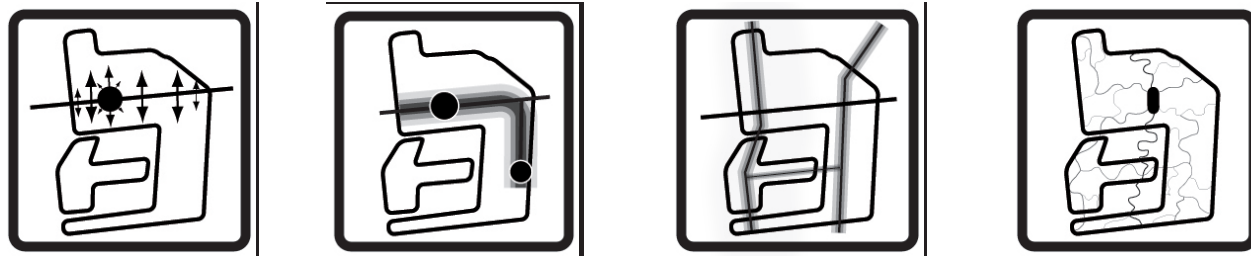


# SHINKIBA 2040

## ANTICIPER LA VILLE

amur

mastère spécialisé



**Aménagement et maîtrise d'ouvrage urbaine**  
Atelier International  
Paris – Tokyo (mars 2010)

### Equipe projet

Alice Auvray  
Cécile Bossière  
Alexandre Colin  
Fabien Clavier  
Xiang Li  
Laïla Sabri

### Enseignants

Claude Prelorenzo  
Nathalie Roseau



## SOMMAIRE

### DIAGNOSTIC.....P5

#### ÉTAT DES LIEUX DU SITE.....P6

- Une bonne accessibilité
- Un site à vocation industrielle en pleine mutation
- Un rapport à l'eau ignoré

#### LES DYNAMIQUES RÉSLTANTES DE L'AVANCÉE CONTINUE DU FRONT DE MER.....P12

- Une baie colonisée par les terre-pleins
- Une logique d'urbanisation Nord/Sud
- Une logique de stratification Est/Ouest

#### UN SITE AU FUTUR INCERTAIN.....P14

### STRATEGIE.....P15

#### HYPOTHÈSE.....P16

#### RÉVÉLER LE TERRE-PLEIN.....P17

#### REPLACER SHINKIBA ET DREAM ISLAND DANS LA BAIE ET LA MÉTROPOLE.....P17

#### GÉNÉRER L'URBANITÉ À PARTIR DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES.....P18

### ACTIONS.....P19

#### FRANCHIR LA COUPURE.....P20

- Diagnostic de la coupure
- Typologie des traitements du franchissement

#### STRUCTURER : DU REPOUSSOIR À LA CENTRALITÉ LINÉAIRE.....P23

- Programmation intense et verticale le long des infrastructures lourdes

#### MAÎTRISER UNE URBANISATION DOUCE SUR LE «T»P27

- La trame viaire support d'urbanisation
- Un rapport à l'eau plus intime

#### PARCOURIR L'ÎLE DE SHINKIBA.....P30

### PHASAGE.....P33

### BIBLIOGRAPHIE.....P36



# DIAGNOSTIC



Shinkiba est un quartier situé à l'est de la baie de Tokyo, consacré aujourd'hui à des activités liées au bois et à la logistique. Il est situé sur un terre-plein construit dans les années 1970 afin de recevoir l'activité portuaire du bois auparavant située à Kiba. Le déclin de la filière bois amène aujourd'hui la ville à s'interroger sur le devenir de ce site.

Ce travail a pour but d'étudier la situation actuelle de Shinkiba, ainsi que celle de son contexte, afin d'en saisir les enjeux et de définir une stratégie globale pour la mutation du site. Enfin, des actions seront développées afin d'illustrer cette stratégie et de proposer des exemples concrets d'aménagements.

## 1- ÉTAT DES LIEUX DU SITE

### Une bonne accessibilité

Shinkiba, bien qu'éloignée géographiquement du centre de Tokyo, est très bien connectée au reste de la métropole et représente un véritable nœud d'échange.

Les accès routiers sont multiples : la Metropolitan Expressway Bayshore Road ou MEBR (2x4 voies) qui longe la baie d'est en ouest ; la Wangan Road (2x2 voies) qui longe la MEBR et permet d'y accéder ; la Seaside Road (2x2 voies) qui longe également la baie en offrant un accès plus rapide ; la Meiji Dori (2x3 voies) qui traverse l'arrondissement de Koto du nord au sud.

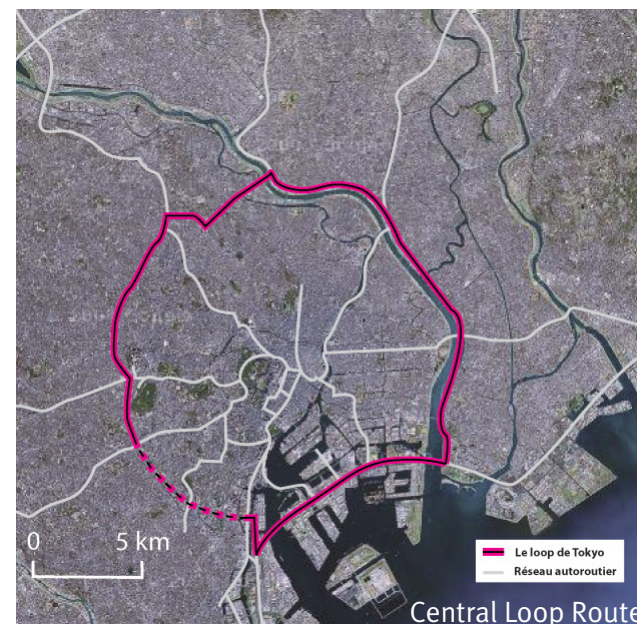
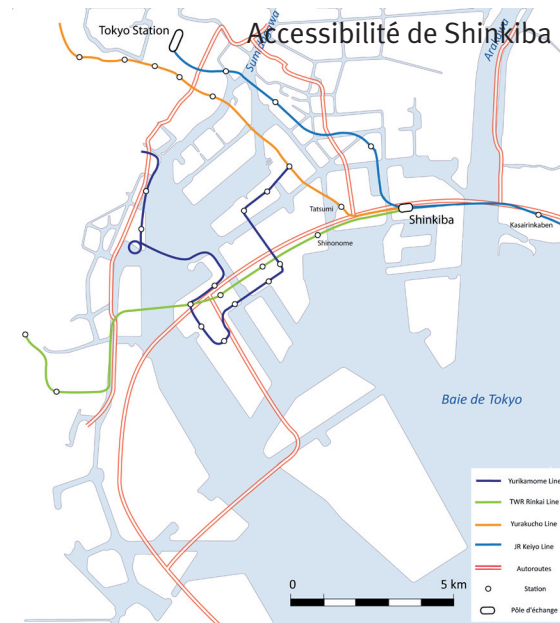
Enfin, une nouvelle voie rapide (2x3 voies) est en cours de construction à l'est de Shinkiba. Elle reliera Haneda à l'arrondissement de Koto en passant par les terre-pleins en cours de construction au sud de la baie, puis en longeant la rivière Arakawa (nous

l'appelons pour cela l'Arakawa Road). Il est important de noter que la MEBR sera bientôt reliée à une vaste boucle autoroutière enserrant Tokyo, appelé « le loop », qui permettra à la ville une meilleure desserte globale et ainsi moins de congestion. Shinkiba deviendra alors encore plus accessible à l'échelle de la métropole.

De plus, quatre lignes ferrées s'y croisent: la ligne Yurakucho (Tokyo Metro), qui passe par Ikebukuro, Ginza et dont Shinkiba est le terminus ; la ligne Keiyo (JR) qui relie Tokyo Station à Disneyland ; la ligne Rinkai du TWR (Tokyo Waterfront Area Rapid Transit) qui relie Shinkiba à la station Tokyo Téléport et la ligne JR Musashino qui dessert le nord de l'arrondissement de Koto.

Selon les statistiques de 2007, environ 90 000 personnes fréquentent quotidiennement la station sur la ligne de métro Yurakucho, environ 60 000 pour la ligne JR et 46 000 pour la ligne Rinkai. Shinkiba est donc une station très fréquentée au regard de sa localisation. Cependant on peut noter que peu de personnes sortent de la station, la plupart ne l'utilisant que comme lieu de transit et d'échange. Il y a donc clairement un potentiel à exploiter en termes de desserte effective du site, puisque ces lignes, qui relient Shinkiba à des sites importants de la métropole, existent mais ne desservent pas véritablement Shinkiba aujourd'hui.

On trouve également quatre lignes de bus sur le site: une ligne strictement locale, qui fait le tour de l'île et dessert Wakasu ; une ligne vers Odaiba, qui relie les différents terre-pleins de la baie ; deux lignes desservant le nord du terre-plein, dans l'arrondissement de Koto (vers Minamisuna et Asakusa).



Le site est également relié directement à l'aéroport Haneda par une navette.

Les infrastructures situées au nord de Shinkiba (voies ferrées, MEBR et Wangan Road), si elles permettent de relier Shinkiba au reste de la métropole, entraînent localement sa fermeture. En effet, elles représentent une barrière physique presque infranchissable au nord, alors que le terre-plein est déjà entouré d'eau sur ses trois autres bords. Shinkiba est donc difficilement accessible à l'échelle locale, aussi bien pour les piétons que pour les véhicules. On ne peut en effet y accéder que par deux passages au nord, sous les voies ferrées (au niveau de la station de métro au nord-ouest et de l'Arakawa Road au nord-est), ainsi que par deux ponts qui relient Shinkiba à d'autres terre-pleins (Tatsumi au nord-ouest, Wakasu au sud-est).

Ces ruptures physiques importantes isolent Shinkiba de son environnement immédiat, en particulier de Dream Island, pourtant situé sur le même terre-plein. Shinkiba représente aujourd'hui une véritable enclave locale.



Le noeud d'infrastructures



Vue sur la gare et la Meji Dori



Coupure créée par la voie ferrée sur la frange nord de Shinkiba



Shinkiba, une enclave déconnectée de son contexte



Keiyo Line



Franchissement de la voie ferrée par la Meji Dori

## DIAGNOSTIC

Dream Island (ou Yume no Shima), situé sur la partie nord du terre-plein de Shinkiba, est occupé en majeure partie par un grand parc à vocation métropolitaine, créé en 1978.

Ce parc est composé de plusieurs éléments :

- une zone dédiée à la détente avec de grandes pelouses, des serres tropicales, des jardins familiaux destinés aux écoles du quartier, une zone de pique-nique, un port de plaisance ;
- des équipements sportifs, avec des terrains de baseball, un stade d'athlétisme et un gymnase vieillissants, et le BumB, nouveau complexe sportif incluant un grand gymnase et des hôtels.

Malgré l'ambition des projets sur ce site, son dynamisme n'est pas évident, avec une fréquentation faible des espaces de détente. Le parc est très difficile d'accès, et n'est ni tourné vers la ville, ni tourné vers la baie. De plus, il n'y a pas de continuité entre les différentes composantes du parc, les équipements sportifs étant séparés des espaces verts par une route à six voies.



Les serres et la marina de Dream Island



Activités de loisirs à Dream Island



Shinkiba vu de Dream Island



Terrains de Baseball



## Un site à vocation industrielle en pleine mutation

Le terre-plein de Shinkiba a été construit spécialement pour accueillir les activités portuaires liées au bois, auparavant situées plus au Nord, sur le terre-plein de Kiba. Shinkiba signifie d'ailleurs 'Nouvelle ville du bois' en japonais. C'est pour cela que sa forme est unique dans la baie, puisque ses grands bassins, d'une superficie totale de 56 hectares, ont été construits spécialement pour accueillir des grumes. A l'époque de la construction du terre-plein, le bois arrivait à Wakasu pour être stocké dans le « log handling pond ». Les rondins étaient ensuite rassemblés en radeaux puis remorqués vers les deux bassins à bois de Shinkiba.

Or cette activité est aujourd'hui sur le déclin, en raison des limitations d'import de bois en provenance d'Asie et de la concurrence d'autres pays, notamment la Chine. Le bois de construction ne représente plus que 3,5 % des importations en volume dans le port de Tokyo, et les bassins de Shinkiba sont vides. Seules les activités relatives au bois précieux et les grossistes arrivent à se maintenir mais tous les acteurs font aujourd'hui le constat d'un déclin du marché.

La filière logistique semble avoir pris le pas sur l'activité du bois en profitant davantage des nombreux atouts du site, en particulier la desserte autoroutière permettant une grande rapidité de connexion avec le centre-ville de Tokyo et le reste de la baie. Ainsi, de nombreuses entreprises de logistique se sont installées à Shinkiba à partir des années 2000. En particulier, DHL y a construit son plus grand centre de distribution en Asie (près de 18 000 m<sup>2</sup>) et la

Japan Logistic Found utilise Shinkiba comme porte d'entrée pour la région métropolitaine de Tokyo. L'installation de ces grosses entreprises modifie profondément le parcellaire d'origine, constitué de petites parcelles en longueur permettant à chaque entreprise un accès à l'eau, indispensable pour l'activité du bois. Les récentes mutations foncières du site montrent aujourd'hui un processus de regroupement de ces parcelles en lamelle, afin de créer de grandes emprises plus adéquates pour les activités logistiques.

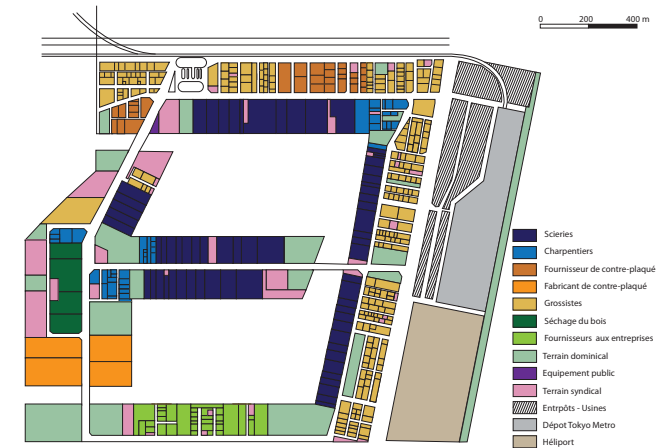
Parallèlement au développement des activités logistiques, on remarque qu'une certaine diversification économique est en marche avec l'arrivée d'activités tertiaires autour de la gare et le long des voies ferrées au nord. On peut ainsi noter l'installation de l'entreprise NEC en 1994 et du siège japonais de Snap-on (équipementier pour garages). Les alentours de la gare constituent l'espace qui mute le plus, puisque le nombre d'actifs est passé de 5275 en 1995 à 7529 en 2005.

En outre, un dernier mouvement de diversification économique se poursuit. Ce dernier n'a pas de rapport avec les caractéristiques propres de Shinkiba mais résulte plutôt d'une stratégie d'opportunité qui utilise le foncier libéré par les anciennes activités relatives au bois. Il désigne toutes les activités consommatrices d'espaces : dépôt de taxis, recyclage des déchets, stockage...

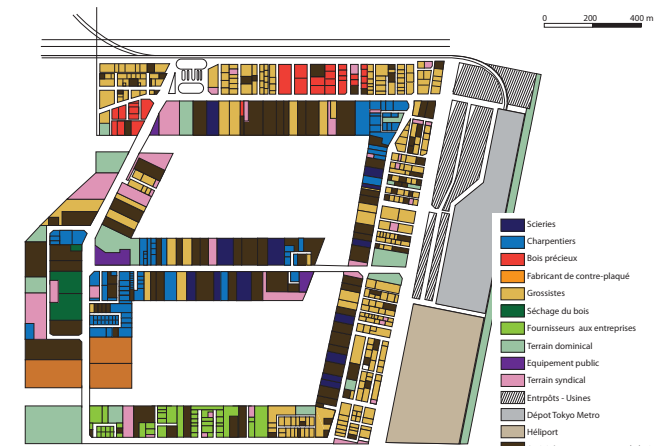
On peut également noter la présence de quelques équipements de loisirs importants, et en particulier la plus grande boîte de nuit tokyoïte, ageHa, qui peut accueillir jusqu'à 4 000 personnes. Enfin,

on trouve sur le terre-plein quelques équipements commerciaux destinés aux employés (combinis, restaurants,...), situés en majorité autour de la gare.

Ces évolutions montrent que l'activité de Shinkiba est de moins en moins liée au port.



Occupation parcellaire - 1978

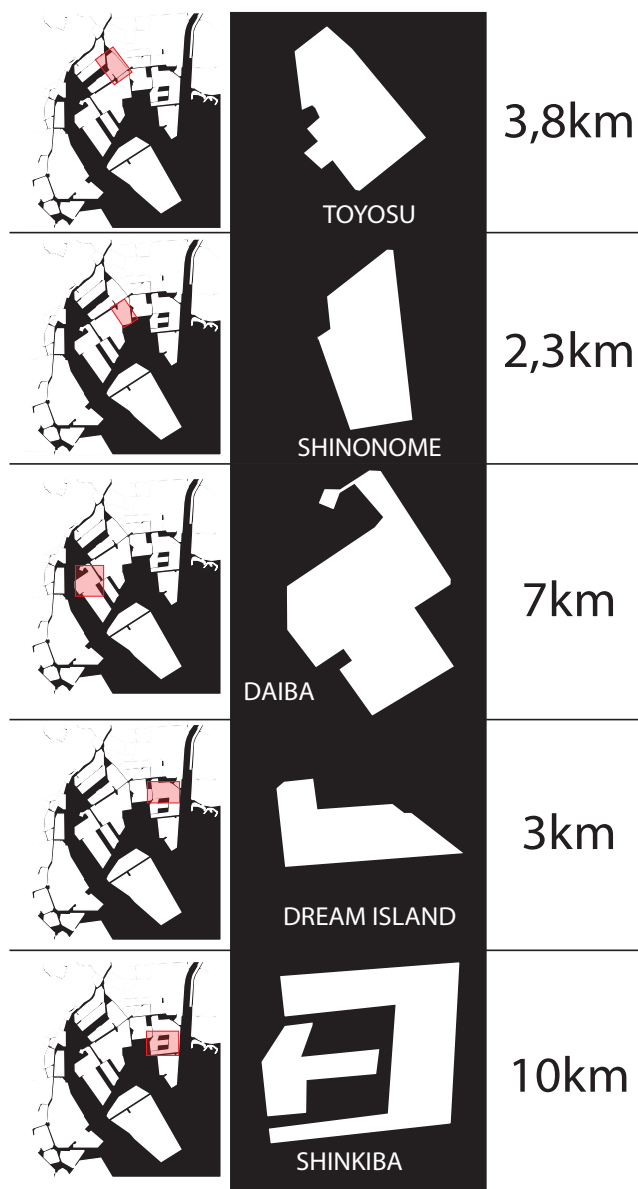


Occupation parcellaire - 1996

### Un rapport à l'eau ignoré

Une des particularités majeures de Shinkiba, et également un de ses atouts, est sa forme spécifique liée à la présence de bassins, qui lui offrent un linéaire d'eau très important (près de dix kilomètres), sans équivalent dans la baie.

La présence de l'eau constitue un atout potentiel à exploiter. Pourtant les activités économiques présentes sur le site ne semblent pas le prendre en compte. En effet, les entreprises du bois étaient traditionnellement tournées vers l'eau, entretenant avec elle un rapport professionnel. Or on a vu que ce rapport particulier s'est progressivement estompé avec le déclin de la filière bois. Les bâtiments tournent aujourd'hui le dos à l'eau et en limitent l'accès. Ainsi, les bassins n'ont plus aucune utilité et restent cachés alors même qu'ils représentent un atout paysager majeur du site. Sur la façade ouest du terre-plein, pourtant tournée vers la baie, l'eau n'est visible et accessible que sur le pont reliant Shinkiba au terre-plein voisin, dans le petit parc et à travers une grande friche au sud. Au sud, on a une vue dégagée sur l'eau, mais cela semble être plutôt pour des raisons de sécurité (inondations) que pour une volonté de mise en valeur de la vue. A l'est du terre-plein, une promenade a été aménagée le long de la berge, mais ses accès sont limités et peu visibles. Le plus souvent, l'eau n'est donc pas mise en valeur en tant qu'élément paysager.

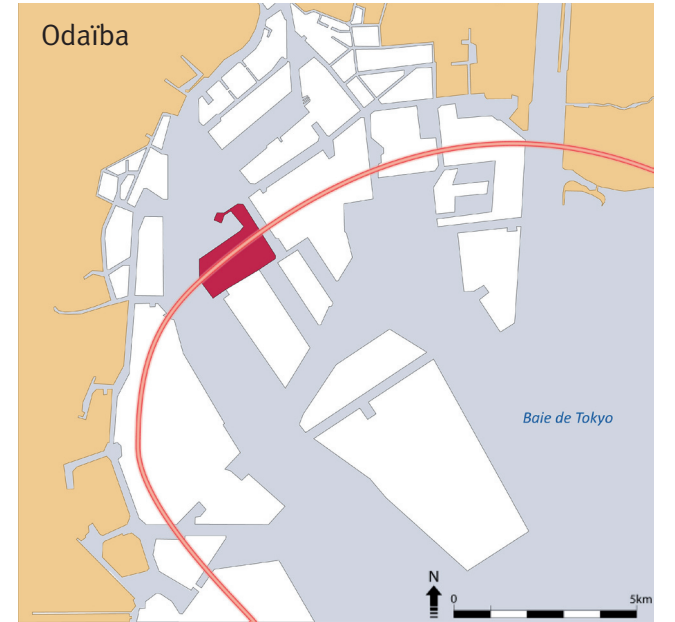
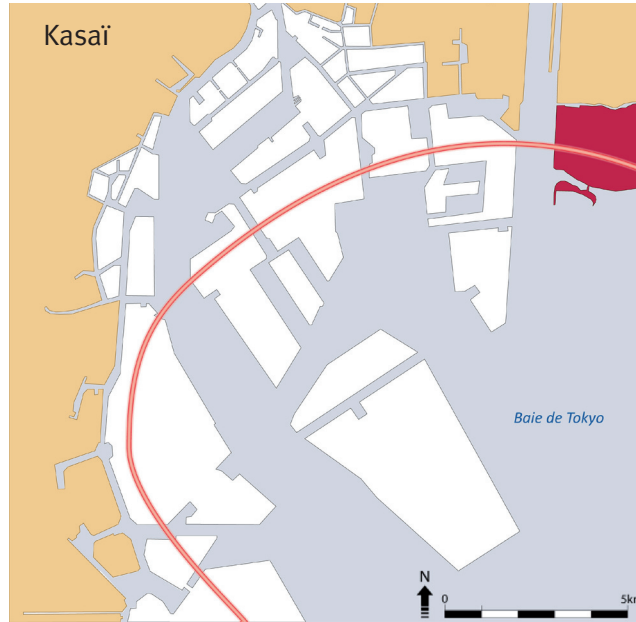


Comparaisons des linéaires d'eau sur plusieurs terre-pleins de Tokyo



Ce constat s'explique sans doute par le caractère industriel de Shinkiba, où rien n'est fait pour valoriser l'espace environnant. De plus, ces bassins ne sont pas valorisés pour leur côté esthétique mais pour leur utilité : protéger le terre-plein des incendies en évitant leur propagation. Cette analyse semble se confirmer lors de l'observation du rapport à l'eau sur d'autres terre-pleins du port de Tokyo : très varié, il dépend surtout des fonctions présentes sur le terre-plein. Sur un terre-plein à vocation de loisir, comme à Kasai, Wakasu ou encore Dream Island, l'eau est valorisée comme élément paysager, auprès duquel on peut se promener, se reposer... Sur un terre-plein à vocation commerciale et résidentielle, l'eau est mise en scène et devient un des éléments d'un décor artificialisé. Sur un terre-plein à vocation industrielle, l'eau n'est pas prise en compte.

Néanmoins, la baie de Tokyo fait aujourd'hui l'objet d'une réflexion sur le transport maritime. Le Tokyo Metropolitan Gouvernement a d'ailleurs commandité une étude sur la faisabilité d'un transport dans les canaux et dans la baie. Le rapport à l'eau est donc progressivement en train d'évoluer dans la métropole japonaise.

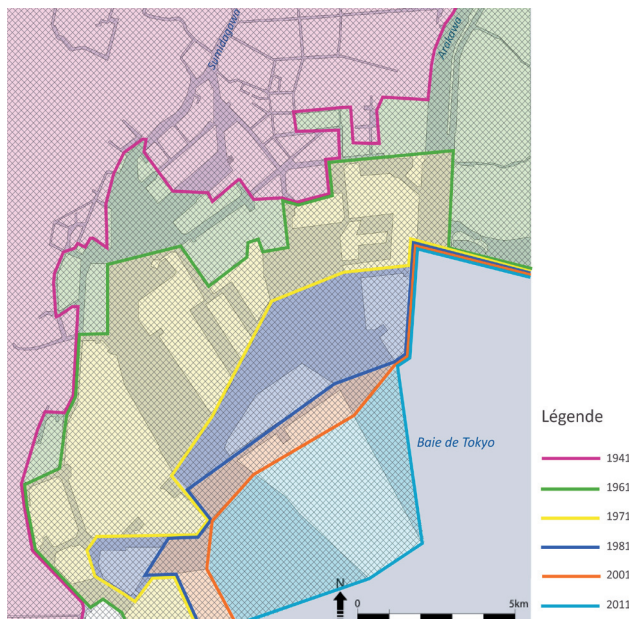


## 2- LES DYNAMIQUES RÉULTANTES DE L'AVANCÉE CONTINUE DU FRONT DE MER

### Une baie colonisée par les terre-pleins

Depuis son ouverture au commerce international en 1941, le port de Tokyo a connu une succession de mutations rapides. En effet, la saturation de la métropole, le développement économique intense et le besoin récurrent de redéfinir les espaces portuaires font du port de Tokyo un véritable laboratoire urbain.

L'emprise portuaire repose sur des terre-pleins gagnés sur la mer dont la construction a commencé dès le 17<sup>ème</sup> siècle et a culminé au cours de la période de haute croissance (1955-1973). Ils ont été créés avant tout pour pallier au manque d'espace dans la métropole, dû à la population très importante mais également à l'enserrement de la ville par des montagnes. Ne pouvant croître indéfiniment sur terre, la métropole s'est donc tournée vers la baie, seul espace encore disponible pour installer les activités et équipements nécessitant de vastes réserves foncières. Conçus à l'origine pour abriter des activités agricoles et rurales, les terre-pleins ont accueilli à partir de la période d'après-guerre des industries lourdes et chimiques, transformant le front de mer en une vaste zone industrielle. Aujourd'hui, la construction de terre-pleins se poursuit, avec en particulier celui d'Umi-no-Mori, destiné à accueillir de nombreuses activités industrielles telles que des usines de recyclage de déchets.



Avancée du front de mer de Tokyo, de 1941 à 2011

Du fait de leur fonction, les terre-pleins sont restés longtemps inaccessibles à la population, empêchant à celle-ci tout accès à la mer. Cette mise à distance de l'eau peut s'expliquer également par les risques naturels qui lui sont liés (tsunamis, typhons, séismes) et les peurs qui y sont associées (peur du monde extérieur et des invasions). La ville s'est donc construite en tournant le dos à la mer.

Pourtant, on assiste aujourd'hui à un renversement de la tendance, puisqu'une série de reconversions de terre-pleins portuaires a permis d'offrir aux Tokyoïtes de nouveaux quartiers résidentiels et de loisirs en plein cœur de la baie (ex. Odaiba, Shinonome, Toyosu...).

### Une logique d'urbanisation Nord/Sud

La logique de l'avancée des terre-pleins sur la baie, avec la construction systématique, régulière et quasi-mécanique de nouveaux terrains, a pour effet de faire reculer le front de mer de plus en plus loin dans la baie. Il l'éloigne physiquement de l'hyper-centre métropolitain. Les terre-pleins les plus anciens sont d'ailleurs aujourd'hui complètement intégrés dans la ville, ne révélant leur nature d'île qu'au moment de la traversée des canaux qui les séparent. Ce déplacement du front de mer s'accompagne d'un déplacement des activités portuaires et industrielles, qui doivent rester à la limite de la ville en raison des nuisances qu'elles provoquent. Les terre-pleins ainsi libérés sont alors colonisés par la ville, toujours en quête de terrains disponibles dans une perspective de desserrement d'un hyper-centre engorgé. On assiste donc, au fil des années, à une urbanisation nord/sud, de la ville vers la baie, au gré des constructions de terre-pleins.

L'histoire de Shinkiba illustre bien cette progression :

- L'activité du bois était auparavant située à Kiba, terre-plein situé sur le front de mer
  - La construction de nouveaux terre-pleins a entraîné l'enclavement de Kiba, alors que l'activité du bois avait besoin de l'eau pour fonctionner ;
  - Un nouveau terre-plein a alors été construit sur le nouveau front de mer pour accueillir cette activité, tandis que l'ancien site de Kiba était urbanisé et devenait un quartier résidentiel ;
- Aujourd'hui, Shinkiba fait toujours partie du port, mais la construction de nouveaux terre-pleins dans la baie et son occupation progressive par des acti-

vités sans liens avec le port laissent présager une mutation prochaine du site. L'urbanisation progressive du terre-plein de Minamisuma, situé au Nord de Dream Island et aujourd'hui occupé majoritairement par de l'industrie, confirme cette tendance.

En terme de pratiques et d'images urbaines, les terre-pleins côtiers du port ont créé la possibilité de fabriquer un waterfront urbain avec des plages, des promenades, mais aussi des café-terrasses, un type d'espace et des habitudes jusqu'alors peu en vogue dans les villes japonaises.

Les terre-pleins ont la spécificité d'offrir l'opportunité de créer de nouvelles formes d'urbanité, des aménagements et des paysages impossibles sur les espaces conventionnels (Odaiba, Shinonome, Toyosu...).

### Une logique de stratification Est/Ouest

Les composantes de l'espace portuaire se répartissent selon une logique de fonctions organisées en arcs est/ouest. Ces arcs ne sont pas des zones monofonctionnelles fermées et figées ; les usages s'y entremêlent et forment une mixité variée, mais l'image de strates est utilisée pour traduire une dynamique globale.

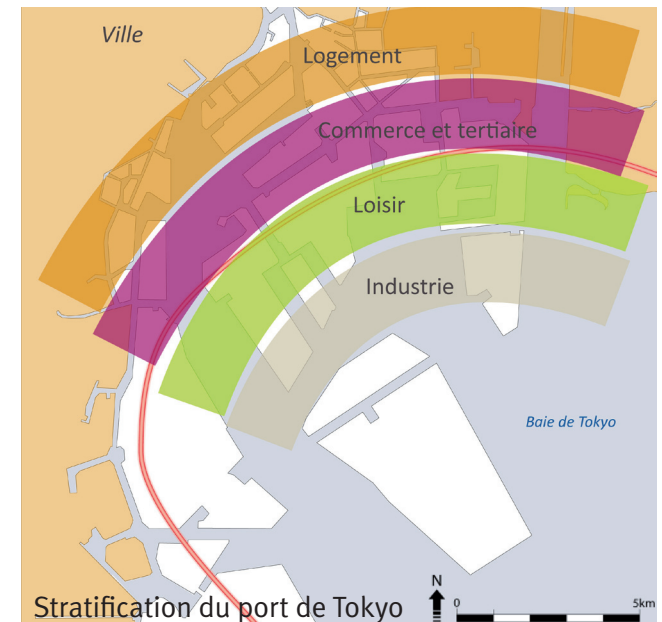
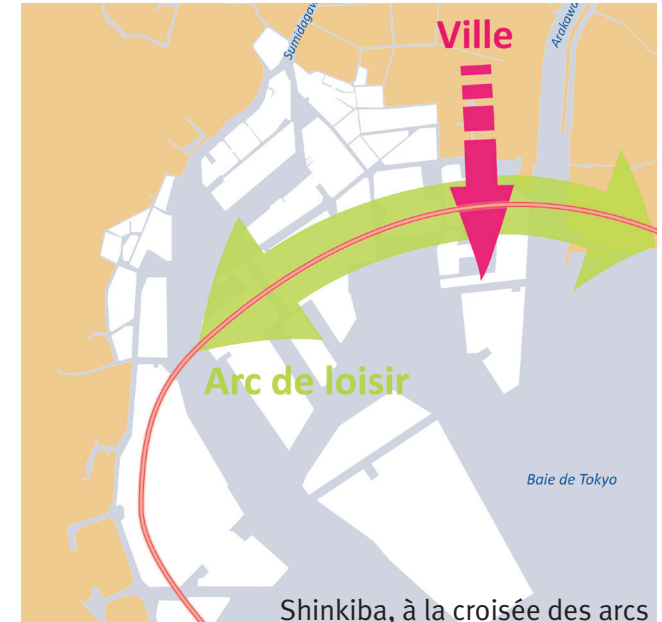
La première de ces strates est celle du logement qui provient du desserrement de la ville et qui arrive par le nord. La suivante est celle du commerce et du tertiaire. Vient ensuite une strate de loisirs, regroupés sur les terre-pleins en raison de l'espace qu'ils peuvent offrir. Shinkiba, bien qu'ayant une vocation portuaire, est situé sur cette strate. Il est en effet entouré de trois grands pôles de loisirs : à l'est les

parcs Disneyland et Kasai ; à l'ouest le complexe d'Odaiba, qui propose centres commerciaux, jardins et plage artificielle ; au nord Dream Island et ses complexes sportifs.

La dernière strate est celle du port, comme nous l'avons vu précédemment.

Schématiquement, ces strates évoluent et avancent simultanément dans la baie, au fur et à mesure de la construction de nouveaux terre-pleins.

L'avenir de Shinkiba et de Dream Island est à penser en lien avec ces arcs portuaires et cette logique de progression de la ville par le nord. La candidature pour les Jeux Olympiques de 2016 montre bien l'intérêt croissant que représente la baie à l'échelle de la métropole dans la recomposition du polycentrisme tōkyōite.



### 3- UN SITE AU FUTUR INCERTAIN

Selon les documents de projet des différents acteurs, Shinkiba est un entre-deux.

Dans les documents du Port de Tokyo, Shinkiba est à la limite entre la zone verte dite « ceinture verte et de récréation » et la zone rose dite « de distribution ». Son rôle semble donc peu clair pour les décideurs. Cela se confirme dans d'autres documents, qu'ils soient émis par le Tokyo Metropolitan Government ou l'arrondissement de Koto.

Shinkiba est « sans zonage » selon un autre document du Bureau of Port and Harbor et une zone « semi-industrielle » selon la Mairie de l'arrondissement de Koto. Des bureaux et des commerces peuvent donc s'y installer, mais pas les logements. De plus, on voit que Shinkiba n'est pas identifié comme une zone de projet.

Sur d'autres documents du Tokyo Metropolitan Government, Shinkiba se situe dans le réseau « vert et bleu ». Celui-ci se préoccupe de l'impact de Tokyo sur l'environnement, et de son image de « métropole verte » (à la fois en termes d'émissions de CO<sub>2</sub> – Tokyo a pour objectif de réduire de 25% ses émissions d'ici 2020, en prenant comme référence ses émissions de 2000 – et en termes de cadre de vie). Un « Green Master Plan » a été élaboré afin de faire de Tokyo une « ville d'eau et d'espaces verts ». Shinkiba n'a pas de vocation particulière sur ces représentations, il fait partie d'un mouvement d'ensemble. On ne peut donc rien en déduire de particulier pour le site par rapport à cette stratégie.

Cette zone d'entre-deux en attente d'un destin est cependant l'objet d'attentions particulières de la part du Consortium de Shinkiba, organe regroupant les propriétaires des parcelles, les syndicats liés au bois, les représentants de la ville et de l'arrondissement de Koto, des universitaires, des promoteurs et des urbanistes. Le consortium a proposé en 2010 un projet de reconversion à long terme du site : l'ensemble de Shinkiba y est rendu « mixte », habitat, industrie, équipements récréatifs et culturels coexistent dans un écrin de verdure. Les bassins sont comblés pour créer du foncier ; un canal central orienté nord-sud et des petits canaux perpendiculaires sont aménagés en contrepartie, évoquant le port à bois de Kiba et conservant le lien historique à l'eau.

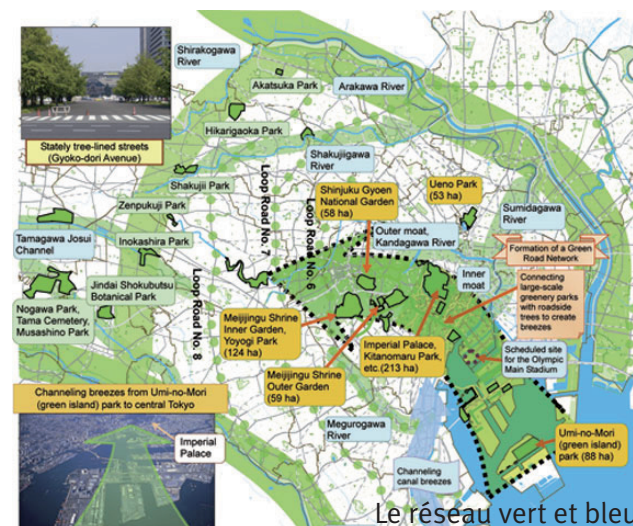
Pourtant, malgré l'apparente mixité fonctionnelle du projet, on peut remarquer que le site est en fait divisé en plusieurs zones, monofonctionnelles :

- Une zone de services et commerces autour du parvis de la gare,
- Une zone résidentielle à l'ouest,
- Une zone industrielle à l'est,
- Une zone de « symbiose » autour du canal central.

Ce projet semble nourrir un rapport standard à la nature : des équipements sportifs assurent les besoins des habitants du quartier résidentiel ; le site est très protégé des risques naturels (séismes, inondations) et le quartier résidentiel s'ouvre vers la baie dans un but récréatif.

Shinkiba reste fermé sur lui-même. Son fonctionnement d'île n'est pas remis en cause par le projet du consortium. Au contraire, Shinkiba fonctionne toujours indépendamment des quartiers qui l'en-

tourent. De plus, le rapport à la nature n'est pas réinventé. Pourtant, ce projet et l'existence même du consortium sont intéressants car ils révèlent la volonté de différents acteurs du site et de la ville d'anticiper la mutation à long terme de Shinkiba, et donc d'y prévoir l'arrivée de la ville.



Le réseau vert et bleu

□. The future image of Shinkiba town

1. Town image of each area ; " Residential / Symbiotic / Industrial "



Plan masse de projet du Consortium

# STRATEGIE



## HYPOTHÈSES

Ces éléments de diagnostic nous ont amené à établir des hypothèses concernant l'évolution des alentours de Shinkiba. Celles-ci forment ainsi le cadre dans lequel se sont forgées nos orientations stratégiques.

Notre première hypothèse concerne le **développement urbain de Tokyo sur la baie**. Nous parions sur la poursuite du mouvement de colonisation de la mer, toujours perçue comme une réserve foncière à exploiter. Les besoins de la métropole en termes de stockage des déchets, de desserrement des activités ou du logement, ou encore en termes de compétitivité internationale (port, infrastructures aéroportuaires) présupposent cette progression des terre-pleins. Shinkiba pourrait devenir dans 40 ans l'arrière-cour d'un vaste ensemble de terre-pleins conquis sur la baie. La logique d'avancée des strates se poursuivrait, amenant petit à petit la ville vers Shinkiba. Une série de symptômes sur le terre-plein de Minamisuna (introduction progressive de logement, mise en place graduelle de terrassement et délocalisation des industries) nous laissent d'ailleurs présager que d'ici 20 ans la ville sera autour et sur Dream Island. Les derniers chiffres démographiques témoignent d'une attractivité de l'arrondissement de Koto, sur la période 2005-2009, 13 % des nouveaux arrivants tokyoïtes ont choisi cet arrondissement.

De plus, nous faisons l'hypothèse que cette avancée de la ville sur la baie sera d'autant plus facilitée que l'**abandon progressif de l'activité du bois** offre une libération graduelle du foncier – celui-ci étant convoité, une stratégie devra être mise en place en

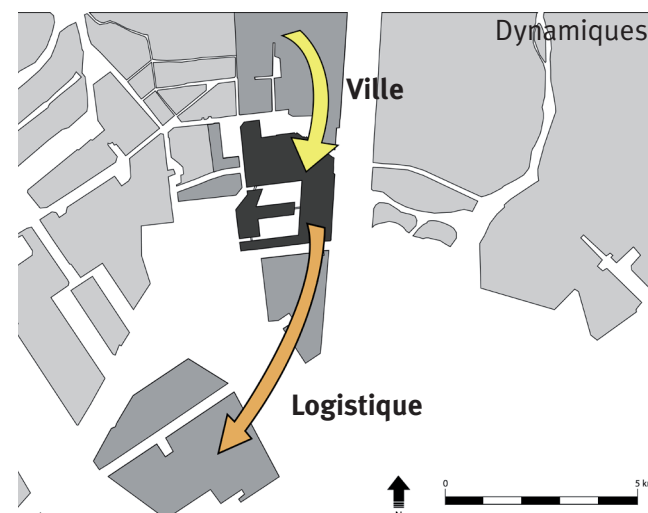
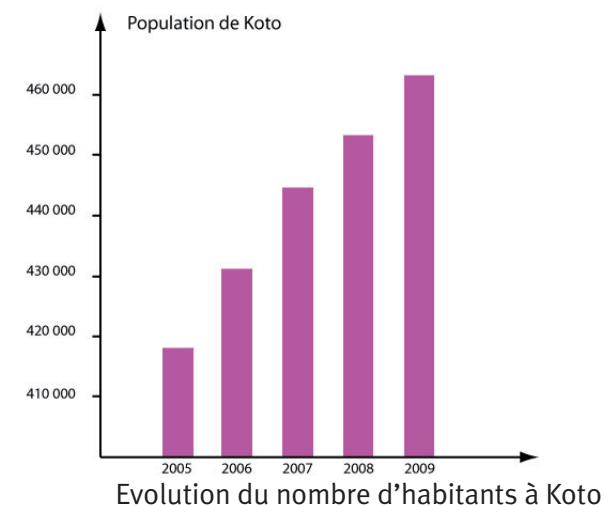
conséquence par les autorités adéquates afin qu'il ne soit pas colonisé immédiatement par d'autres activités telles que la logistique. Il restera alors à créer les conditions d'installation de la ville, avec des changements dans le parcellaire et la trame viaire existants ou encore la prévention des risques naturels. La digue protégeant le site à l'ouest devra être renforcée en conséquence. Shinkiba aura ainsi de moins en moins de rapport avec l'activité portuaire et sera davantage tournée vers la ville.

Nous faisons donc le choix de poursuivre et d'extrapoler ces deux dynamiques à l'œuvre sur le territoire, à savoir le départ de l'ensemble des activités (y compris les fonctions logistiques) et l'arrivée de la ville sur le site. Dans ce nouveau contexte territorial, nous ne pouvons faire abstraction de ce qui se passe au nord. C'est pourquoi nous incluons dans notre projet Dream Island, situé sur le même terre-plein que Shinkiba, qui sera aussi transformé par l'arrivée de la ville. Ce sont donc Shinkiba et Dream Island qui accueilleront du **logement**, ainsi que les équipements et services qui y sont liés.

En revanche, nous faisons l'hypothèse que le **site de Wakasu** ne fera pas – dans l'immédiat – partie d'une dynamique d'urbanisation. Au vu des projets du port de Tokyo et la nouvelle connexion autoroutière, il semblerait que le terre-plein de Wakasu maintienne, pour un temps, sa vocation industrielle.

D'autre part, le rapport à l'eau est largement ignoré sur le terre-plein. Pourtant, elle fait partie intégrante de son identité, aussi bien par la structure même du site que par son histoire. Nous considérons l'eau comme un élément générateur du projet.

Les actions proposées sur le site composeront donc de multiples façons avec l'eau et seront l'occasion d'explorer de nouvelles interactions entre la ville et cet élément.





## RÉVÉLER LE TERRE-PLEIN

Nous considérons la morphologie insulaire du site et son linéaire d'eau comme un atout, une spécificité vis-à-vis des territoires environnants qu'il faut mettre en valeur. Toutefois, cette insularité n'est aujourd'hui pas évidente, puisque le terre-plein est séparé en deux parties, Dream Island et Shinkiba, par un faisceau important d'infrastructures. On ne distingue même plus qu'il s'agit du même terre-plein, et il est plus difficile de passer de Shinkiba à Dream Island que de Shinkiba à un autre terre-plein, comme Tatsumi ou Wakasu. Il faut donc passer de cette insularité subie et stérile à une insularité conquise, afin de révéler l'unité du terre-plein.

Cette unité passera d'abord par des changements physiques sur l'île, en particulier par la facilitation de la traversée de la coupure, qui doit devenir poreuse et aisément franchissable. Cela passera aussi par la création d'une promenade en bord d'eau pour assurer la continuité du linéaire littoral, aujourd'hui coupé par les infrastructures. Les façades du terre-plein seront valorisées et deviendront de véritables interfaces avec leur environnement : la façade ouest vers la baie, la façade est sur l'Arakawa, la façade nord sur la ville.

De plus, l'arrivée de la ville par le nord se fera d'abord à Dream Island, qui deviendra donc un avant poste de l'urbanisation du terre-plein. L'urbanisation de Shinkiba est intimement liée à celle de Dream Island, et l'unité du terre-plein permettrait donc de sortir des logiques de zonage qui existent aujourd'hui, avec un parc au nord de la coupure et des activités au sud, sans lien fonctionnel ou physi-

que. L'arrivée de la ville doit permettre de retrouver une unité fonctionnelle sur le terre-plein.

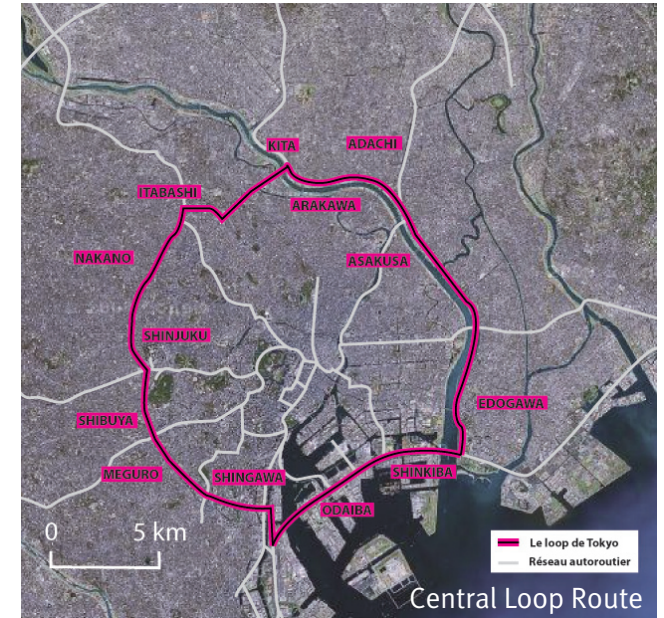
## REPLACER SHINKIBA ET DREAM ISLAND DANS LA BAIE ET LA MÉTROPOLÉ

Dans le cadre d'une baie de plus en plus attractive (« nouvelle venue » du polycentrisme tokyoïte), nous cherchons à insuffler une dynamique métropolitaine à Shinkiba et Dream Island. Le loop constitue à ce titre une véritable opportunité pour donner à voir un espace dynamique, un « centre » de la métropole.

Aujourd'hui, Shinkiba n'est pas un lieu de fréquentation des tokyoïtes et Dream Island propose des équipements d'envergure très peu valorisés. Le lien à l'eau est dans les deux cas relativement ignoré.

Nous voulons donc révéler les atouts dont dispose le site, tout en installant de nouveaux équipements attractifs, qui répondent aux besoins de la métropole.

A l'ouest de la baie, Odaiba est connue pour ses nombreux shopping malls qui captent les flux de consommateurs. A l'est, Kasai et Disneyland remplissent les fonctions de parc et de détente. Nous voulons positionner Shinkiba dans cet arc de loisirs mais aussi diversifier l'offre qui la compose. Il faudra donc davantage miser sur les complexes culturels, autour des arts ou de la musique. Dream Island est aujourd'hui un lieu réputé pour ses équipements sportifs, tandis que Shinkiba possède une salle de concert renommée: il s'agira de renforcer ce



trait spécifique en lui donnant une dimension métropolitaine.

Le transport maritime constitue un autre moyen de dévoiler à Shinkiba et Dream Island leur avenir métropolitain. La création d'un système de batobus en réseau, pensé à l'échelle de la baie, contribue ainsi à accrocher le terre-plein à la dynamique métropolitaine.

### GÉNÉRER L'URBANITÉ À PARTIR DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES

Faire de Shinkiba et Dream Island un morceau de ville habitée requiert un repérage ou une création de générateurs d'urbanité, qui diffusent de nouvelles perceptions et pratiques tournées vers la ville.

Ce nouvel espace urbanisé s'inscrit dans la dynamique de logements qui émerge par le nord et répond aux besoins de desserrement démographique de l'arrondissement de Koto.

Cette ville ne se crée pas ex nihilo mais se développe à partir des infrastructures existantes. Ces dernières correspondent aujourd'hui à la couche d'équipements routiers et ferrés qui fait coupure, aux routes transversales, à la gare et à l'eau (perçue ici comme une infrastructure). Ces éléments ne sont actuellement pas valorisés et constituent des repoussoirs :

- les infrastructures de la coupure forment une véritable « balafre » et contribuent à l'absence d'échange entre Dream Island et Shinkiba ;
- la gare n'est tournée que vers Shinkiba et ignore Dream Island ;
- l'eau n'est plus un support d'activité professionnelle ;
- les routes nord/sud (Meiji Dori à l'ouest et Arakawa à l'est) sont actuellement très fréquentées et difficilement franchissables.

Nous décidons d'assumer pleinement ces infrastructures et de les retravailler afin d'en faire des générateurs de changement.

La ville tokyoïte semble s'accommoder d'une cohabitation avec les infrastructures lourdes et nous

cherchons à jouer avec ce trait culturel particulier. Un changement de regard et une requalification de ces barrières sont possibles, afin de les intégrer dans un tissu urbain dense.

Dans une moindre mesure, nous voulons valoriser à certains endroits l'orientation du parcellaire existant, tourné vers l'eau et les quelques équipements exceptionnels qui maillent le site (serres de Dream Island, équipements sportifs du BumB et de Dream Island, parc de Dream Island, voire certaines friches).

# ACTIONS



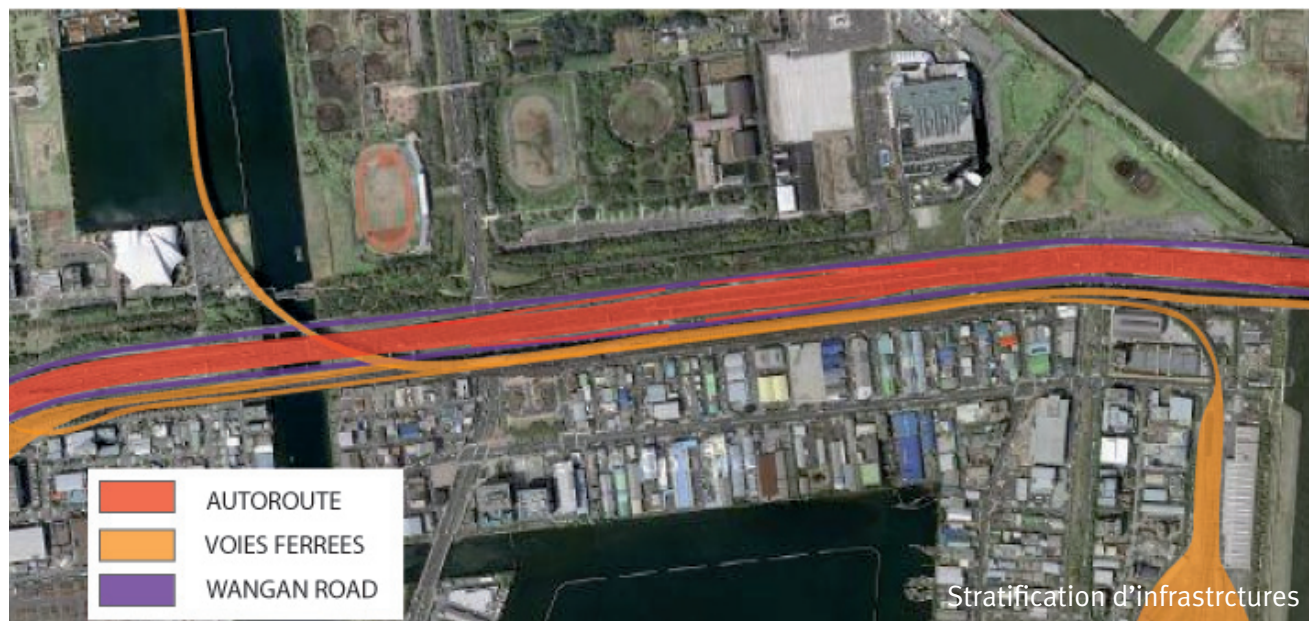
## 1-FRANCHIR LA COUPURE

### Diagnostic de la coupure

Le terre-plein de Shinkiba est traversé par de nombreuses infrastructures routières et ferroviaires :

- L'autoroute « Metropolitan Expressway Bayshore Route », qui comporte 2x4 voies ; elle s'élève au-dessus de l'Arakawa et du canal séparant Shinkiba de Tatsumi, et revient au niveau du sol sur le terre-plein.
- La « Wangan Road », dont les deux sens de circulation sont séparés par l'autoroute ; elle semble permettre, tout du long de l'autoroute, l'accès à celle-ci.
- Les voies de chemin de fer se situant sur le flanc sud de l'autoroute ; elles se superposent. L'une des voies bifurque jusqu'à la gare de triage de la Tokyo Metro.

Ce faisceau d'infrastructures est donc multiple et épais (environ 200 mètres). Il forme ce que nous appelons « la coupure » ; celle-ci entraîne une séparation fonctionnelle nord/sud : les installations récréatives vieillissantes de Dream Island au Nord, l'activité en mutation de Shinkiba au sud. Le parvis de la gare, tourné vers Shinkiba, témoigne du développement asymétrique du terre-plein.



Stratification d'infrastructures

### Typologie des traitements du franchissement

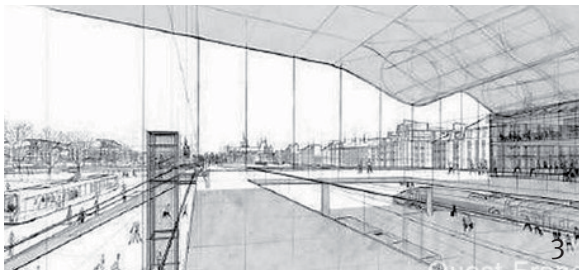
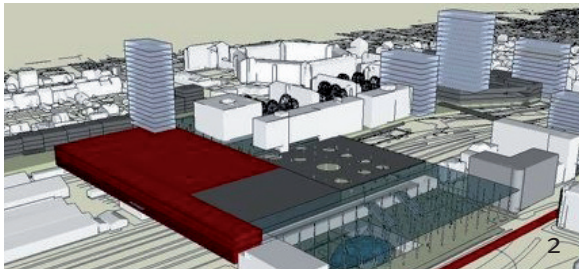
#### ACTIONS SUR LA GARE

La gare devient un pont urbain : elle est agrandie et procure des accès multiples à Dream Island et Shinkiba. Elle contribue à surmonter la coupure et à la rendre attractive plutôt que repoussante. La gare se fait également belvédère : on peut imaginer des vues sur la baie de Tokyo.



Une gare belvédère pour Shinkiba

## REFERENCES



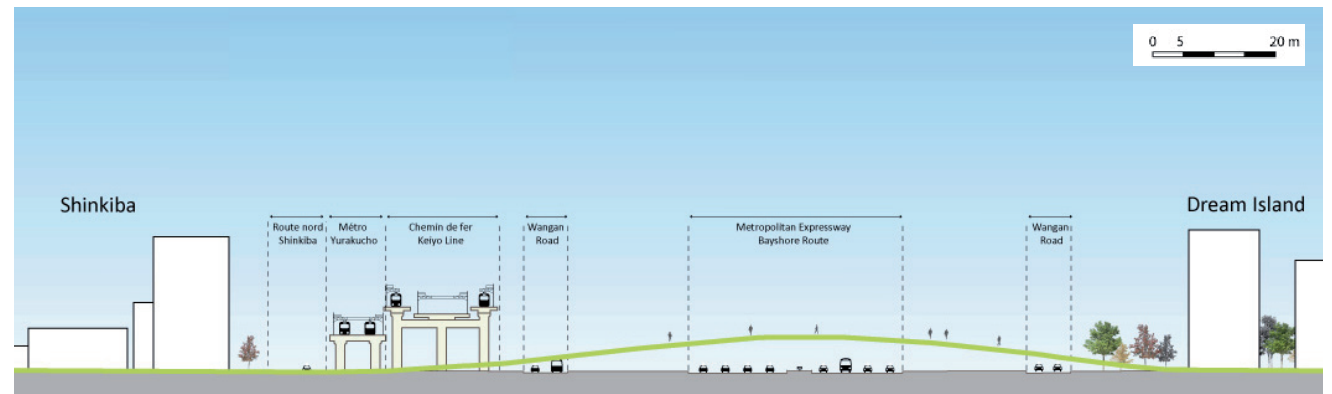
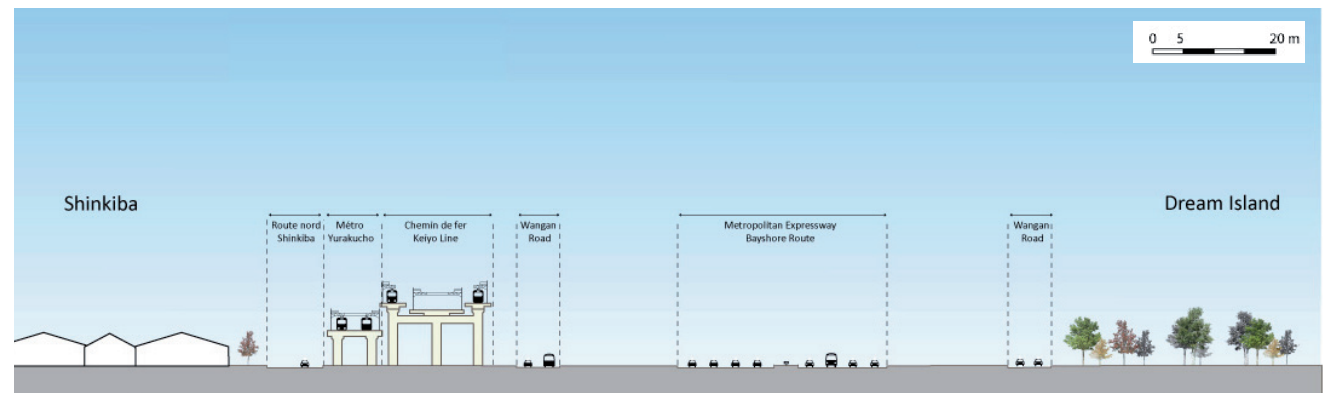
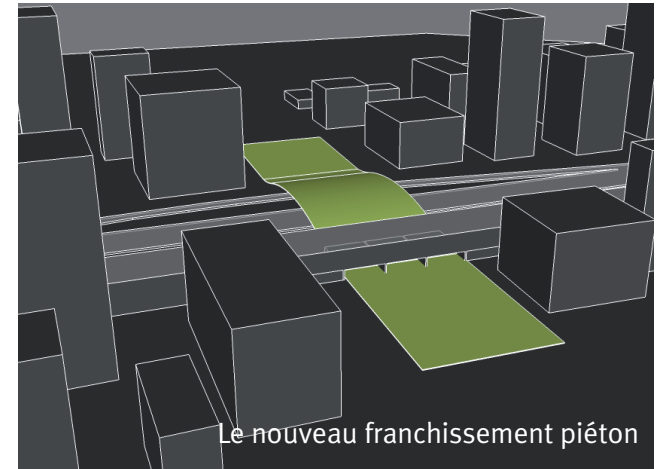
**1-** Utrecht, agence Maxwan : Un toit-belvédère au-dessus des voies ferrées relie des bâtiments se situant de chaque côté des voies. La gare permet de lier les deux rives, ainsi que la contemplation d'un site remarquable.

**2-** Gare belvédère à Nantes : c'est une gare-pont panoramique, avec un grand hall vitré de 150 à 200 m de long.

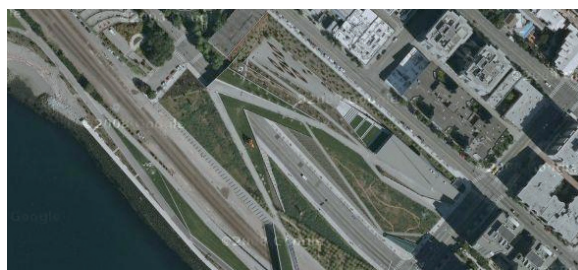
**3-** Projet de gare de Rennes

### NOUVEAU FRANCHISSEMENT PIÉTON AU CENTRE DU TERRE-PLEIN

L'autoroute est franchie par une prolongation du parc de Dream Island qui s'élève au-dessus des voies routières, passe entre les piliers du viaduc des voies de chemin de fer sur une largeur de 60 mètres environ puis débouche dans la ville dense. Cette extension en tapis du parc n'est pas le support d'équipements particuliers. Le débouché de cette traversée sur Shinkiba est net, franc, et se matérialise par un espace public. De là partent des ramifications, dont certaines continuent vers l'eau des bassins.



## REFERENCES



**Seattle Olympic Park** : Un ancien site industriel de près de 4 hectares a été transformé en espace ouvert accueillant des œuvres d'art. Le site était partagé en trois parties par une artère à quatre voies et des voies de chemin de fer. Le projet tire partie de cette typologie particulière sans transformer les voies mais en s'insérant au-dessus de la voie rapide.

### TRANSFORMATION-REQUALIFICATION DES PASSAGES ROUTIERS

Les traversées du faisceau d'infrastructures au niveau des passages routiers sont revalorisées parallèlement à la requalification de la Meiji Dori et le prolongement de l'Arakawa Road.

#### Passage de la Meiji Dori

Vers Shinkiba, on voit pour l'instant les tours de NEC, qui deviennent partie intégrante de la ville dense autour de la gare.

#### Passage de l'Arakawa Road

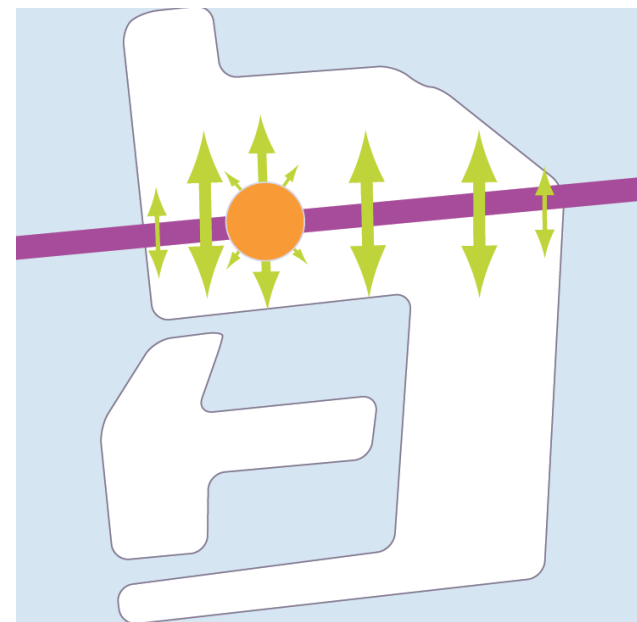
Cette intersection dessert la Wangan Road dans les deux sens. Ce passage est beaucoup plus lumineux que celui de la Meiji Dori car les voies sont très hautes en raison du pont gigantesque au-dessus de l'Arakawa. Ce passage est important dans le projet car l'Arakawa Road devient un axe Nord-Sud structurant à l'échelle de la ville basse de Tokyo, Shitamachi.

### PROMENADES SOUS LA COUPURE

Ces traversées piétonnes sont l'occasion de rendre le faisceau d'infrastructures encore plus poreux à l'ouest et à l'est, au bord de l'eau.

#### Promenade du canal de Tatsumi

Elle n'existe pas à l'heure actuelle. Cette promenade pourrait longer l'eau à l'ouest de Shinkiba et permettre une traversée piétonne sous les voies ferrées et routières. Les piliers des infrastructures se situent dans le canal, ce qui limite tout de même l'intensité du rapport à l'eau.



#### Promenade de l'Arakawa

Déjà aménagée, elle relie la promenade de la façade Est de Shinkiba à Dream Island. Au nord, elle est peu fréquentée car elle mène à côté de l'autoroute et de la déchetterie. Elle connecte Shinkiba à Dream Island et aux berges de l'Arakawa sur le terre-plein de Minamisuna et constitue un axe nord-sud.

## 2- STRUCTURER : DU REPOUSSOIR À LA CENTRALITÉ LINÉAIRE

### Programmation intense et verticale le long des infrastructures lourdes

Notre action vise à opérer un changement de regard sur la coupure formée par le faisceau d'infrastructures. Cette dernière est maintenue telle quelle et devient attractive, multifonctionnelle, poreuse. Elle n'est plus seulement un lieu des flux, des « tuyaux », des « conduits » mais une véritable occasion de rassemblement. Après 2012, le loop autoroutier est constitué et devient un symbole fort de Tokyo. Nous cherchons à profiter de cette opportunité métropolitaine pour mieux intégrer la coupure séparant Shinkiba et Dream Island, qui devient alors un « nerf urbain », une interface programmatique, un centre qui ne repousse plus. La coupure se transforme en « artère » d'urbanisation.

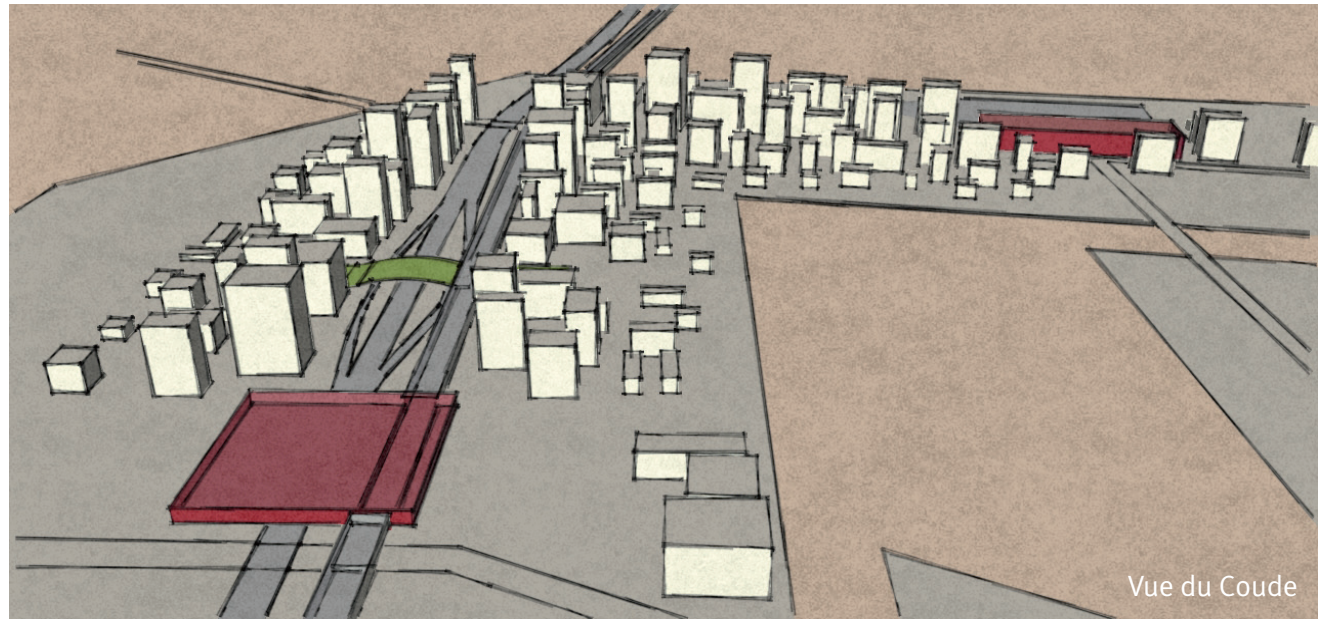
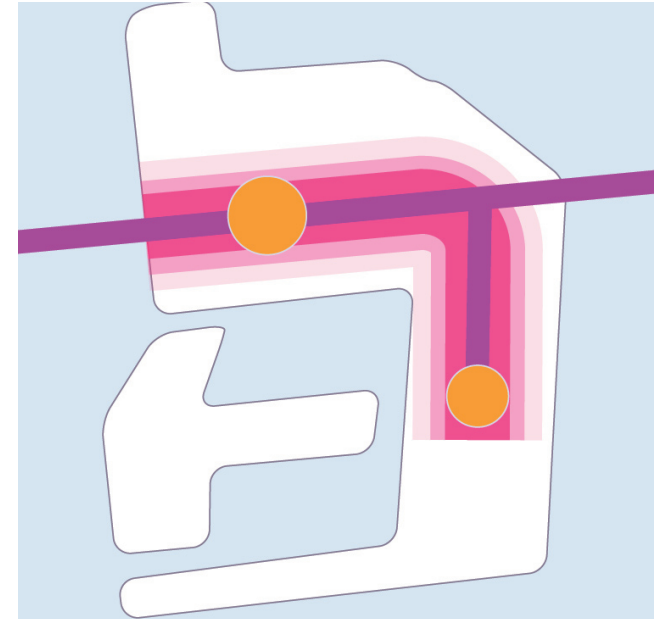
Afin d'encaisser cette coupure, il importe de jouer sur la verticalité et la densité du bâti qui borde les deux rives de l'autoroute. L'épannelage des constructions autour de la couture matérialise la gradation des volumes bâtis (hauts). L'intensité programmatique reflète parallèlement la distance par rapport à la coupure (intensité forte près de la coupure et moins élevée dès qu'on s'en éloigne).

Un certain nombre d'équipements métropolitains viennent longer l'artère et contribuer à son attractivité.

Les grands équipements sportifs de Dream Island (le stade de baseball, le stade d'athlétisme, le BumB)

sont reconstruits et se rapprochent de l'artère. Des équipements culturels viennent se greffer des deux côtés de l'artère. Ils permettent de compléter l'offre de loisirs de la baie en la diversifiant (les équipements d'Odaiba étant essentiellement tournés vers les centres commerciaux). A ce titre, un complexe d'équipements autour de la musique voit le jour, mêlant salles de concert, musée de la musique, atelier de création, médiathèque, etc. (type Cité de la musique à Paris). Ce complexe culturel contribue ainsi à l'attractivité renouvelée de Shinkiba et Dream Island à l'échelle de la métropole.

Les arcades sous les voies de chemins de fer accueillent des locaux d'activité, des commerces et des restaurants, favorisant la fréquentation de l'artère.



Vue du Coude

Des deux côtés de l'artère, des tours de logements (ciblant différentes catégories de population), des tours tertiaires et des hôtels sont installés, afin de favoriser des répondants architecturaux et une unité d'ensemble.

A l'image d'une onde de choc qui propage une perturbation, l'artère provoque des mutations en cascade du tissu environnant. Elle est génératrice de changements.

Le logement et les activités tertiaires se diffusent progressivement selon des lignes de front. Des équipements de dimension plus urbaine s'installent afin de créer de la proximité et pour répondre aux besoins des nouveaux habitants.

Ce front d'urbanisation plus doux se développe jusqu'à l'eau côté Shinkiba. Il rencontre alors le premier bassin, qui devient le support d'un festival market attractif (commerces, restaurants, boîtes de nuit). Le rapport à l'eau se matérialise par des quais ou des arènes (type Jussieu) où il est possible de flâner, de pique-niquer, d'assister à un événement. Côté Dream Island, le front d'urbanisation se diffuse sur une partie du parc seulement. Ce dernier est conservé et retravaillé. Il remplit alors les fonctions d'un vrai parc métropolitain bordé par un tissu urbain dense. Le port de plaisance est conservé et agrandi. Il voit s'installer des commerces et des restaurants à proximité.

L'interpénétration des équipements et de la ville est pensée de différentes manières. L'équipement sera tantôt bordé par la ville dense, tantôt mis en relation avec une place publique permettant une respiration du tissu urbain et formant également une zone d'échappement en cas de séisme. Il est possible d'imaginer des bâtiments multifonctionnels qui hébergeraient à la fois du logement, des activités et des services métropolitains (musées, salles de concert).

L'artère ne s'arrête pas au pont qui enjambe l'Arakawa. Les lignes ferroviaires de la Tokyo Metro sont prolongées en utilisant les voies actuelles de la gare de triage. Une nouvelle gare – Shisui (la ville de l'eau en japonais) – est construite entre l'espace de triage et l'héliport. L'artère forme alors un coude, tourné vers le sud, qui englobe aussi l'Arakawa road qui mène à Wakasu. La programmation métropolitaine

et urbaine se poursuit le long de ce coude, contribuant à la mutation d'un espace encore servant. Les activités logistiques, les entrepôts et l'héliport déménagent avec la progression de l'artère urbaine. Ces entités constituent de nouvelles nuisances dans un contexte de diffusion urbaine et subissent la pression foncière qui les pousse à se délocaliser.





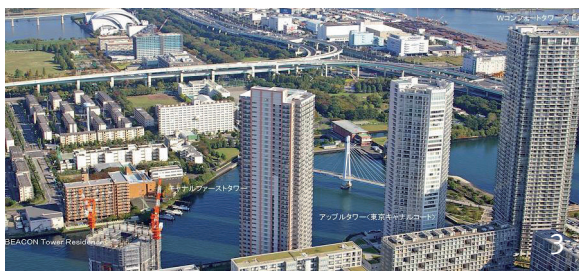
## REFERENCES



1



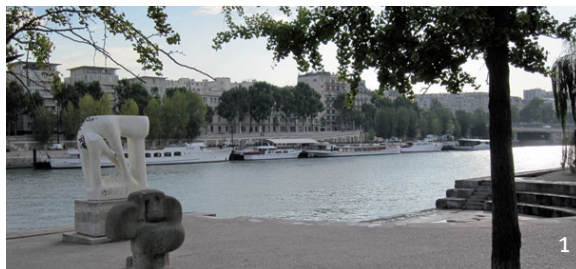
2



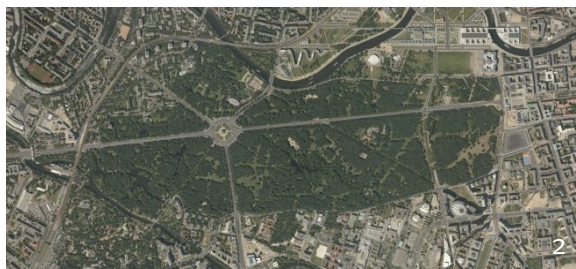
3

- 1- Rogers Center à Toronto, stade de baseball
- 2- Le marché de Ueno sous la ligne Yamanote
- 3- L'opération de logements de Shinjome

## REFERENCES



1



2



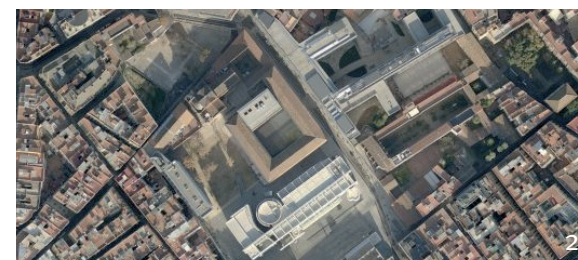
3

- 1- Les arènes de Jussieu
- 2- Tiergarten à Berlin
- 3- Rembla del Mar, Barcelone

## REFERENCES



1



2



- 1- Cité de la musique
- 2- MACBA, Barcelone
- 3- Tokyo Midtown

## ACTIONS

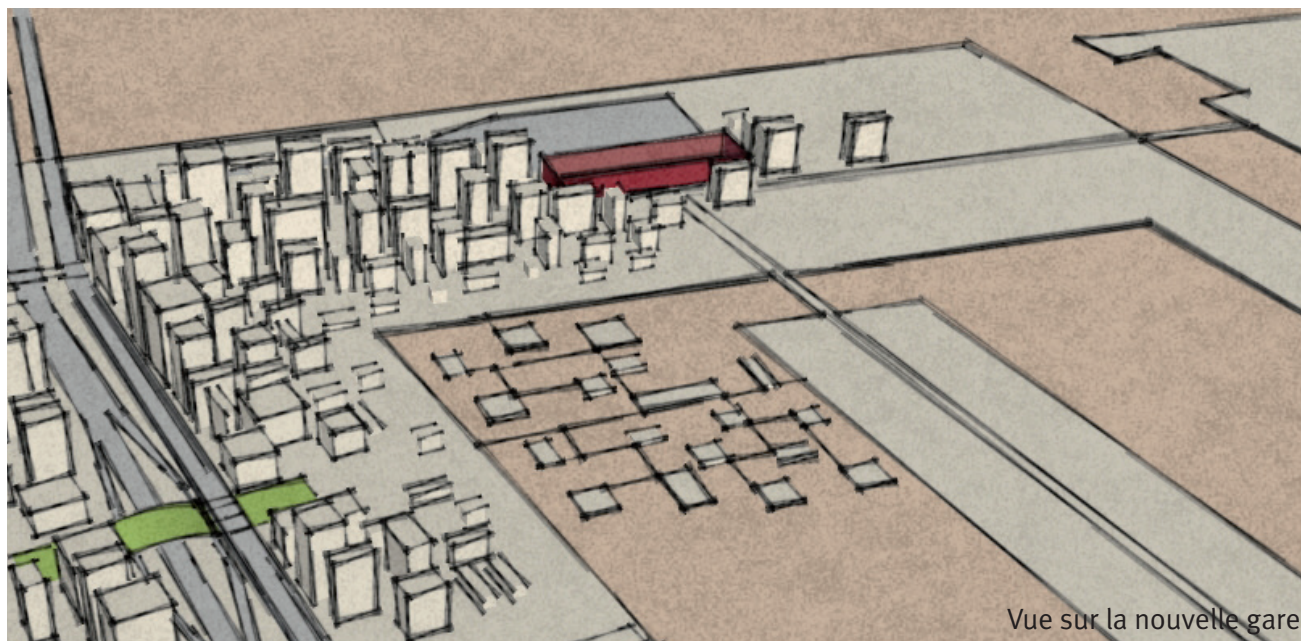
Les deux gares jouent un rôle central dans cette nouvelle configuration. Elles sont situées aux deux extrémités de l'artère. Elles accueillent des programmes commerciaux, tertiaires et polarisent l'espace environnant. Selon un modèle de densification autour des nœuds de transport, les gares contribuent à la mutation du tissu dans un périmètre d'environ 20 hectares. Des logements ainsi que des équipements de proximité (écoles, centres de soins, commerces) se construisent progressivement autour des gares. Si l'on applique une densité forte de 300 habitants/hectare, chaque gare polarise un espace de 6 000 habitants. Nous obtenons alors 12 000 habitants, auxquels nous pouvons rajouter 8 000 habitants qui vivent dans l'espace de diffusion de l'artère. La densité de l'artère et des gares permet d'imaginer à terme l'installation de 20 000 habitants sur le coude.

L'ambiance des deux gares n'est toutefois pas exactement la même. L'ancienne gare de Shinkiba dispose d'une dimension plus métropolitaine ; elle franchit l'autoroute et dessert maintenant les nouveaux équipements de Dream Island. Elle constitue la porte d'entrée du terre-plein. D'autre part, elle s'organise selon un système d'intermodalité, notamment avec le transport maritime. Une station de batobus passagers est créée dans la partie extrême nord ouest de Shinkiba et permet de desservir le site par des moyens alternatifs. Un système de transports aquatiques a été imaginé à cet effet à l'échelle de la baie.

La nouvelle gare de Shisui dispose – pour l'instant – d'une dimension plus locale. Elle catalyse la mutation des espaces servants qui la jouxtent et dessert un tissu davantage marqué par l'habitat et le ter-

tiaire. Si les grands équipements métropolitains ne vont actuellement pas plus loin que le coude, nous pouvons imaginer un destin plus métropolitain pour cette deuxième gare, à mesure que la ville descendra ou que les lignes ferrées se prolongeront vers le sud.

La nouvelle gare dans le réseau de transports en communs



Vue sur la nouvelle gare

### 3- MAÎTRISER UNE URBANISATION DOUCE SUR LE « T »

#### La trame viaire support d'urbanisation

Un grand axe nord sud traverse actuellement le terre-plein. Il s'agit de la Meiji Dori (« Dori »avenue) à l'ouest. Cet axe facilite la desserte du site mais il est aussi vecteur d'urbanisation. Il n'accueille pas d'équipements métropolitains (comme sur le coude) mais est plutôt générateur d'une urbanité de moyenne ou faible intensité. Une deuxième route qui relie la nouvelle gare à la Meiji Dori en passant entre les deux bassins rejoint cet axe transversal. Le traitement de ces deux trajectoires contribue à faire émerger la géographie d'un espace atypique, le « T », véritable îlot distinct du reste du terre-plein.

C'est le long de ces deux axes que nous créons un quartier plus urbain, centré sur le rapport à l'eau. Afin de profiter des vues sur la baie ou sur les bassins, la hauteur des constructions et la densité diminuent au fur et à mesure que l'on se rapproche du linéaire aquatique. Elles sont fortes près des axes routiers et plutôt faibles en bord d'eau.

Le « T » devient alors le support de projets immobiliers de qualité, originaux, structurés autour d'un maillage de transports plus fin. Une pluralité de formes urbaines (par exemple comme à Bornéo à Amsterdam), basées sur les particularités de la découpe parcellaire (en lamelles), assure l'attractivité de cet espace. Un système de bus en facilite la bonne desserte, avec une intermodalité efficace au niveau des deux gares.



Photomontage du bassin sud

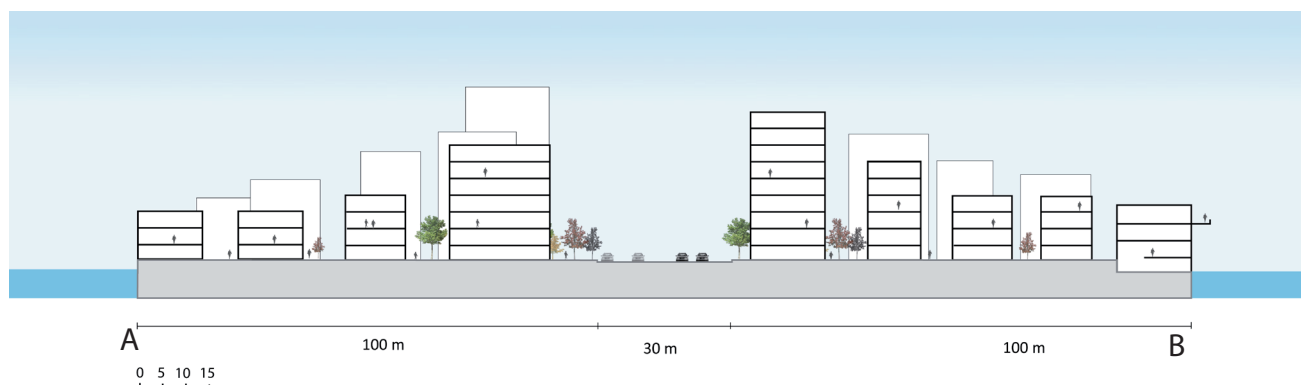
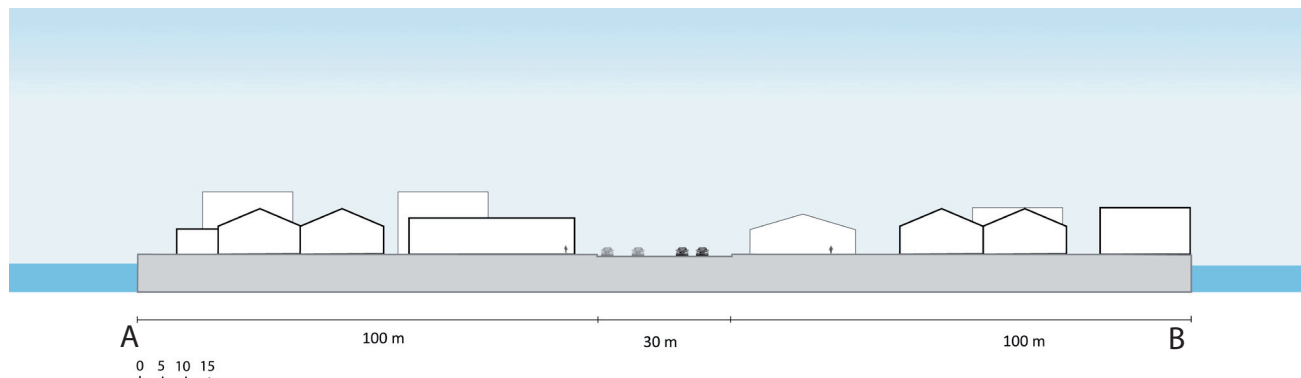
## Un rapport à l'eau plus intime

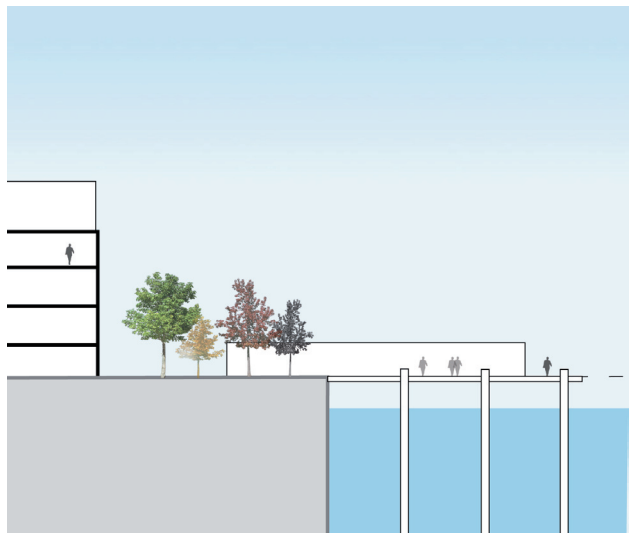
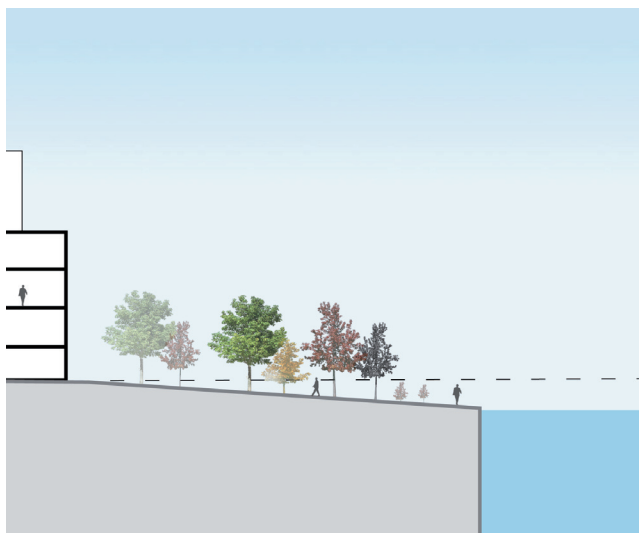
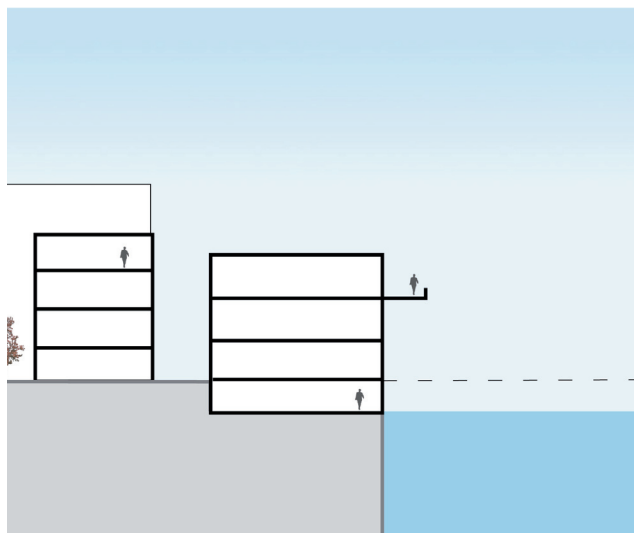
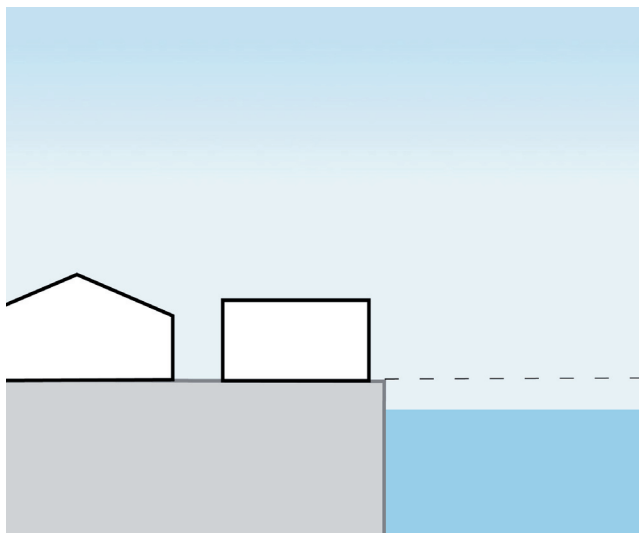
Les quais deviennent les générateurs d'une urbanité plus douce, liée à l'eau, domestique, calme et davantage résidentielle. La façade ouest qui donne sur la baie est aménagée selon une promenade piétonne, avec notamment des pistes cyclables. Elle donne à voir la baie et la skyline de Tokyo.

Les deux bassins sont traités différemment. Le bassin nord est l'occasion d'une programmation plus commerciale et événementielle, en lien avec le festival market développé sur le coude. Le bassin sud est travaillé selon un mode contemplatif, les façades ou cours extérieures des logements donnant directement sur l'eau.

Les grandes emprises libérées de la façade ouest (logistique ou parkings) constituent un bon point de départ pour l'aménagement des quais et du quartier. La transformation des axes en générateurs d'urbanité s'effectue parallèlement afin de favoriser l'installation d'un tissu moins dense sur le « T ». La maîtrise foncière menée en concertation avec le consortium facilite la mutation des parcelles et leur redécoupage si besoin.

Les tronçons de l'Arakawa Road qui ne sont pas concernés par le « coude » sont traités de la même manière que le « T » (urbanisation douce). Ils pourront évoluer en fonction du déplacement de la ville et de la progression de l'artère métropolitaine et se transformer en conséquence.





Les futurs différents rapports à l'eau à Shinkiba

## REFERENCES



**1-** Bornéo, quartier d'Amsterdam

**2-** Vue aérienne de Bornéo

**3-** Lyon Confluence

#### 4- PARCOURIR L'ÎLE DE SHINKIBA

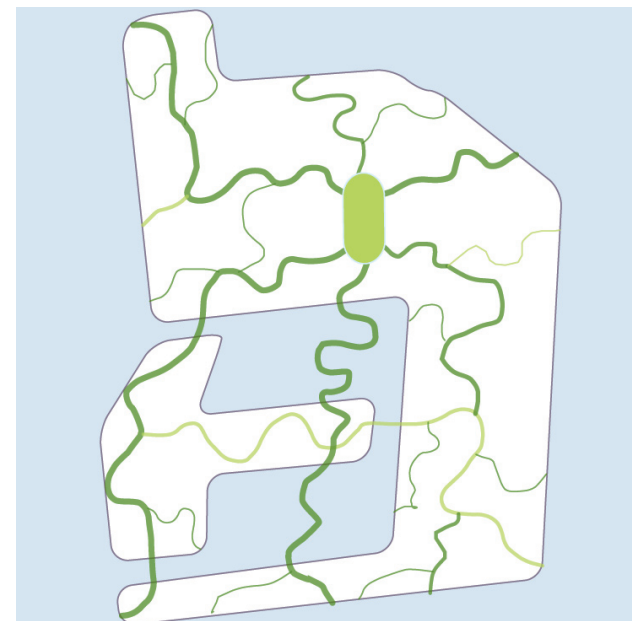
Afin que la ville de Shinkiba soit parcourable par le piéton, une infrastructure paysagère structure les circulations douces à l'échelle du terre-plein. Ce système infrastructurel est composé du nouveau parc de Dream Island, qui émerge du parc existant aujourd'hui, de la traversée de l'autoroute par le tapis décrit dans l'action 1 et de ramifications qui s'étendent sur Shinkiba et Dream Island, reliant des éléments de projet à des équipements sportifs et paysagers existants comme les serres de Dream Island, le Colisée et toute la partie centrale du parc, les terrains de baseball, les aménités du BumB, le petit parc de l'ouest de Shinkiba, les bassins ainsi que les friches. Le parc et les ramifications procurent des accès à l'eau, mettant ainsi en valeur les qualités paysagères du site. Les ramifications sont de largeur variable, elles s'élargissent parfois pour englober de larges espaces publics. Certaines ramifications s'élancent sur les bassins en formant des parcs flottants qui relient les rives dans un mouvement nord-sud. Le linéaire d'eau est parcourable et fait partie du réseau de ramifications.

Ainsi, cette infrastructure en réseau contribue à conférer une lisibilité et une unité au terre-plein. Elle a également pour fonction de fédérer autour d'un espace public et de constituer un équipement du quotidien pour les habitants. Les zones de vide deviennent en cas de séisme des lieux d'échappement.

Les ramifications interfèrent avec les différents éléments du site, créant une porosité dans les tissus urbains de diverse nature : les séquences ainsi créées

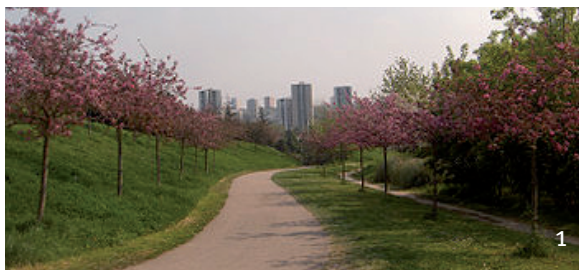
révèlent un paysage varié qui renforce les liaisons urbaines.

Ce système d'infrastructure paysagère permet aussi une mutation douce et progressive du site. En effet, il assure les transitions des friches : celles-ci, qui constituent la réserve foncière, s'intègrent aux ramifications au fur et à mesure de leur libération, avant d'être mobilisées pour construire la ville. Reste toujours un squelette de parc intouchable, celui qui figure les ramifications quand le site sera entièrement urbanisé.



Photomontage du bassin nord

## REFERENCES



- 1-** Antony
- 2-** Sceaux
- 3-** Parc de Sceaux

## REFERENCES



- 1-** Projet de structure flottante
- 2-** Parc des Tulipes
- 3-** Piscine flottante à Berlin





# PHASAGE



## PHASAGE

La mise en œuvre de notre projet passe par une nécessaire gestion des activités existantes qui profitent du site, à savoir la filière bois et logistique. Les équipements liés au tri des déchets pourront rester sur le site, dans la mesure où elles ne constituent pas des activités anti-urbaines. L'héliport sera délocalisé afin d'éviter les nuisances. Toute cette préparation des transitions est incluse dans la veille et la maîtrise foncière qui accompagne nos actions concrètes. Les ramifications de l'infrastructure paysagère (action 4) viennent valoriser l'existant et permettent de gérer les friches : elles constituent un pont entre l'ancien et le nouveau.

Notre projet vise à préparer l'installation de la ville pour 2040, sachant que le processus d'urbanisation se poursuivra encore après et que l'existant se modifiera en conséquence.

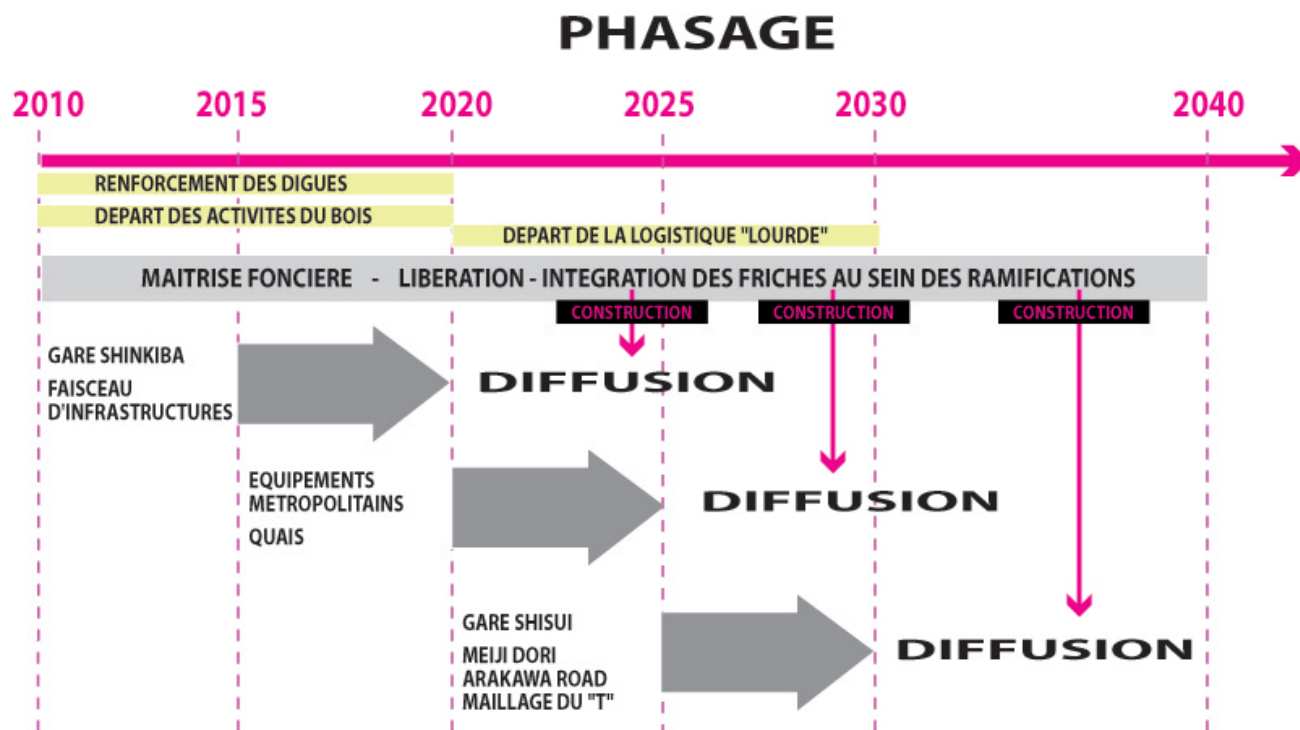
Le phasage se développe donc à partir des générateurs d'urbanité que nous avons identifiés sur le site. Chacun de ces générateurs contribue à la diffusion d'une « urbanisation », entendue comme un processus de mise en place de logements, d'équipements de proximité et d'aménité locales.

La transformation de la gare existante et la requalification du faisceau infrastructurel (la « coupure ») forment la première série d'actions sur le site. Elles contribuent à générer une dynamique d'urbanisation autour de la frontière qui sépare actuellement Shinkiba de Dream Island et autour de l'ancienne gare. Logements, équipements de proximité et activités tertiaires viennent se greffer à cette nouvelle

artère centrale.

Dans un deuxième temps, les équipements métropolitains sont installés le long de cette artère et contribuent à générer plus d'urbanité et plus de densité (logements, activités). Ils renforcent la dynamique d'urbanisation et favorisent l'attractivité renouvelée de l'île de Shinkiba. L'aménagement des quais (notamment autour du premier bassin pour le festival market et à l'ouest pour la promenade donnant sur la baie) inaugure une reconquête de l'eau et encourage la diffusion d'une nouvelle urbanité. Ces deux séries d'actions modifient durablement la perception et les pratiques liées au site.

Enfin, la création de la nouvelle gare de Shisui vient renforcer l'accessibilité du coude métropolitain et contribue à polariser un nouvel espace urbain au sud-est du terre-plein. Le travail de requalification de la route Meiji Dori à l'ouest et de l'Arakawa Road à l'est permet la diffusion d'une urbanisation plus douce sur le « T ». Le maillage est redéfini et affiné pour répondre aux exigences d'un quartier plus intime et résidentiel.



	2011	2012	2015	2020	2025	2030	2040
<b>TRANSFORMATION DU TP</b>	Digues renforcées pour permettre l'arrivée de logements						
<b>LOOP</b>	Bouclage du loop						
<b>MUTATION DES ACTIVITES</b>	Départ de l'activité du bois + libération des parcelles concernées + intégration de ces parcelles aux ramifications						
					Départ de la logistique "lourde"		
<b>MAITRISE FONCIERE</b>							
<b>ACTION 1</b>	Transformation de la gare : agrandissement, accès multiples						
				Installation du tapis			
<b>ACTION 2</b>	Agrandissement de la gare + programmes						
				Urbanisation autour de la gare de Shinkiba : logements, tertiaire			
						Mise en place de la gare Shisui	
							Urbanisation autour de la gare de Shisui : logements
	Rénovation / Construction des équipements sportifs						
	Installation des équipements culturels						
	Urbanisation autour du "coude" d'infrastructures : tertiaire, logements						
	Préfiguration du Festival Market						
					Installation du Festival Market		
<b>ACTION 3</b>				Requalification de Meiji Dori et du maillage du T			
	Urbanisation sur le T						
	Etudes pour le prolongement de l'Arakawa Road						
				Prolongement de l'Arakawa Road			
	Urbanisation autour de l'Arakawa Road						
	Etudes pour l'aménagement des quais						
				Aménagement des quais, notamment sur la façade ouest du T			
<b>ACTION 4</b>	Constitution des ramifications + intégration des friches						
				Libération des friches + consolidation du "squelette" de ramifications			
	Constitution du nouveau parc de Dream Island						

### OUVRAGES

DIMMER C., Towards an Optimized System of Networked Urban Open Space, The Seventh International Congress of APSA Hanoi, Asian Planning School Association 2003, 13 p.  
SCOCIMARRO R., Le rôle structurant des avancées sur la mer dans la baie de Tokyo, Production et reproduction de l'espace urbain, Université Lumière Lyon 2  
PRELORENZO C. (Dir.), La ville au bord de l'eau, Ed. Parenthèses, 1993

### REVUES

BAYE E., Grands projets et utopies pour les métropoles au Japon, Flux 2002/4 (n° 50)

### RAPPORTS

IAURIF, Densité : Opérations de logements et quartiers urbains, Décembre 2007, 110 p.  
Tokyo Metropolitan Government (TMG), Bureau of Port and Harbor, Port of Tokyo 2009, March 2009.  
Consortium du bois de Shinkiba, Urban Design Guideline, 2009

### SITES INTERNET

Histoire et Chiffres du port de Tokyo : [www.worldportsource.com/ports/JPN\\_Port\\_of\\_Tokyo\\_1380.php](http://www.worldportsource.com/ports/JPN_Port_of_Tokyo_1380.php)  
Plate-forme logistique AMB : [www.amb.com/sustainability/docs/casestudy\\_shinkiba.pdf](http://www.amb.com/sustainability/docs/casestudy_shinkiba.pdf)  
Plate-forme logistique « Japan Logistic » : [http://8967.jp/eng/finance/press\\_release/050921\\_01.pdf](http://8967.jp/eng/finance/press_release/050921_01.pdf)  
Port de Tokyo : [www.kouwan.metro.tokyo.jp/english/index.html](http://www.kouwan.metro.tokyo.jp/english/index.html)  
Tokyo Metropolitan Government : [www.metro.tokyo.jp/ENGLISH/PROFILE/policy03.htm](http://www.metro.tokyo.jp/ENGLISH/PROFILE/policy03.htm)  
A propos des «Tokyo Green Spaces» : <http://tokyogreenspace.com/links/>  
A propos des parcs à Tokyo : [www.tokyo-park.or.jp/english/park/index.htm](http://www.tokyo-park.or.jp/english/park/index.htm)  
A propos d'Umi-no-Mori: [www.uminomori.metro.tokyo.jp/](http://www.uminomori.metro.tokyo.jp/) et <http://fgautron.com>

### CONFÉRENCES

ISHIYAMA Satsuki, 09/02/2010, ENPC (notamment les documents de planification de la Mairie de Koto).



**ALICE AUVRAY, CÉCILE BOSSIÈRE, FABIEN CLAVIER, ALEXANDRE COLIN, XIANG LI, LAÏLA SABRI**

**M.S AMUR - ECOLE DES PONTS PARIS TECH - JUIN 2010**