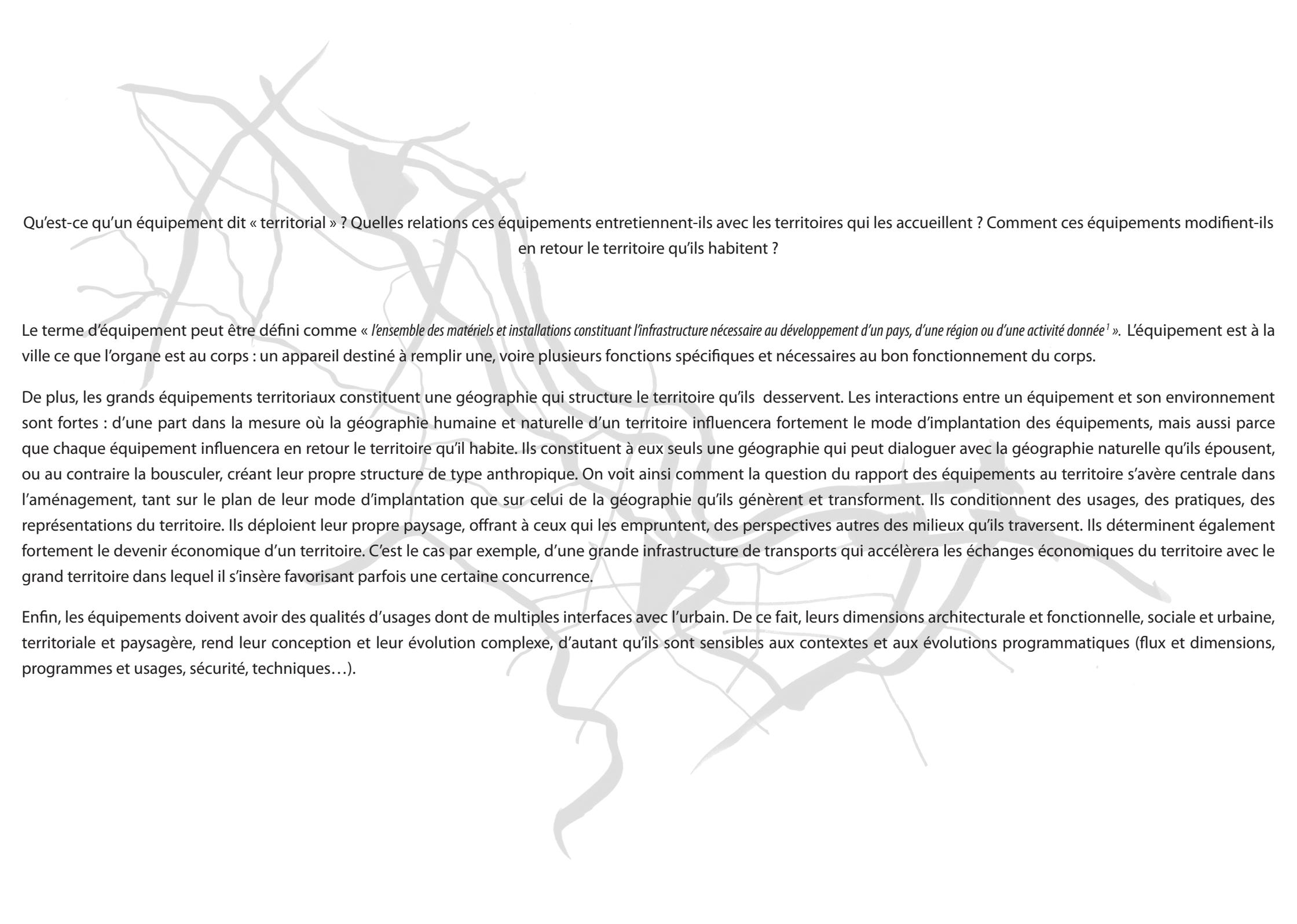
4.1. TRAITEMENT DU RESEAU VIAIRE

- 4.1.1 Boîte à outils par type d'espace public
- 4.1.2 Un axe de transport en commun en site propre
- 4.1.3 Route le long de la Tamagawa

4.2. REDYNAMISATION DES GRANDES PIECES DU SYSTEME

- 4.2.1 Todoroki : Vers une mixité fonctionnelle, temporelle et économique
- 4.2.2 Kawasaki Centre : Un centre à occuper

5. Conclusion

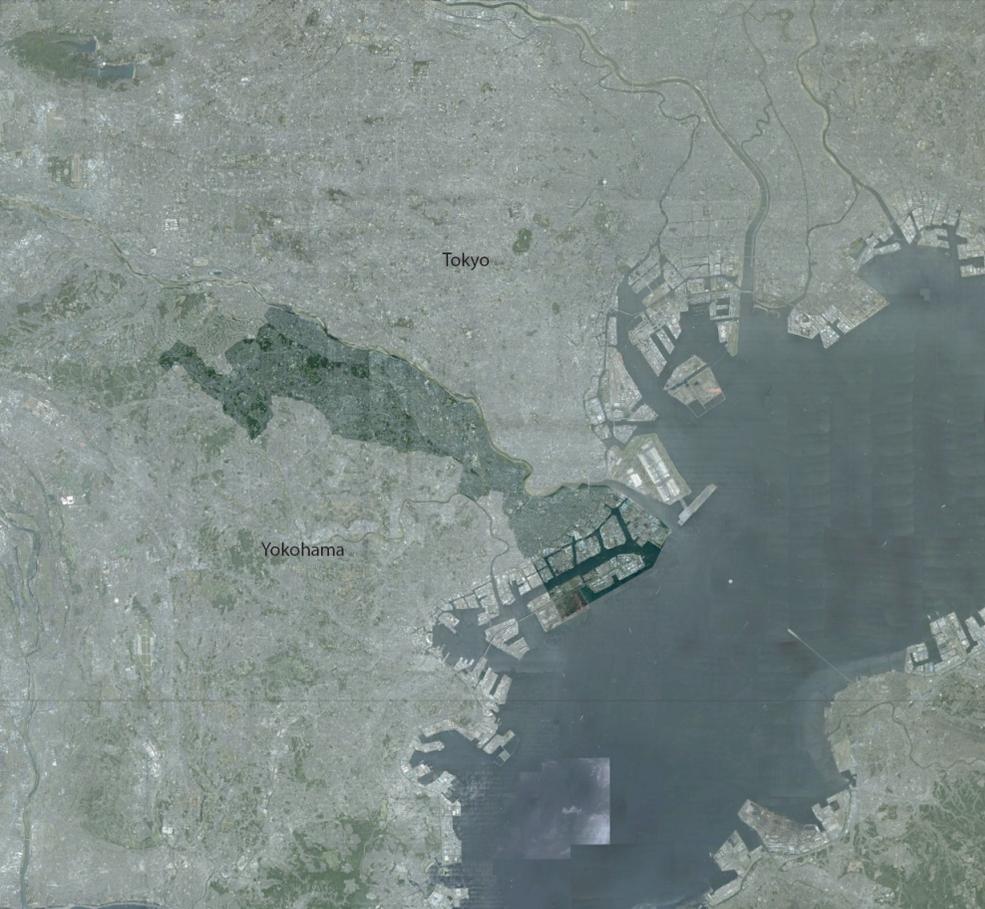


Qu'est-ce qu'un équipement dit « territorial » ? Quelles relations ces équipements entretiennent-ils avec les territoires qui les accueillent ? Comment ces équipements modifient-ils en retour le territoire qu'ils habitent ?

Le terme d'équipement peut être défini comme « *l'ensemble des matériels et installations constituant l'infrastructure nécessaire au développement d'un pays, d'une région ou d'une activité donnée*¹ ». L'équipement est à la ville ce que l'organe est au corps : un appareil destiné à remplir une, voire plusieurs fonctions spécifiques et nécessaires au bon fonctionnement du corps.

De plus, les grands équipements territoriaux constituent une géographie qui structure le territoire qu'ils desservent. Les interactions entre un équipement et son environnement sont fortes : d'une part dans la mesure où la géographie humaine et naturelle d'un territoire influencera fortement le mode d'implantation des équipements, mais aussi parce que chaque équipement influencera en retour le territoire qu'il habite. Ils constituent à eux seuls une géographie qui peut dialoguer avec la géographie naturelle qu'ils épousent, ou au contraire la bousculer, créant leur propre structure de type anthropique. On voit ainsi comment la question du rapport des équipements au territoire s'avère centrale dans l'aménagement, tant sur le plan de leur mode d'implantation que sur celui de la géographie qu'ils génèrent et transforment. Ils conditionnent des usages, des pratiques, des représentations du territoire. Ils déploient leur propre paysage, offrant à ceux qui les empruntent, des perspectives autres des milieux qu'ils traversent. Ils déterminent également fortement le devenir économique d'un territoire. C'est le cas par exemple, d'une grande infrastructure de transports qui accélèrera les échanges économiques du territoire avec le grand territoire dans lequel il s'insère favorisant parfois une certaine concurrence.

Enfin, les équipements doivent avoir des qualités d'usages dont de multiples interfaces avec l'urbain. De ce fait, leurs dimensions architecturale et fonctionnelle, sociale et urbaine, territoriale et paysagère, rend leur conception et leur évolution complexe, d'autant qu'ils sont sensibles aux contextes et aux évolutions programmatiques (flux et dimensions, programmes et usages, sécurité, techniques...).



Dans le cadre de cet atelier, nous avons souhaité concentrer notre travail sur le devenir de la ville de Kawasaki. Sa situation au sein de la métropole tokyoïte et son organisation urbaine soulèvent de riches enjeux dans le cadre d'un projet territorial. En effet, s'étendant sur environ 30 km le long de la rive droite de la Tamagawa, frontière naturelle avec Tokyo, Kawasaki est la neuvième ville la plus peuplée du Japon¹. Bordée au Nord par Tokyo et au Sud par Yokohama, elle fait la jonction entre ces deux villes, formant ainsi la plus grande agglomération urbaine au monde.

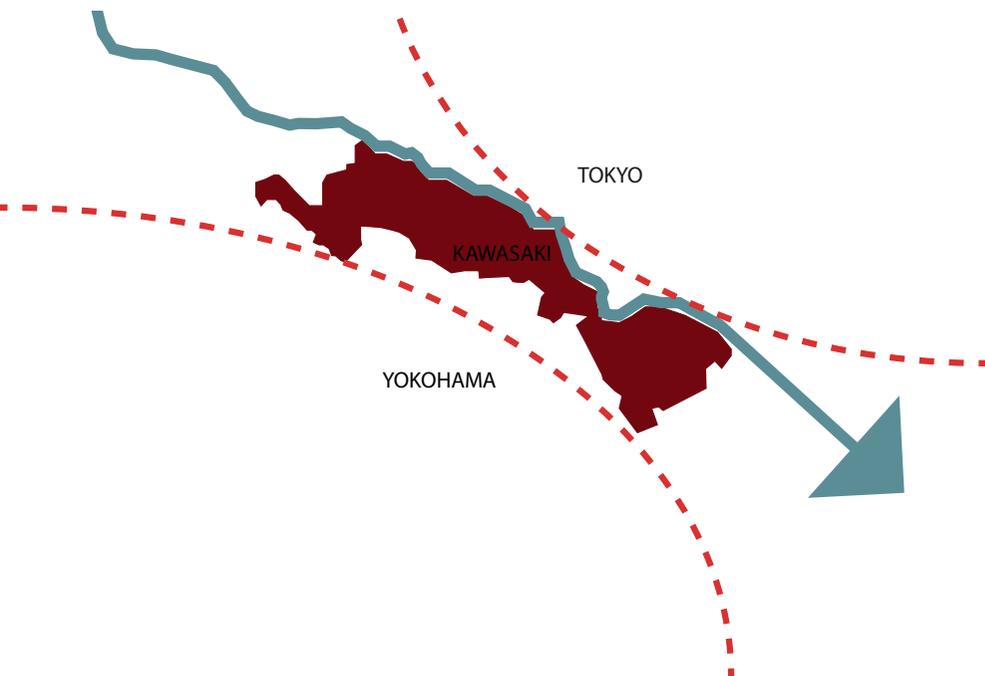
Cependant Kawasaki éprouve des difficultés à trouver une identité lisible et ce malgré des efforts pour mettre en exergue son territoire à partir de projets ambitieux créés ex-nihilo². Ces projets, essentiellement tournés vers l'attractivité économique, ne s'enracinent pas dans la géographie même de la ville. Or, située entre ces géants que sont Yokohama et Tokyo, Kawasaki doit trouver et affirmer une identité lui permettant d'afficher et confirmer sa visibilité. Nous nous sommes donc interrogés sur l'outil adéquat à mobiliser afin de remédier à ce manque d'identification au sein de la métropole tokyoïte.

Nous partirons de l'idée qu'en agissant sur le système d'équipements d'un territoire, tant sur leur géographie que sur leur programmation, on peut de ce fait influencer sur la manière dont le territoire sera à la fois vécu et perçu.

Entendons par système un ensemble d'éléments urbains en relation entre eux au sein d'un espace donné.

La constitution d'un système d'espaces publics s'appuyant sur les équipements nous a semblé être un levier intéressant afin de proposer une vision de la ville de demain desservie par une trame qualitative et une mise en scène de ces espaces disparates mais complémentaires.

Afin d'aboutir à cet objectif, nous nous attacherons, dans un premier temps, à comprendre l'organisation du territoire de Kawasaki autour de trois catégories d'équipements marquants : les commerces, les réseaux viaires et les espaces publics. De cette analyse découlera notre problématique à partir de laquelle une stratégie donnera lieu à une série de propositions d'actions s'attachant à répondre aux différents enjeux.

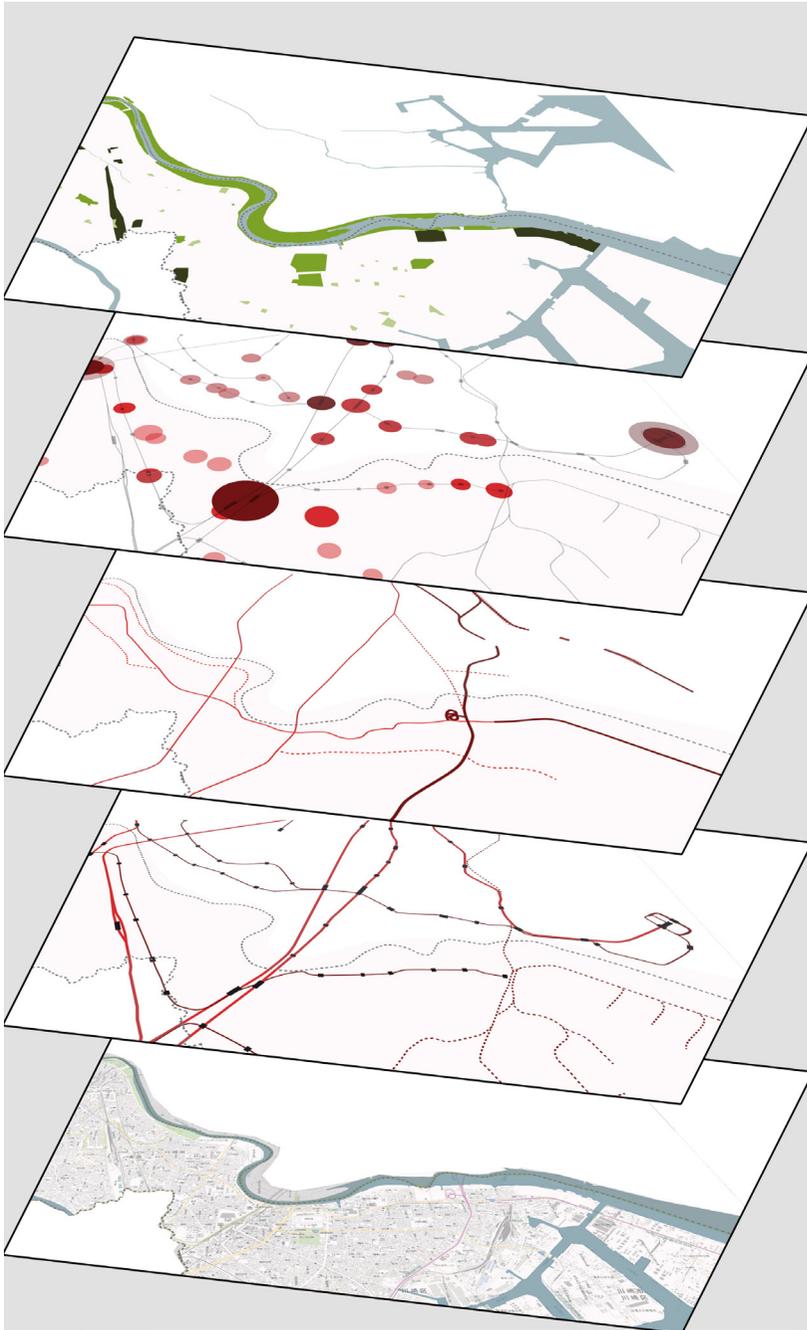


1 Attirant de plus en plus de monde, Kawasaki est passée de 973 000 habitants en 1970 à plus de 1,4 millions d'habitants en 2012.

2 Volonté d'en faire une ville de la musique avec la création du philharmonique, ou auparavant d'en faire une ville de la culture avec la construction de nombreux musées

1. DIAGNOSTIC

Lecture de la ville équipée dans ses différentes dimensions



Afin d'aboutir à cet objectif, nous nous sommes attachés à mener une lecture territoriale de Kawasaki équipée. Dans un premier temps, une mise en lumière du contexte socio économique japonais nous permettra de saisir la situation nationale actuelle puis nous nous pencherons sur le contexte socio économique local afin de dégager les grands enjeux spécifiques à ce territoire pour son évolution future.

Dans un second temps, une analyse de l'organisation du territoire de Kawasaki autour de trois catégories d'équipements marquants (les commerces, les réseaux viaires et les espaces publics) nous permettra de formaliser une problématique spécifique. De cette analyse découlera notre problématique à partir de laquelle une stratégie donnera lieu à une série de propositions d'actions s'attachant à répondre aux différents enjeux.

Notre étude visera, dans un premier temps, à comprendre la structuration du territoire de Kawasaki.

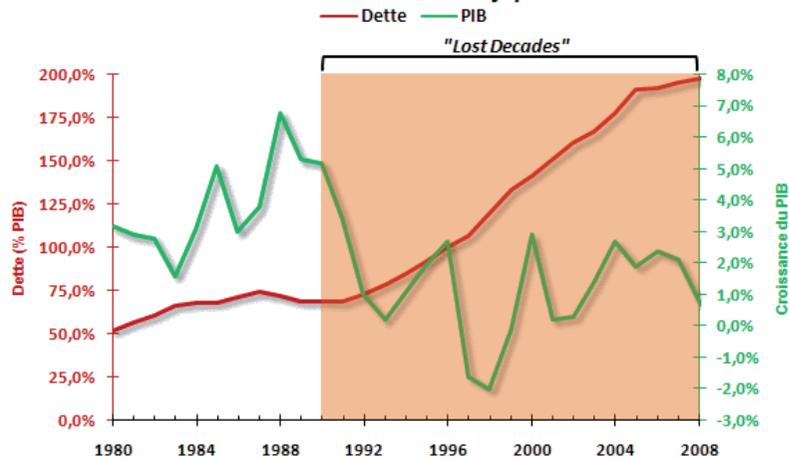
1.1. UN CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE INCERTAIN

En toile de fond de ce diagnostic centré sur l'échelle des équipements territoriaux, il nous a semblé important de rappeler certaines tendances lourdes de la société et de l'économie japonaise.

1.1.1. Le contexte socio-économique japonais

En premier lieu, il faut noter que l'économie japonaise est inscrite dans une crise durable depuis les années 1980, date à laquelle l'économie mondiale a subi une récession marquée. L'économie japonaise battait alors tous les records de croissance, d'enrichissement et de développement technologique et industriel. Une bulle immobilière et boursière s'était aussi constituée et a alors éclaté, provoquant une situation de récession sur fonds de banques à moitié en faillite plombées par des dettes basées sur des milliers de petites et moyennes entreprises. Le Japon est alors tombé dans une période déflationniste que les politiques gouvernementales de relance par la dépense publique n'ont pu contrecarrer. D'où la dette actuelle, produit de multiples déficits publics.

Évolution de l'économie japonaise



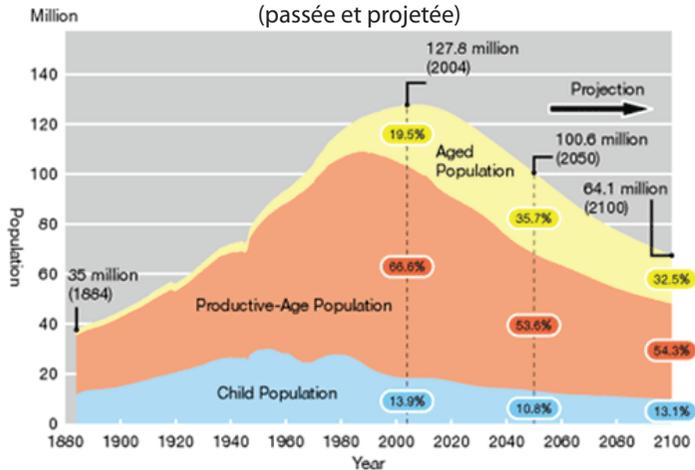
Source : International Monetary Fund - World Economic Outlook Database

Actuellement, le Japon affiche un des taux de déficit public les plus élevés du monde. Celui-ci représente 225% du PIB et s'élève à plus de 12000 milliards de dollars, pas loin de la Dette publique américaine en volume alors que le PIB japonais (5,867 billions USD) est inférieur d'un peu moins de la moitié comparé au PIB américain (14,99 billions USD).

A cela s'est ajouté un déficit démographique qui est aujourd'hui à un point de non-retour. La population décroît depuis 2005. Sur une population de 127,7 millions d'habitants au Japon aujourd'hui, il y a seulement 16,6 millions d'enfants de moins de 14 ans et plus de 20% des japonais ont plus de 65 ans. En ce qui concerne le taux de natalité, il est seulement de 1,4 enfant par femme très loin des 2,1 enfants par femme en moyenne qui permet le strict renouvellement de la population. Cette rupture démographique pourrait aboutir, en 2060, à un effondrement de la population de 128 à 86 millions d'habitants tandis que les plus de 60 ans passeront de 25 % à 40 % de la population. En conséquence, la part des personnes âgées dans l'économie ne cesse de progresser ainsi que la part des dépenses sociales, de santé et de retraite.

Ce tassement de la population risque de s'avérer problématique sur le plan économique, car il se double d'un accroissement de la part relative des retraités, et par une réduction de la part d'actifs, ce qui risque de remettre en cause l'équilibre actuel du système de retraites japonais.

Evolution de la composition de la population japonaise (passée et projetée)

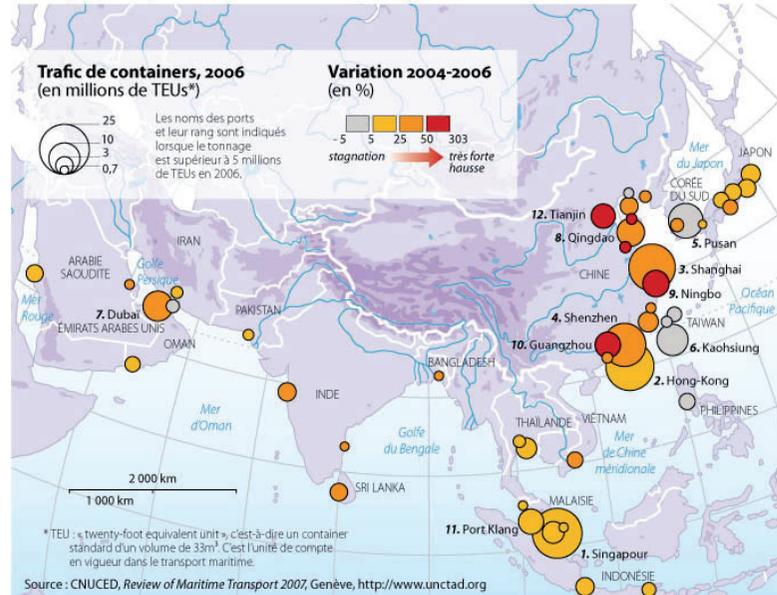


Source : National Institute of Population

Ces dynamiques de fond ne peuvent être occultées dans le cadre d'un travail sur la ville de demain, afin de comprendre les besoins actuels et futurs de la population. En ce qui concerne les tendances démographiques en baisse, des villes proches de Tokyo commencent d'ores et déjà à ressentir les impacts de changements qui ne feront que s'intensifier dans les années à venir. La ville nouvelle de Tama, projetée pour accueillir une population en croissance qui se déplaçait de la ville vers la périphérie dans un contexte de pression foncière, fait actuellement face à de nombreux départs. Après l'explosion de la bulle immobilière, Tokyo est redevenu accessible aux ménages et les villes périphériques qui ne comptaient que sur l'attrait foncier voit leur attractivité décliner. En conséquent, pour continuer à maintenir et confirmer son attractivité, Kawasaki doit se doter de nouvelles opportunités tout en s'appuyant sur sa bonne desserte et sa localisation privilégiée.

1.1.2. Kawasaki, une ville mono-orientée ?

Les 50 premiers ports de marchandises d'Asie, 2006



SciencesPo.

d'après Marie-Françoise DURAND, Philippe COPINSCHI, Benoît MARTIN, Delphine PLACIDI, *Atlas de la mondialisation, dossier spécial Chine* Paris, Presses de Sciences Po, 2008. Atelier de cartographie de Sciences Po, 2008. www.sciences-po.fr/cartographie

Seul l'usage pédagogique en classe ou centre de documentation est libre. Pour toute autre utilisation, contacter : carto@sciences-po.fr. Pedagogical use only. For any other use dissemination or disclosure, either whole or partial, contact : carto@sciences-po.fr

Source d'économie florissante depuis les années 1990, le port de Kawasaki a engendré une forte croissance économique depuis 2002. En effet, la baie de Tokyo est l'un des ensembles portuaires les plus importants au monde abritant entre autre les ports de Chiba, Tokyo, Yokohama et Kawasaki. 30% de la valeur totale des produits du Japon sont importés et exportés depuis cette région. Conscient de ce potentiel, l'Etat met en place la Keihin Industrial Zone dès 1935. Ce cluster industriel allant de Tokyo à Yokohama inclue des activités industrielles métallurgiques, électriques, pétro-chimiques. Elle devient une des principales zones économiques japonaises au cours des années 1960', 1970'. La diversité des industries présentes permet le croisement économique de la zone et la rapide émergence de nouvelles industries permettant ainsi à Kawasaki de s'adapter aux changements et besoins sociétaux.

En 2004, face au constat de la régression des ports de marchandises japonais dans le classement des ports asiatiques, le gouvernement modifia sa politique de soutien financier : il décida de passer d'une politique d'aides partagées, bénéficiant à l'ensemble des ports japonais, à une aide ciblée attribuée aux zones portuaires les plus importantes.

Deux « super hubs »³ portuaires voient ainsi le jour : Hanshin Port, regroupant les ports de Osaka et Kobé, et le Keihin Port regroupant Yokohama, Kawasaki et Tokyo. Cette politique s'accompagne d'améliorations importantes permettant d'élargir le rôle international des ports entraînant un plan de relance économique de la zone côtière de Kawasaki.

De plus, au sein du Keihin port, Kawasaki et Yokohama ont été sélectionnés comme ports internationaux stratégiques pour le trafic de containers. Cette zone industrielle a ainsi aidé la ville de Kawasaki à grandir en jouant une place primordiale dans l'économie locale.

Cependant la prépondérance du port dans l'économie locale de Kawasaki rend ce territoire très dépendant de l'activité économique mondiale ainsi que de la compétitivité du port. La politique d'aménagement du territoire, à partir de projets ambitieux créés ex-nihilo, semble avoir été jusqu'ici centrée sur l'attractivité et l'efficacité économique notamment tourné autour de ce port. Ainsi, face aux mutations sociétales actuelles, la ville de Kawasaki transforme sa structure industrielle en se concentrant davantage sur les technologies et les connaissances comme en témoigne l'ouverture de nombreux laboratoires de recherche et développement

³ Ni entité administrative, ni entité politique, ces deux structures sont placées sous la tutelle de l'Etat et constituent en premier lieu un regroupement industriel et économique.



Perspective du projet de King's Skyfront. Source : Ville de Kawasaki



Vue sur le Terminal portuaire de Yokohama

notamment dans le domaine de l'énergie et l'environnement. Ces ambitions peuvent apparaître contradictoires avec les stratégies de la Keihin, notamment le projet de création d'un nouveau quartier commercial situé sur les terre-pleins du port les plus récents, mais l'obsolescence du port voire un simple tassement de l'activité économique japonaise suite à la réduction de sa population pourrait fortement fragiliser l'économie locale.

Ainsi dans un contexte national de vieillissement de la population et d'économie au ralenti, Kawasaki se trouve dans une position paradoxale : directement dépendante d'une économie globalisée pour le moment florissante mais instable. Cette stratégie ne manque pas de soulever diverses interrogations.

Assoir le développement économique du territoire sur des échanges économiques mondialisés rend ledit territoire dépendant de l'économie globalisée, posant la question de la résilience et de l'adaptabilité de ce territoire en cas de retournement de la situation économique mondiale.

Notons d'ailleurs que la ville engage, paradoxalement, une diversification de l'usage du sol des terre-pleins. La ville souhaite en effet développer les terrains les plus intéressants pour en faire une nouvelle centralité urbaine comprenant parcs, habitats, parcs d'affaires... Kawasaki doit renforcer cette diversification afin de pouvoir se confirmer comme ville attractive dans un contexte de décroissance, sans compter sur le seul avenir prospère de son port.

La ville voisine de Yokohama nous offre un exemple d'anticipation de ces changements. En s'appuyant sur un projet tourné vers la requalification de l'espace public hybridant à la fois architecture, infrastructure et paysage, Yokohama a su s'imposer dans le paysage urbain de la métropole tokyoïte. Il s'agit aujourd'hui d'une destination à part entière grâce à cette stratégie axée sur l'hybridation des usages d'équipements structurants tels que son terminal portuaire. Ici, le bâtiment lui-même devient un sol aux intensités différentielles qui gèrent les flux de circulation entre la ville et le port, les habitants et les passagers des navires. Il sert de dispositif de médiation entre le système des espaces publics de Yokohama et l'organisation du flux des passagers.

Cette approche socio-économique permet de percevoir, au-delà du dynamisme actuel généré par l'activité portuaire, les risques d'une économie essentiellement tournée vers ce secteur. Cet élément prégnant de la compréhension de ce territoire sera à prendre en compte dans notre stratégie territoriale.

Le deuxième élément de compréhension de notre territoire réside dans l'étude de la géographie de Kawasaki en tant que ville équipée.

1.2. KAWASAKI : GEOGRAPHIE D'UNE VILLE EQUIPEE



Shibuya Hikarie BUILDING BRIEF		
Office		
TOKYU THEATRE Orb	> 11F-16F	TOKYU THEATRE Orb / office & restaurants Lounge (convenience store)
Hikarie Hall	> 9F	Hikarie Hall
Creative Space (8/)	> 8F	Creative Space 8/ / Art gallery / art Museum art Design Travel Store art Store Creative Lounge M2X Shibuya City Creative Service Center Shibuya City Cluster Prevention Center Kawasaki Institute Project Gallery
Café & Restaurant	> 7F	TABLE7
	> 6F	dining6
ShinQs	> 5F	ShinQs Lifestyle
	> 4F	ShinQs Fashion
	> 3F	ShinQs Fashion
	> 2F	ShinQs Fashion
	> 1F	ShinQs Beauty
	> B1F	ShinQs Beauty
	> B2F	ShinQs Food
	> B3F	ShinQs Food

Handy station	Elevator	Information	Telephone	Restroom	Multi-purpose restroom
Nanny nursing room	Rest area	LED	ATM	Coin lockers	Integrated lockers
Parking	Cafe	Smoking room	Powder room	Subsidized facilities for economy users	

La pratique et l'analyse du territoire permettent de dégager une structuration par trames de Kawasaki. Une trame commerciale, une trame de réseaux routiers et ferrés ainsi qu'une trame d'espaces publics. La trame est ici entendue comme un maillage, un quadrillage voir un squelette sur lequel se structure le tissu urbain. Elle se différencie du système qui, lui, est un ensemble d'éléments interagissant entre eux.

Nous avons choisi de nous concentrer sur les trames : commerciales, de réseaux routiers et ferrés ainsi que sur les espaces publics en raison de l'impact particulier que ces équipements ont sur la ville. Ces équipements nous sont apparus comme organisant davantage la ville, bousculant le territoire ou dialoguant avec lui.

1.2.1. La trame commerciale

Les équipements commerciaux au Japon sont structurés et hiérarchisés autour des transports en communs. Les centres commerciaux s'agglomèrent de manière intensive autour des grandes gares telles que Shibuya, Shinjuku ou Shinagawa et à mesure que l'on s'en éloigne et que l'on pénètre dans le tissu résidentiel, leurs présences s'amenuisent pour laisser place aux commerces de proximité. Ainsi, de véritables parcs commerciaux sont nés autour de ces grands pôles multimodaux.

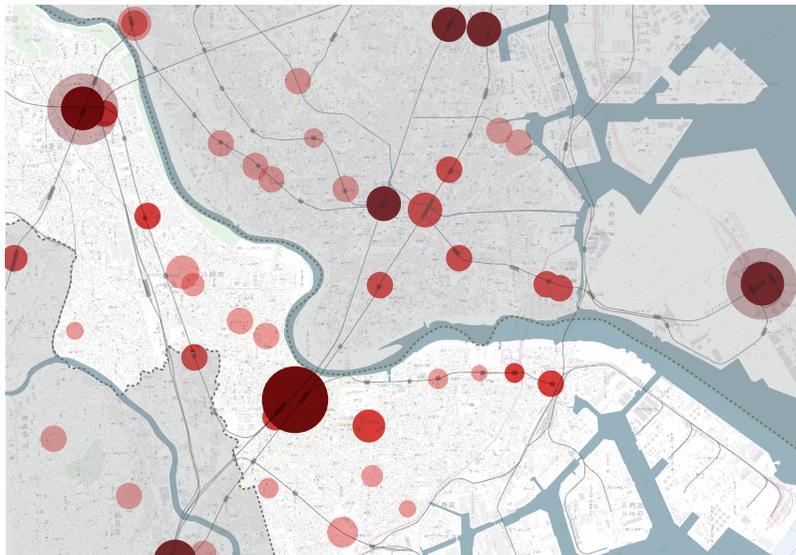
Notre territoire d'étude comprend deux intenses polarités commerciales et tertiaires :

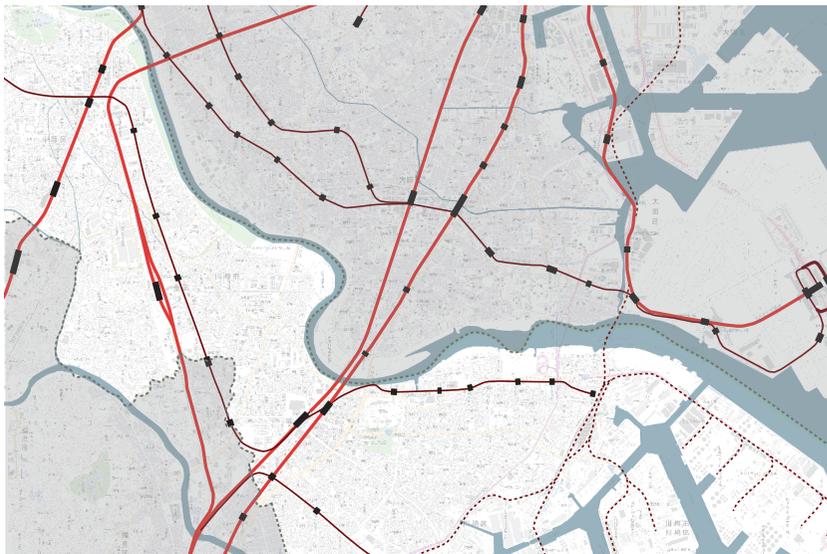
- Autour de la gare de Kawasaki Centre, cœur névralgique de l'activité de la ville,
- Autour de la gare de Musashikosugi. Il s'agit là d'un secteur en fort développement ayant vocation à devenir le deuxième centre économique de la ville.

Un deuxième niveau de polarités commerciales se répartit sur le territoire, autour de gares de moindre importance. On retrouve alors parallèlement à la hiérarchisation du réseau ferré, la hiérarchisation d'équipements commerciaux structurant le territoire.

Afin d'être complète, l'étude de la trame d'équipements commerciaux de Kawasaki ne peut se comprendre qu'en intégrant le réseau de commerces de proximité, dont les konbini. Cependant, la dimension de notre territoire d'étude ne permet pas une représentation de ce maillage fin⁴.

Le territoire est donc relativement bien desservi par ces différents services commerciaux qui s'organisent selon le



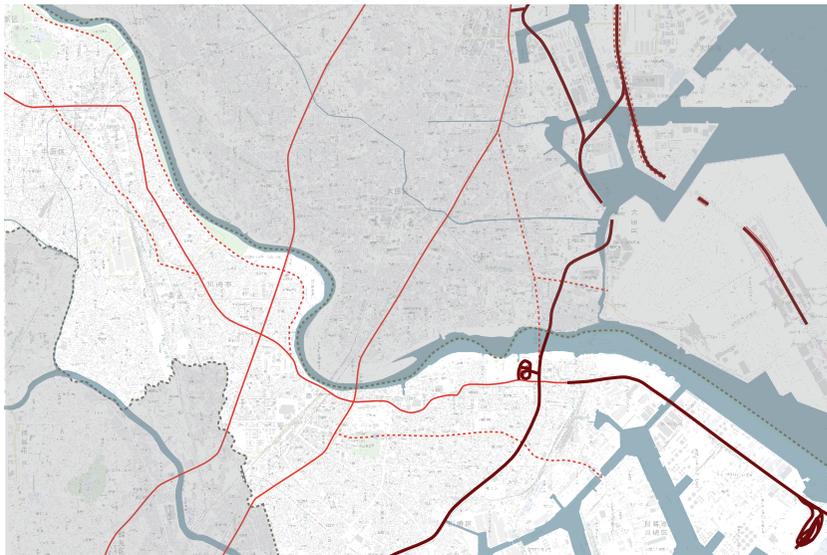


Carte des infrastructures ferroviaires

schéma classique Japonais, en suivant la hiérarchisation des gares. Il est néanmoins important de noter qu'ils ne sont jamais à proximité directe de la Tamagawa et de ses rives. Cela impose à cet espace naturel une lecture temporelle de son usage : s'agissant uniquement d'un lieu de loisirs, le pic de sa fréquentation a lieu en week-end, alors qu'en semaine la vie locale se passe dans l'épaisseur du tissu urbain.

1.2.2. La trame des réseaux routiers et ferrés

Notre territoire d'étude est traversé par un grand nombre de réseaux de transport dans l'axe Tokyo – Yokohama. En moyenne, 7 voies ferroviaires et 4 autoroutes longent la Tamagawa tous les 2,7 km. Le réseau de transport ferré métropolitain constitue le principal moteur d'urbanité et s'organise dans une logique radioconcentrique autour de la ville centre, Tokyo. Ce réseau ne favorise pas le lien de proximité au sein de Kawasaki puisqu'il permet de relier de façon directe et rapide d'importantes gares de la métropole comme Shinagawa ou Yokohama.



Carte des infrastructures routières

A ce réseau principal s'ajoute un deuxième qui s'implante de façon longitudinale en parallèle du fleuve et qui dessert le principal axe Est-Ouest de Kawasaki. Si ce réseau offre une assez bonne desserte locale, nous avons constaté qu'il est plus rapide de se rendre au centre de Tokyo depuis le centre de Kawasaki (10 minutes) que de traverser le territoire de Kawasaki (45 minutes).

Cette trame de réseaux ferrés fait ressortir l'organisation urbaine japonaise par une structuration des centralités économiques autour des gares, comme nous l'avons décrit plus haut.

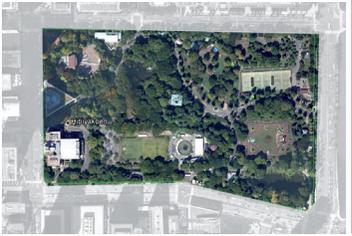
Si ces réseaux, qu'ils soient routiers ou ferrés, desservent le territoire, ils sont toutefois principalement dimensionnés à l'échelle de ce rapport métropolitain, entre Tokyo et Yokohama.

Le déploiement de ce réseau impactent la forme et la pratique urbaine de Kawasaki : le territoire se voit entrecoupé de ponts et viaducs marquant des ruptures et donnant le sentiment d'infrastructures subies. La porosité du maillage urbain se trouve amoindrie.



Enfin, ces infrastructures complexifient l'accès au fleuve : la route bordant ce dernier est souvent en tranchée, en aval de la digue, afin de passer sous les ponts ce qui renforce la coupure entre le fleuve et la ville.

Parc Hybia
16 ha



Parc Ueno
70 ha



Analyse des parcs équipés de Tokyo



Carte des espaces publics / ouverts



1.2.3. Les espaces publics

La lecture du territoire d'étude fait ressortir une ville dense dont les espaces publics sont les grands oubliés du schéma de structuration du territoire. Si ces espaces existent sur notre territoire, leur potentiel en tant que catalyseur de lien social, lieu d'articulation entre échelle métropolitaine et de proximité est laissé de côté.

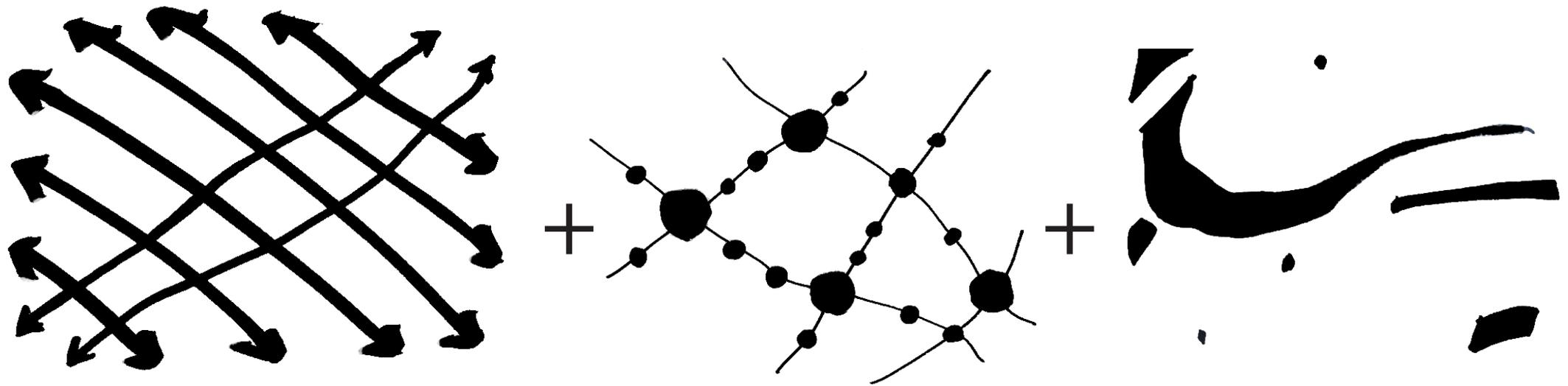
Deux types d'espaces publics ont particulièrement retenus notre attention : les parcs et le réseau viaire.

En premier lieu, les parcs présentent un intérêt tout particulier sur la question de la ville équipée au Japon. En effet, le parc japonais est avant tout un lieu de modernité, vécu comme un pôle d'équipements permettant aux promeneurs de trouver, dans un espace paysagé, un ensemble de biens et services dédiés aux loisirs, aux sports ou à la culture. La plupart des parcs japonais concentrent ces équipements, faisant de ces sites des espaces où l'on se rend non seulement pour apprécier une certaine relation à la nature mais également pour accéder à tout un panel d'activités, souvent peu présentes dans l'épaisseur du tissu urbain adjacent.

Le parc le plus important de Kawasaki est le parc Todoroki. Il s'inscrit parfaitement dans la logique japonaise en accueillant d'importantes infrastructures sportives et culturelles, avec notamment le stade de football de la ville ainsi que le Kawasaki City Museum. Des parcs de moindre ampleur, jalonnent également le territoire et servent souvent de support aux équipements sportifs.

En tant que support d'équipements, ces parcs ont peu de places disponibles et comprennent peu d'espaces verts. La densité de la ville japonaise fait pourtant ressentir le besoin en espaces de respiration et de contemplation. Ce constat peut apparaître paradoxal sur notre territoire dans la mesure où le tissu urbain dense est bordé par la Tamagawa, vaste espace naturel au fort potentiel.

En second lieu, la question des espaces publics ressurgit également dans la question de l'environnement urbain général. Les rues ne sont pas vécues comme des espaces appropriables et qualitatifs, les lieux publics comme les gares sont principalement accompagnés d'espaces commerciaux, laissant peu de places aux espaces « gratuits » dans le sens où ils n'offriraient aucune fonction particulière. On constate également que les dessous des infrastructures de transport sont rarement investis par des activités de proximités (commerces, restaurants...). Contrairement à ce que l'on peut observer dans le centre-ville de Tokyo, ces objets urbains ne sont pas appropriés comme lieux de vie.



Ainsi sur le plan des équipements territoriaux, la ville de Kawasaki présente un double visage. A la fois très bien équipée en termes d'infrastructures de transports (ferré, autoroutes...) et d'équipements commerciaux (pôles de commerces autour des gares, kombini...), ainsi qu'en terme de polarités économiques (port, Kawasaki Centre...), elle se distingue pourtant par un cruel manque d'espaces publics « appropriables », lieux de respiration et générateur de lien social. Cette ville se distingue également par une ambiance que nous pourrions qualifier de très minérale, avec une faible place accordée aux espaces naturels et végétalisés.

2. PROBLEMATIQUE

Dans ce contexte, notre projet réinterroge le modèle urbain de Kawasaki afin de renforcer son identité, d'accroître la qualité de vie de ses habitants et de lui permettre d'absorber les perturbations potentielles à venir. Celui-ci s'articule autour d'une double problématique :

- Comment favoriser l'appropriation du territoire, tant du point de vue des pratiques que dans le registre symbolique, en s'appuyant sur une restructuration à la fois géographique et programmatique de la trame d'équipements territoriaux ?
- Comment assurer une meilleure résilience économique du territoire lui permettant d'avoir une meilleure visibilité au sein de la métropole tokyoïte ?

Les espaces publics apparaissent comme le support de notre vision territoriale permettant de répondre à ces problématiques. En tant que support d'équipements, ces espaces publics auraient vocation à avoir une identité propre et à être mis en système afin de créer une synergie sur le territoire par leur complémentarité.

APPROPRIATION
PAR L'ESPACE PUBLIC

PERMEABILITE
ENTRE URBAIN ET NATURE

RESILIENCE
REDYNAMISATION URBAINE ET
DIVERSIFICATION ECONOMIQUE

3. STRATEGIE : APPROPRIATION / PERMEABILITE // RESILIENCE ///

Afin de répondre à cette double problématique, nous avons dégagé trois axes stratégiques qui conduiront notre projet territorial, permettant de répondre à notre double problématique dans un souci de mise en système des pièces du territoire.

- L'appropriation du territoire par la population locale via les espaces publics,
- La perméabilité entre urbain et nature,
- La résilience du territoire.

3.1 APPROPRIATION PAR L'ESPACE PUBLIQUE

La vision du territoire que nous proposons passe en premier lieu par la sensibilisation des habitants au lieu où ils habitent. Les modes d'habiter, de vivre la ville, de s'approprier l'espace public, en disent beaucoup sur le niveau d'ancrage d'une population dans son espace de vie. L'appropriation du territoire par la population locale se fera au travers d'espaces publics structurants. Dans cette optique, nous proposons la mise en place d'un système d'espaces publics équipés permettant de répondre à de nombreux manques du territoire tout en renforçant l'identité, les qualités d'usages et le « bien vivre » des habitants. Les équipements sont l'interface la plus évidente entre les habitants et leur territoire, qu'ils soient scolaires, culturels, sportifs, de transports ou de commerces, ils participent à la vie locale et sont des repères quotidiens.

Afin de favoriser cette relation privilégiée entre habitants et territoire nous proposons une série d'interventions qui s'appuie sur la ville équipée, dans une échelle temporelle élargie à 20-30 ans.

Ces interventions visant à favoriser la mixité des usages prendront en compte deux temporalités : la quotidienneté et l'éphémère.

Nous proposons également de prolonger ce premier axe stratégique aux infrastructures, en les hybridant. En effet, le territoire est riche de ces grandes pièces urbaines qui participent à son identité : ponts ferroviaires, autoroutes urbaines, digues et barrages. Ils traversent le fleuve, séquentent le paysage et desservent l'urbain. Afin de les magnifier et d'en faire des éléments vécus et non subis, nous proposons des interventions permettant de les hybrider et de les mettre en valeur en tant que pièces maîtresses de Kawasaki : ponts habités et dessous d'infrastructures colonisés.

Ainsi ces espaces gratuits, appropriables, hybridés ou sans fonctions précises seront catalyseur de lien social. De plus, le lien entre habitants et territoire serait ainsi renforcé par la redécouverte de la ville par ses habitants tout en leur donnant un sentiment d'appartenance et une identité forte.

3.2 PERMEABILITE ENTRE URBAIN ET NATURE

Rendre la ville de Kawasaki perméable et ouverte a deux principaux atouts : conduire et desservir. Conduire, c'est à dire prendre en compte les différents modes de déplacement, autrement dit prendre en compte tant l'automobile que la création de maillage piétonnier ou le vélo. Desservir, c'est à dire rendre accessible les espaces structurants de la ville. Dans cette optique, la notion de « bien être » doit être au cœur du projet. Frédéric Law Olmsted l'avait déjà bien compris dans son dispositif paysager mis en place à Boston. « Dispositif paysager » en même temps que « dispositif d'ingénierie environnementale », ce réseau vert joue encore aujourd'hui un rôle majeur dans la métropole en tant que valeur paysagère, sociale et environnementale.

La question de la place de la nature en ville ne peut se réduire à une stratégie qui consisterait à « boucher les trous » d'une ville. Elle doit plutôt passer par une meilleure connaissance des attentes sociales et par la reconnaissance du fait que ces attentes ne sont pas uniformes mais dépendent de nombreux facteurs, qu'ils soient individuels ou qu'ils relèvent de différences culturelles⁵.

Cette perméabilité entre urbain et nature se traduira non seulement par l'aménagement de transition géographique et/ou temporelle mais aussi en maintenant au maximum un lien vert en direction de la Tama et une visibilité sur le fleuve. Dans la même lignée, nous proposons d'ouvrir la ville sur l'eau en traitant la façade maritime et l'embouchure du fleuve.

Ainsi la perméabilité entre urbain et nature sera, dans la ville de Kawasaki, ce qui favorisera le mouvement, le regard, la rencontre... Ce sera une interaction entre les formes bâties, les espaces en creux, l'urbain et la nature. Ville perméable et passante, Kawasaki sera une ville où il fera bon de changer d'itinéraire.

3.3 RESILIENCE : REDYNAMISATION URBAINE ET DIVERSIFICATION ECONOMIQUE

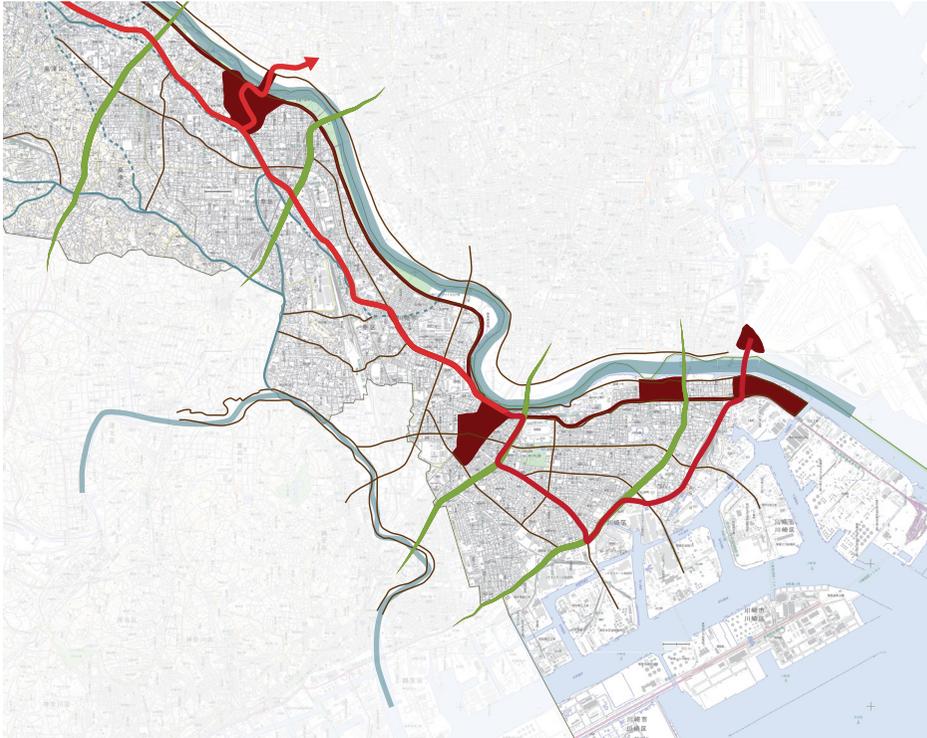
La trop forte dépendance économique de Kawasaki envers les activités du port nous entraîne à nous poser la question de la résilience et de l'adaptabilité de ce territoire. Kawasaki doit pouvoir se confirmer comme ville attractive dans un contexte de décroissance, et cesser de compter uniquement sur l'avenir prospère de son port. Il faut donner à la ville de nouvelles opportunités, tout en s'appuyant sur sa bonne desserte et sa localisation privilégiée.

Dans cette optique, notre projet réinterroge le modèle urbain de Kawasaki afin de lui permettre d'avoir la capacité d'absorber les perturbations potentielles à venir. Il propose une nouvelle façon d'envisager le territoire basé sur une réorientation générale de la stratégie économique de la ville. Ainsi nous proposons une diversification des activités au travers de différents grands projets urbains visant à favoriser le renouvellement urbain des pièces urbaines maîtresses de Kawasaki.

⁵ On a vu, par exemple, que pour les habitants de Göteborg (Suède) et plus généralement pour les cultures scandinaves, l'accès à la nature est un droit coutumier considéré comme imprescriptible. Avec plus de 300 m² d'espaces verts par habitant, on pourrait penser que le désir de nature est largement satisfait à Göteborg, et pourtant, la ville n'est pas à l'abri des conflits d'usage liés au fait que, ici aussi, les pratiques de nature ne sont pas homogènes et peuvent parfois s'avérer incompatibles (entre le repos et le sport, par exemple). Répondre aux attentes passe alors par des décisions politiques, comme garantir à chaque citoyen la présence d'un espace vert à moins de 300 mètres de chez lui.

L'appropriation de l'espace public par la population locale permettra à Kawasaki d'avoir un récit collectif et une identité partagés par tous. Ceux ci lui permettront d'avoir une meilleure lisibilité et visibilité au sein de la métropole tokyoïte. La mixité quotidienne et événementielle des usages au sein de ces espaces gratuits, appropriables, hybridés, jouera le rôle de catalyseur de lien social donnant ainsi une force et une cohérence supplémentaire à la ville. Dans la même optique, le renforcement de la perméabilité entre urbain et nature favorisera le mouvement et les interactions afin de faire de Kawasaki une ville où il fait bon vivre. Enfin la redynamisation urbaine ainsi que la diversification économique du territoire visera à faire de Kawasaki une ville résiliente et attractive multipliant les opportunités au sein de la métropole tokyoïte.

4. PROJET : CONSTITUTION D'UN SYSTEME D'ESPACES PUBLICS



La stratégie territoriale que nous défendons aujourd'hui vient s'incarner dans un certain nombre d'actions. L'ensemble des projets présentés ci-après renvoie aux dominantes stratégiques évoquées ci-dessus. Ils viennent cristalliser notre démarche dessinant, par là même, le Kawasaki de demain.

Notre vision de l'avenir de ce territoire est rendue possible par deux séries d'actions qui viseront à créer un système d'espaces publics :

- Un traitement du réseau viaire,
- Une redynamisation des grandes pièces du système urbain.

La création d'un système nous semble nécessaire dans la mesure où Kawasaki se distingue par un certain nombre d'espaces équipés ayant leur propre identité. Si la ville équipée japonaise passe, dans une certaine mesure, par un maillage égalitaire du territoire (cf. konbini), il n'en demeure pas moins que le territoire se compose de pièces urbaines ayant leur propre richesse. C'est la mise en réseau de ces pièces attractives et complémentaires qui permettra de répondre à nos axes stratégiques, offrant une redynamisation urbaine des différents quartiers et des sites stratégique

4.1 TRAITEMENT DU RESEAU VIAIRE

Cette action ne s'inscrit pas dans un site précis de Kawasaki mais dessert une large partie du territoire communal. La logique de trames que nous proposons de mettre en place permet de desservir finement le territoire par une action de mobilité urbaine favorisant le renforcement du lien habitant/territoire et mettant en lien les différents espaces de vie et espaces publics de Kawasaki.

Cette trame se matérialise par trois types d'actions :

- la mise en place d'une boîte à outil permettant une intervention par type d'espaces publics,
- La création d'un axe de TCSP,
- Le traitement de la route longeant la Tamagawa.

4.1.1. Boîte à outils par type d'espaces publics

Il s'agit ici de proposer une série d'outils permettant de traiter les espaces délaissés du territoire et offrant pourtant un potentiel de traitement urbain afin de répondre à chacun de nos axes stratégiques. Ces dispositifs proposent soit une action de mobilité ou utilise les supports de mobilité. Ils ont vocation à se démultiplier sur le territoire dès lors que l'espace urbain permet de les utiliser.

Révélation des cours d'eau

L'étude de notre territoire a fait apparaître un nombre important de petits ruisseaux et canaux traversant la ville de Kawasaki. Souvent souterrains, ces cours d'eau irriguent pourtant le territoire offrant un potentiel de traitement paysager qualitatif.

Nous proposons de requalifier ces cours d'eau afin de les révéler et de mettre en valeur le territoire. Ces cours d'eau pourront apparaître comme une diffusion de la Tamagawa dans la ville, la nature venant ainsi irriguer la maille urbaine.

Les rives de ces cours d'eau offriront un espace de déplacements et de promenades maillant le tissu urbain, permettant de développer une structure d'axes qualitatifs afin d'accueillir une mobilité douce desservant finement le territoire (pistes cyclables et chemins piétons).

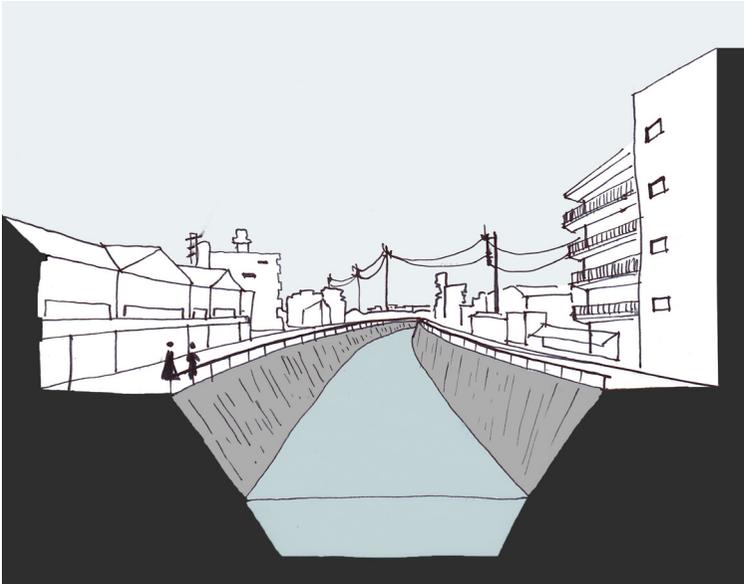


Schéma Avant - Ruisseau canalisé à Kawasaki



Schéma Après - Revelation des cours d'eau par la valorisation de l'espace public

Dessous d'infrastructures aériennes

Kawasaki est traversée par d'importants ponts routiers et autoroutiers, rendant les espaces marqués par ces infrastructures difficilement appropriables par l'habitant. Peu hospitaliers, ces artefacts offrent pourtant un potentiel d'appropriation que nous proposons de développer. L'une de nos actions sera d'investir ces espaces vides. Les tirants d'air seront le support d'espaces de vie, de promenades, d'activités... venant fertiliser ces lieux dédiés par une accumulation de fonctions.

D'objets urbains contraignants, ces infrastructures deviendront des lieux d'habitabilité, des lieux appropriés contribuant à renforcer le lien habitants/territoire.

Ponts habités et boulevards transversaux

Comme nous l'évoquions ci-dessus, le territoire est riche d'infrastructures, de grandes pièces urbaines qui fabriquent son identité : ponts ferroviaires, autoroutes urbaines, digues et barrages font le lien entre le tissu urbain et la Tamagawa. Ils traversent le fleuve, séquentent le paysage et desservent l'urbain.

La ville ne s'est pourtant pas appropriée ces pièces, elles sont aujourd'hui sources de conflits d'échelles, de coupures et d'interstices inoccupés dans l'espace public.

Nous proposons des interventions dans ces espaces afin d'habiter ces infrastructures et ainsi de les mettre en valeur en tant que pièces maîtresses de la ville japonaise. S'appuyer sur ces infrastructures permet de renforcer la porosité entre urbain et nature tout en hybridant les usages de ces espaces : vie économique par l'implantation de commerces, espaces de loisirs (café et restaurants) ou espaces de promenades.

Nous appuyer sur ces ponts traversant le large lit majeur de la Tamagawa permet de renforcer la porosité entre nature et urbain.

Dans ce souci de renforcement de la porosité entre nature et urbain, les boulevards urbains prolongeant les ponts traversant le fleuve feront l'objet d'un traitement paysager permettant de faire pénétrer la nature dans la ville et vice-versa. Ces espaces de déplacement garderont leur fonction inhérente tout en devenant des espaces de respiration dessinant dans le territoire des ouvertures vers les espaces verts de la ville.

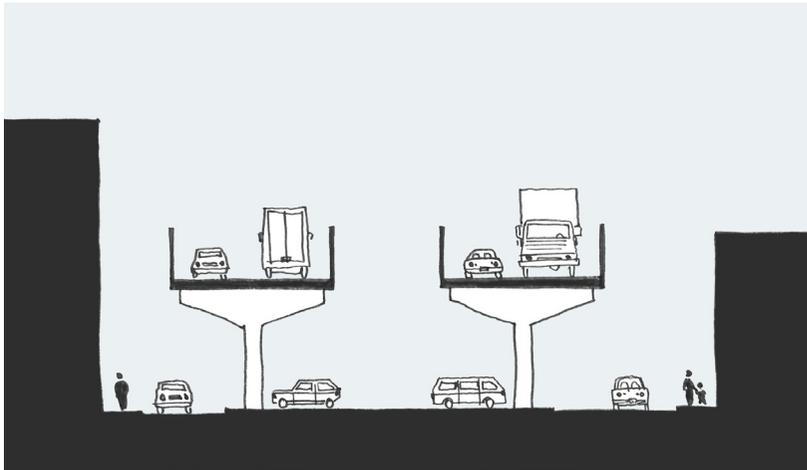


Schéma Avant - Autoroutes urbaines, coupures dans le tissu urbain

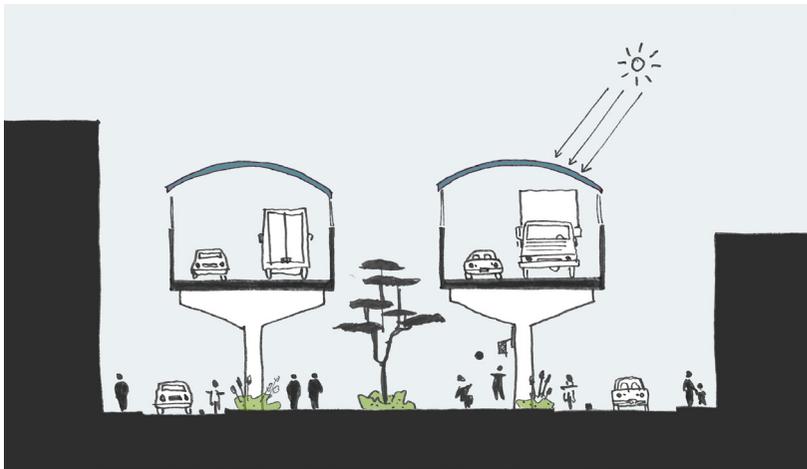
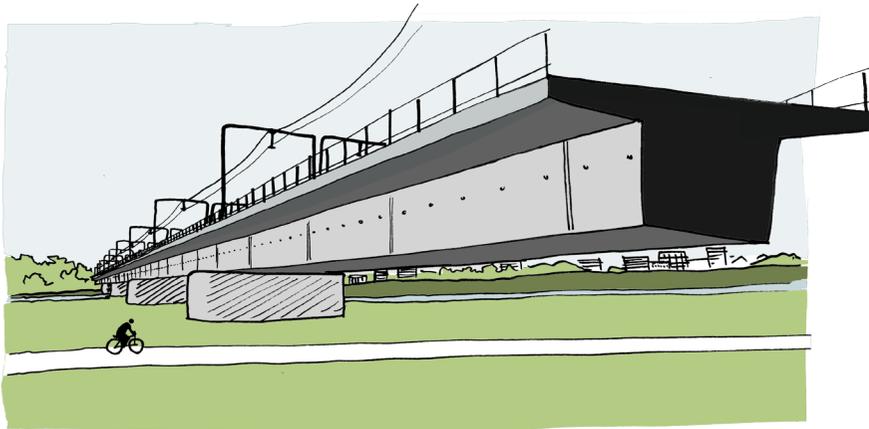
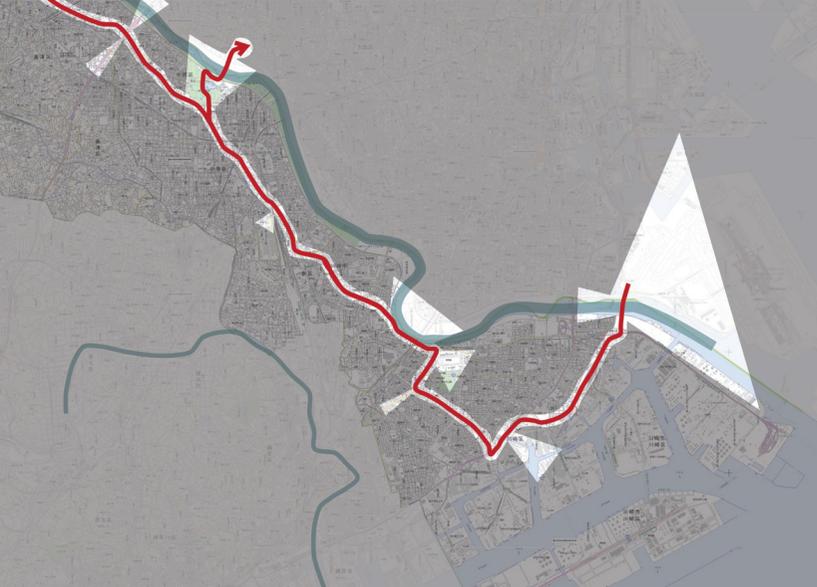


Schéma Après - Investissement des interstices



Les ponts habités, état actuel et trois variantes possibles : promenade, commerces, habitat



4.1.2. Un axe de Transport en Commun en Site Propre

Notre deuxième action vise à proposer la création d'un Transport Collectif en Site Propre (TCSP). Ce TCSP sera développé sur un axe traversant le territoire de Todoroki à King Sky Front.

Cet axe Nord-Sud permettra de connecter les espaces publics de la ville, connexion nécessaire à leur desserte et donc leur dynamisme. Il croisera également les boulevards urbains paysagers et s'ouvrira sur la rive tokyoïte en traversant la Tamagawa au Nord par le pont créé à Todoroki et au Sud par le pont créé depuis King Sky Front.

Le choix d'instaurer un TCSP se justifie par plusieurs aspects.

En premier lieu, il permet de rendre visible des espaces que l'on souhaite valoriser et de les mettre en scène. Des percées seront envisagées afin que l'environnement urbain et paysager à proximité de l'axe soit visible, tout en assurant la desserte de proximité inhérente à ce type de transport collectif.

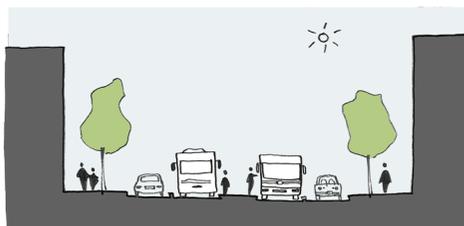
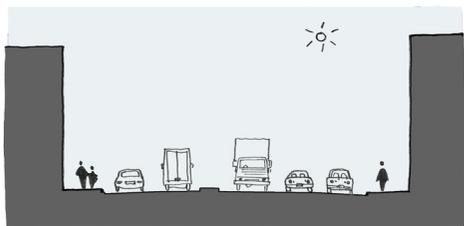
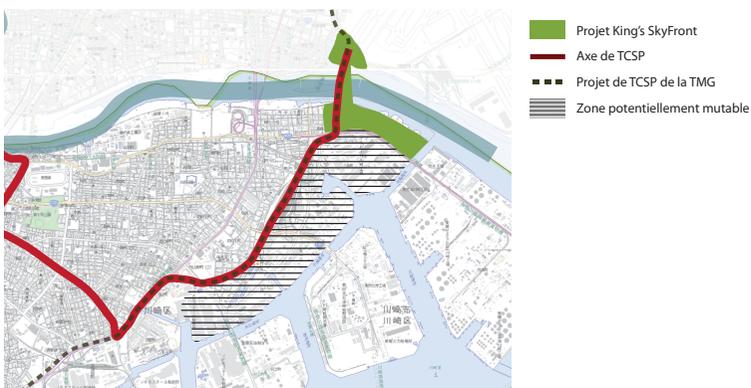
En second lieu, il favorisera le dynamisme et le développement des quartiers qu'il dessert dans un souci de résilience économique.

Cet effet du TCSP peut s'illustrer par la reconversion du site portuaire et industriel à l'Est de Kawasaki, en accompagnement du projet de King Sky Front développé par la ville. Kawasaki souhaite en effet tirer profit de la place stratégique de cet espace en bord de mer et proche de l'aéroport international d'Haneda⁶ afin d'attirer des instituts de recherches internationaux et des entreprises principalement dans les secteurs scientifiques et environnementaux. Un premier projet de transport est d'ailleurs prévu par les autorités municipales afin de relier ce vaste front de mer à Yokohama.

Le TCSP que nous créerons s'appuiera sur ce premier projet et le complètera. Il permettra d'accélérer la mutation de cette zone qui deviendra un espace central de la ville.

Autour de cette action, les éléments de notre boîte à outils pourront être réutilisés. Ainsi, par exemple, cette partie de Kawasaki est traversée par d'importants ponts routiers et autoroutiers. Ces infrastructures peu hospitalières offrent pourtant un potentiel d'appropriation que nous proposons de développer.

La création d'un TCSP n'est donc pas qu'une action de mobilité urbaine mais participe à la dynamisation de tout un secteur permettant de favoriser sa résilience économique par l'arrivée de nouveaux usages et de nouvelles activités dans ce quartier.



Coupe Avant > Après de la voie TCSP

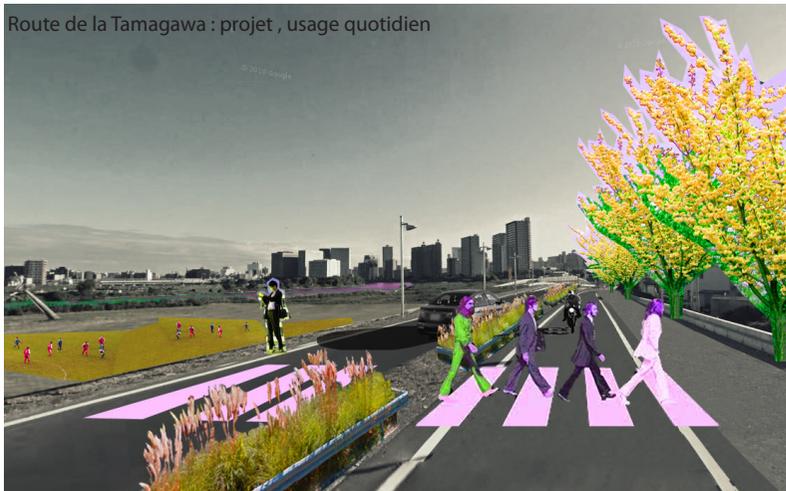


Vue sur King's Skyfront : état actuel et potentiel de projet

Route de la Tamagawa : état actuel



Route de la Tamagawa : projet , usage quotidien



Route de la Tamagawa : projet , usage hebdomadaire



4.1.3. Route le long de la Tamagawa

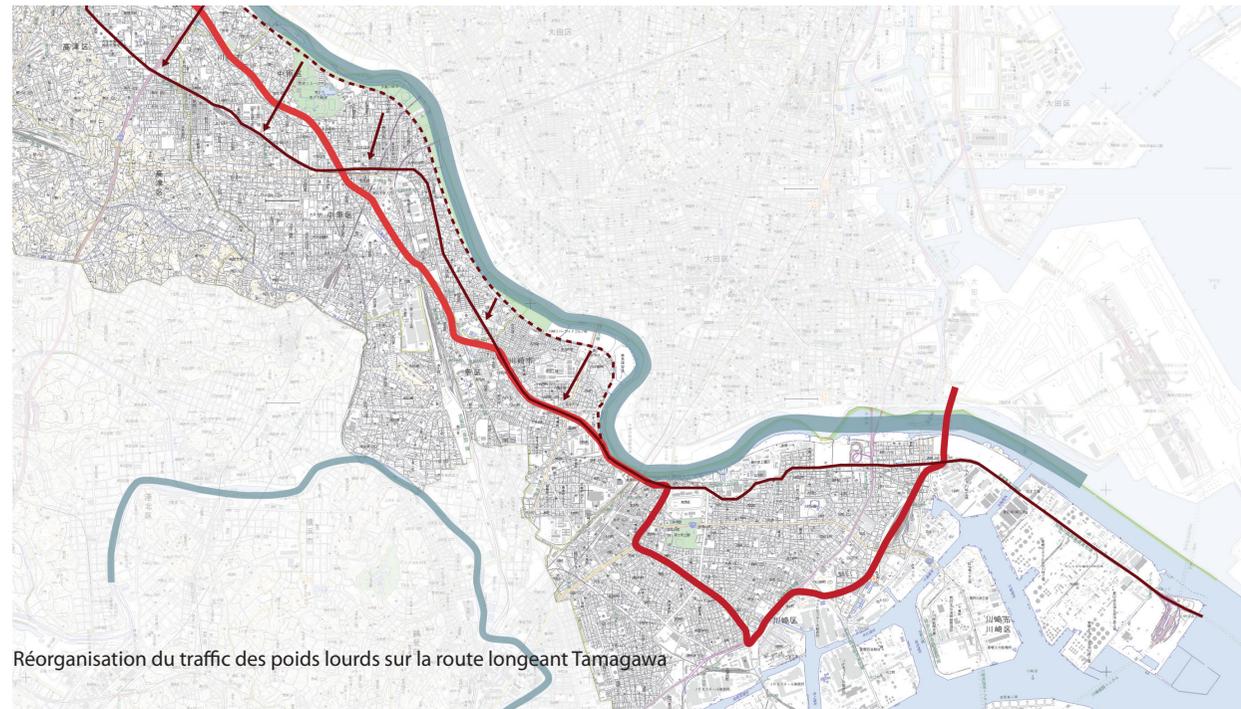
Aujourd'hui, la ville est séparée du fleuve par une route départementale longeant la Tamagawa.

Cette route très passante et utilisée par de nombreux camions opère une véritable coupure visuelle et physique entre la ville et le fleuve. Cet axe stratégique fera l'objet d'une requalification.

Dans un premier temps, le trafic des camions sera reporté sur un axe adjacent que nous avons identifié et permettant son accueil.

Dans un deuxième temps, les abords de la route seront modifiés en retirant les glissières de sécurité, en créant des ouvertures avec des passages piétons, en assurant un traitement paysager des chaussées. La vitesse sera régulée et adaptée afin de faciliter l'usage des modes doux.

Une troisième étape consistera à fermer cette route à la circulation automobile le dimanche, comme cela se fait déjà sur l'avenue longeant le parc du palais impérial au centre de Tokyo. Cette voie sera alors totalement dédiée aux piétons, cyclistes ou autres usages de loisirs. En plus de favoriser l'ouverture de la ville vers la Tama, cette action s'inscrit dans l'idée attractive de pouvoir offrir aux habitants la possibilité d'utiliser un espace difficilement accessible le reste du temps. Réserver l'usage de cette route aux loisirs le dimanche permet également une progressive réappropriation de l'espace entre ville et fleuve.



Réorganisation du trafic des poids lourds sur la route longeant Tamagawa

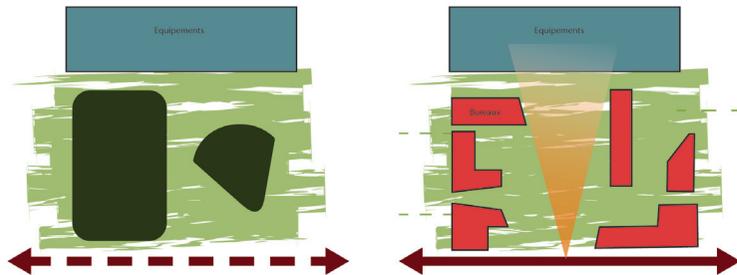
4.2 REDYNAMISATION DES GRANDES PIÈCES DU SYSTEME



Diagnostic Todoroki



Stratégie pour Todoroki : perméabilité



La mise en valeur des équipements par la structuration des interstices

Comme nous l'avons vu dans le diagnostic, notre territoire comprend un certain nombre d'espaces publics, qu'ils s'agissent de parcs ou de centralités urbaines. Ces espaces, que nous désignons ici par le terme de grandes pièces, viennent marquer le système que nous proposons de mettre en place. Nous souhaitons agir dessus afin d'y développer nos axes stratégiques.

Nous avons choisi ici d'illustrer l'intervention sur ces grandes pièces en présentant des actions sur le parc Todoroki et le secteur de Kawasaki Centre. Il s'agit bien d'une présentation d'exemples d'interventions, celles-ci pouvant se développer sur d'autres grandes pièces de Kawasaki.

4.2.1. TODOROKI : vers une mixité fonctionnelle, temporelle et économique

Le parc Todoroki présente un espace tout à fait intéressant afin d'en faire une pièce maîtresse et attractive de la ville.

Situé au Nord de la commune de Kawasaki et inséré dans le tissu urbain, ce parc borde la Tamagawa sans pour autant offrir un accès vers ce site naturel de grande ampleur. Todoroki est un bel exemple de parc équipé japonais regroupant dans son périmètre des stades, un musée et quelques espaces verts. Il offre ainsi une grande mixité d'usages, que ce soit fonctionnellement ou temporellement.

L'intervention que nous proposons sur le parc Todoroki permet de décliner concrètement nos trois axes stratégiques.

Appropriation du territoire par la population locale via les espaces publics

Notre première action sur ce site sera de favoriser la mixité des usages. Nous souhaitons ainsi faire de cet espace un lieu de vie conjuguant éphémère et quotidien. Ephémère, en permettant l'accueil des grandes foules et des flux importants engendrés par le fonctionnement sportif de ce parc. Dans cette optique, une vaste percée allant du stade à la Tamagawa sera créée. Elle sera prolongée par la création d'un pont enjambant le fleuve et reliant la rive de Kawasaki à la rive tokyoïte en direction de la station de métro « Tama ». Cette percée offre un dimensionnement répondant à l'usage qu'il est fait du site. Visibilité, lisibilité et fonctionnalité renforceront ce lieu dans sa vocation événementielle.

En parallèle et de façon complémentaire, nous proposons de revoir le traitement des interstices entre les équipements occupant le parc Todoroki. Ces interstices permettent de répondre à l'usage quotidien du site. Si ces espaces sont aujourd'hui peu qualitatifs, ils offrent pourtant un potentiel de développement permettant de les penser comme lieux de promenade, de flânerie... transformer ces espaces purement fonctionnels en lieux de vie répond aux besoins des habitants de se réapproprier l'espace.



Perméabilité entre urbain et nature

Comme nous l'avons évoqué, Kawasaki a la chance de disposer d'un site à fort potentiel : la Tamagawa. L'une de nos propositions est de retourner la ville vers le fleuve et de capitaliser sur cet espace naturel pour nourrir l'aménagement de la ville dans un objectif d'apporter respiration, porosité et accroître la qualité de vie ainsi que la relation entre les secteurs.

Nous proposons ainsi de repenser le parc Todoroki comme espace de transition, qu'elle soit géographique ou temporelle.

Transition géographique en premier lieu, afin de penser le parc comme lieu d'ouverture de la ville vers le fleuve. Aujourd'hui, le parc est coupé du fleuve par la route départementale et des quartiers résidentiels. L'accès d'un espace à l'autre est rendu peu lisible et difficile. Notre action consiste à ouvrir la ville sur le fleuve par le pont évoqué ci-dessus partant du parc et traversant la Tamagawa. Ce pont prévu pour accueillir de grands flux piéton sera vécu comme un espace public à part entière faisant la jonction entre deux villes, entre urbain et nature, entre usages. Le parc équipé devient ainsi le lieu permettant l'ouverture douce de la nature vers l'urbain et vice-versa. Auparavant séparés, ces espaces seront désormais connectés.

Transition temporelle en second lieu afin d'accompagner le passage d'un usage ponctuel des rives du fleuve à un usage quotidien des espaces du tissu urbain. Notre volonté est d'insérer de nouveaux équipements tertiaires au sein du parc Todoroki. Nous proposons ainsi d'accroître la mixité des usages au sein de ce lieu afin qu'il conjugue promenade, sports et tertiaire, rassemblant ainsi les différents usages du fleuve et du tissu urbain et leurs temporalités propres, afin d'accompagner le passage de l'un à l'autre.

Résilience du territoire

Notre volonté d'implanter au sein du parc Todoroki de nouveaux équipements tertiaires s'inscrit également dans notre démarche de résilience économique pour la ville de Kawasaki. Ces nouvelles activités offriront un espace dynamisant les secteurs résidentiels adjacents dans une approche multifonctionnelle.

4.2.2. KAWASAKI CENTRE : un centre à occuper

Cet espace est la principale entrée ferroviaire de la ville et son véritable centre. Il offre une grande densité de commerces, services, bureaux et loisirs. Selon nous, le renforcement du lien habitant/territoire ne peut faire l'économie d'un traitement de ce site central et fréquenté.

Appropriation du territoire par la population locale via les espaces publics

Notre première action sur ce site aura pour objectif de traiter l'image de cette entrée de ville. Cela passera par une revitalisation et une redynamisation du centre ville en réaménageant en profondeur l'espace séparant le parvis de la gare et la Tamagawa. Un axe vert permettra de relier ces lieux offrant un territoire lisible, agréablement traversable pour les piétons. Cet espace sera ouvert sur le tissu urbain par un traitement des infrastructures ferroviaires le bordant. Ces infrastructures marquent aujourd'hui une rupture visuelle dans le territoire, notamment sur les tronçons en pont. Nous proposons alors d'investir les tirants d'air de ces ponts pour y implanter des activités ou des ouvertures vers le tissu urbain environnant en utilisant notre outil adéquat tel que développé ci-dessus.

Perméabilité entre urbain et nature

Dans l'idée de retourner la ville vers le fleuve, Kawasaki Centre offre l'opportunité de créer un lien entre le cœur de la ville et la Tamagawa. Une zone servant aujourd'hui de circuit à une auto-école offre un lieu que nous souhaitons transformer en espace public vert qui créera une véritable ouverture sur le fleuve, dépassant la barrière visuelle qu'offre aujourd'hui la digue. L'axe vert évoqué dans le paragraphe précédent reliera le fleuve au parvis de la gare en passant par cet espace public.

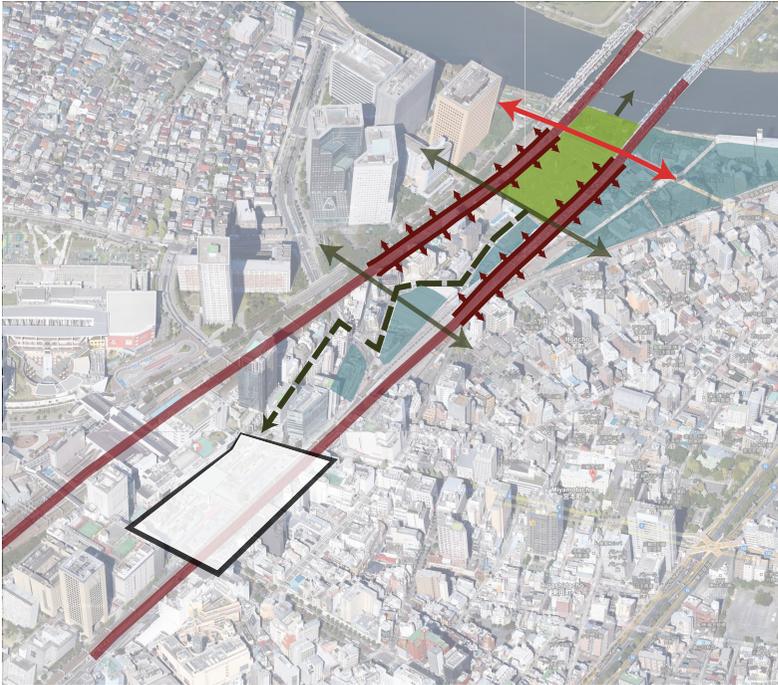
Véçu comme une esplanade au cœur de Kawasaki Centre, ce nouveau lieu de vie offrira une visibilité du fleuve et une diffusion de l'espace par des ouvertures aussi bien d'Est en Ouest que du Nord au Sud.

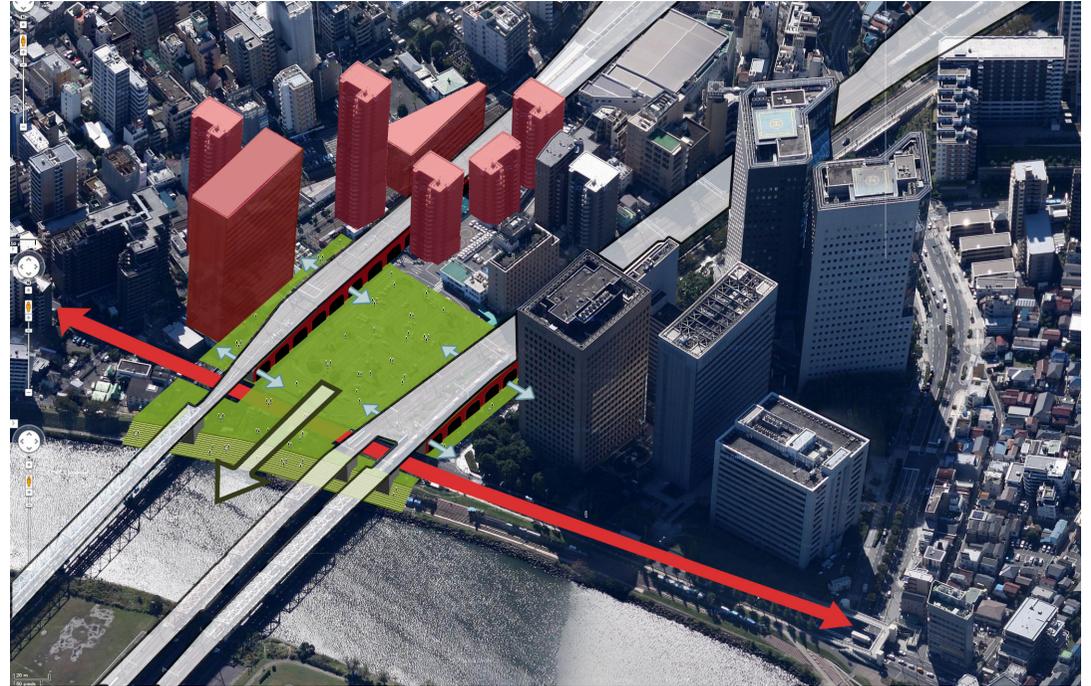
Résilience économique

Notre projet s'inscrit ici dans la volonté d'affirmer le pôle commercial de Kawasaki Centre. Ce quartier, véritable centre économique de la ville, doit pouvoir diffuser largement son dynamisme à l'ensemble du territoire.

Nous avons, dans ce but, repéré des espaces mutables comprenant des constructions de faibles hauteurs. Il nous paraît bénéfique de développer ici le parc d'activités de la ville pour renforcer le dynamisme économique de cette centralité.

L'ensemble de ces actions offrira aux habitants un lieu totalement appropriable au cœur de Kawasaki. Renforcé dans sa vocation de pôle économique, Kawasaki Centre offrira un vaste espace appropriable et ouvert sur le fleuve.







TRAME D'ESPACES PUBLICS



TODOROKI KOEN



KAWASAKI CENTER

APPROPRIATION
PAR L'ESPACE PUBLIC

DESSERTE FINE DU TERRITOIRE
PAR UNE MOBILITÉ DOUCE

MISE EN VALEUR DES
EQUIPEMENTS ET TRAITEMENT
DES INTERSTICES

REQUALIFICATION DE L'ENTRÉE
DE VILLE

PERMEABILITE
ENTRE URBAIN ET NATURE

REQUALIFICATION DES ESPACES
TRAVERSANTS NOTTAMENT LES
RUISSEaux, PONTS ET DESSOUS
D'AUTOROUTE

TRANSITION GEOGRAPHIQUE
MAIS AUSSI D'USAGES, ENTRE
QUOTIDIEN ET ÉVÈNEMENTIEL

MISE EN SCENE DE LA
TAMAGAWA

RESILIENCE
REDYNAMISATION URBAINE
ET DIVERSIFICATION ECONO-
MIQUE

UN AXE DE TRANSPORT EN COM-
MUN EN SITE PROPRE ASSURE LA
DESSERTE LOCALE EN SURFACE

TRANSITION GEOGRAPHIQUE
MAIS AUSSI D'USAGES, ENTRE
QUOTIDIEN (TERTIAIRE) ET
ÉVÈNEMENTIEL (SPORTIF)

REDYNAMISATION DU CENTRE,
EQUILIBRE EST-OUEST

Organes de la ville, les équipements de part l'interface privilégiée qu'ils constituent entre habitants et territoire, incarnent et décrivent la ville tant sur son fonctionnement que sur son état ou sa perception.

Au cœur d'un contexte socio économique incertain, la ville de Kawasaki doit pouvoir se confirmer comme ville attractive tout en absorbant les perturbations potentielles à venir. L'esprit de notre démarche a donc été de développer une stratégie d'ensemble reposant à la fois sur des équipements publics existants mais également sur des conditions urbaines permettant le renouvellement des espaces.

L'appropriation du territoire par la population locale, grâce à la mise en place d'un système d'espaces publics équipés permettrait de renforcer la cohésion sociale et la mise en place d'un récit collectif commun à l'échelle de l'agglomération. Cette appropriation s'incarnerait tout d'abord au travers de notre outil de traitement des dessous d'infrastructures aériennes : ces espaces vides et inhospitaliers seront demain des lieux d'activités fertilisées par de nombreuses fonctions. Ensuite, l'axe de TCSP permettrait également de mettre en scène et de rendre visible des espaces à valoriser au sein du territoire. De plus, la fermeture hebdomadaire de la route le long de la Tamagawa pourra être pleinement empruntée par les promeneurs, cyclistes, etc. Le projet de Todoroki, par la mixité des usages, le traitement des interstices entre équipements publics et la création de la percée entre le stade et la Tamagawa illustre une réponse à cet axe stratégique. Enfin, le traitement des tirants d'air des ponts ferroviaires traversant le site de Kawasaki Centre offrira un investissement de ces lieux pour de nouveaux usages.

Ainsi ce système d'espaces publics équipés serait support d'une pratique et d'une identité partagée par la population et source d'une meilleure visibilité au sein de la métropole tokyoïte. L'attractivité de la ville, jouant sur la carte de la qualité de vie grâce à ce renouveau urbain, permettrait ainsi de maintenir et contrebalancer une baisse de croissance socio économique engendrée par la prépondérance du port dans l'économie locale. En effet, notre axe stratégique tourné vers la résilience économique, s'incarnerait en premier lieu par la création du TCSP. Comme nous l'avons montré avec le projet de Sky Front, cet axe permettra de favoriser la dynamique de développement de quartier aujourd'hui monofonctionnel. L'implantation d'activités tertiaires au sein de Todoroki permet également, dans la logique des parcs équipés japonais, d'assurer une dynamisation des quartiers résidentiels adjacents et une mixité des usages du site. De plus, le caractère central et moteur de Kawasaki Centre sera réaffirmé par le traitement d'espaces mutables au sein desquels il sera intéressant de développer le parc d'activité de la ville.

Enfin, la perméabilité entre urbain et nature s'illustre d'abord par notre action de révélation des ruisseaux afin d'offrir des espaces naturels supports de mobilité au sein de la ville. L'outil d'intervention sur les ponts traversant la Tamagawa et les boulevards les prolongeant permet d'hybrider les usages de ces sites faisant le lien entre urbain et nature. Le traitement de la route bordant la Tamagawa, aujourd'hui frontière entre la ville et les rives du fleuve, assurera une porosité entre ces espaces. Le parc Todoroki illustre ce cas. Avec le renouveau urbain que nous proposons, celui-ci fera une transition à la fois géographique et temporelle entre la ville et le fleuve. Il en est de même avec l'esplanade que nous créerons entre Kawasaki Centre et les rives de la Tamagawa, esplanade offrant une nouvelle relation visuelle entre urbain et nature.

Ainsi, nos trois axes stratégiques ont permis de nourrir une série de projets qui en sont l'illustration mais qui ne doivent pas faire oublier l'ensemble : au-delà du projet localisé, l'esprit de notre stratégie reste valide sur l'ensemble du territoire de Kawasaki.