

École des Ponts

ParisTech

amur

mastère spécialisé

# TOKYO SUR L'EAU

## Révéler Shinagawa comme une centralité maritime

**Aménagement et maîtrise d'ouvrage urbaine**  
Atelier International  
Grand Paris – Grand Tôkyô (mars 2016)

### Equipe projet

Faustine Calvet  
Charlotte Desmares  
Thibault Gensollen  
Jian Guan  
Catherine Perrin

### Enseignants

Nathalie Roseau  
Corinne Tiry-Ono

Promotion 2015 - 2016

UNIVERSITÉ  
— PARIS-EST

École nationale  
des ponts  
et chaussées

6 et 8 avenue  
Blaise-Pascal,  
Cité Descartes

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

tél. 33 (0)1 64 15 30 00  
fax. 33 (0)1 64 15 34 09  
www.enpc.fr

## Shinagawa – The Maritime City

Shinagawa is a ward in Tokyo, lying both on hills and on land reclaimed from Tokyo Bay. Today it accounts for 400 000 inhabitants. It is famous for hosting Shinagawa Station, the sixth biggest in Tokyo with more than 900 000 passengers a year.

By 2020, a new train station will open between Shinagawa Station and Tamachi Station, on the Yamanote Line. This new station will host the Maglev, a new generation of the high-speed train which will link Tokyo and Nagoya in just 40 minutes. Thirteen hectares of land, created by the covering of railway tracks between Shinagawa and Tamachi, will be dedicated to business development.

Located on the Yamanote Line, close to both the various urban centres of Tokyo and Haneda Airport, Shinagawa benefits from its exceptional location, as it is very much sought after by international companies. As a consequence, the Japanese Government and the Tokyo Metropolitan Government have based a large part of their internationalisation strategy for the capital on Shinagawa. The area, therefore, appears as highly strategic for the future development of Tokyo.

The site analysis reveals a lack of interaction between the various components of Shinagawa. This organization follows the site's geography, made of canals and reclaimed lands and crossed by heavy infrastructures, creating deep urban fractures.

We have shown that Shinagawa lies in a strategic location, as it is the only centre of Tokyo which connects the city and the bay. As such, the site concentrates issues and challenges belonging to both the city – new train station, new international business district – and the bay – proximity from the water, canals, and evolution of harbour activities.

The cohabitation of the city and the bay allows for the development of a true maritime city. The sea appears as the key element of Shinagawa, potentially healing the site's geographical fractures. The area's redevelopment can thus integrate the maritime dimension as its central component. Indeed, the sea:

- Can meet the various challenges of the site
- Gives its identity to Shinagawa
- Can help soften the site's geographical fractures

We have therefore centred our action on combining the intensity of Tokyo's urban life with the most relaxed atmosphere of the bay, while always keeping in mind the general evolution of these two spaces. Our project is based on existing elements, likely to bring life and dynamism to Shinagawa. The old stage city, the canals, the university and the uphill residential area all appear of great interest to implement Shinagawa's maritime future.

To meet the vision of Shinagawa as a maritime city, it has been decided to phase the project in two.

First, the maritime dimension would be revealed so as to create conducive conditions to the area's development. This phase is mostly about enhancing the visibility of existing elements, through walks, promenades and the promotion of alternatives modes of transportation, such as bike share systems. On a local scale, this first phase will seek to soften the fractures by developing three East-West axes, crossing the site from the station to the bay, across physical borders and infrastructures.

The strategic location of Shinagawa and its canal network makes it possible to imagine the establishment of a multimodal connexion between trains and ships.

The Olympic Games 2020 will thus be the opportunity to implement an extended waterbus network, so as to connect Shinagawa with the rest of the bay. In the same spirit, yet on a larger scale, a temporary ferry terminal would take place on the easternmost artificial island of Shinagawa, facing Odaiba and the bay. This terminal would also connect Tokyo with Haneda airport and Yokohama by the sea. Its creation could be made possible by the general tendency of industrial activities to be moved further away from urban areas.

Then, a second phase would capitalize on the first phase's achievements to actually implement the maritime city. In this phase, the project seeks to promote dialogue and interactions between Shinagawa's actors and stakeholders. A series of measures are proposed here:

- Help maritime companies to invest and settle in Shinagawa
- Diversify the Marine University's programs
- Boost the development of housing

Once these measures have been implemented, a series of actions will be able to develop. For instance, a mediation centre could open on a piece of available land by the northern canal. A congress centre, gathering city officials, businessmen, researchers and students around maritime challenges, could also be created within the new business district between the two train stations. Finally, a research centre could take place close to the ferry terminal, on the East side of Shinagawa, by the bay. These actions are all proposed as measures to bring the different entities to open on each other, and create a synergy process around maritime issues and challenges.

Although some of the measures proposed here may not be implemented, meeting this vision will eventually allow Shinagawa to embody the maritime city within the Tokyo Metropolis.

A closer look at the local scale shows two spaces that especially concentrate the area's challenges : on the one hand, the railway tracks destined to host the new train station and a new business district ; on the other, the large industrial, reclaimed island, on the East side, which is already undergoing transformation. Each of these two sites integrates issues and challenges related to the area's transformation, from local to regional and even national level.

Regarding the station district, it has been shown that 13 hectares of land will be created by covering up the tracks. This space will be dedicated to extending and enhance Shinagawa business centre. This project is a source of economic development for Shinagawa, yet it also creates a risk of urban trivialisation for the area by erasing its urban peculiarities and curiosities. The challenge for the project's stakeholders is thus to establish links between this new element and the rest of Shinagawa, so as to create a dialogue between the two. The maritime theme seems likely to bring the various entities together, and to participate in making Shinagawa the interface between the city and the bay.

Water would be integrated into the business district under various forms. Regarding urban programs, companies whose activities are related to water – fishery, shipping, maritime sciences, transportation – could be encouraged to settle here. Another action would consist of creating a congress centre able to be attractive for all the area's actors, in order to set up sea-related events. Physically speaking, a water mirror could take place on the district's central square. Finally, lookouts could be developed atop the district's office towers, so as to make Shinagawa, the city and the bay visible to all.

If the business district's metropolitan accessibility is ensured by the two large train stations, it would be reinforced by the Waterbus connexion established within the new station. Its local accessibility would eventually combine several modes:

pedestrian, bikes, and a cable car linking the area with the top of the West hill.

Regarding the industrial reclaimed island on the East side of Shinagawa, its location and the departure of container activities give it a strong potential for urban development.

The risk of monofunctionality could be avoided by implementing socially- and functionally-mixed programs. These programs would thus combine housing for families and students, shops, cultural activities or local services. The building's height will be organised so as to allow each one to enjoy the view of the bay. The buildings will, therefore, decrease in height as they are built closer to the seafront.

Taking place on most of the island's surface, a vast park would replace the current industries and container terminals. At first established around the ferry terminal, it would subsequently spread on the island following industries' departure. This aquatic garden would draw its character from its relationship to water, which would be altogether visible, accessible and understandable. Aside from enjoying the view on maritime traffic, visitors would thus be able to discover the many functions of sea and water in urban life.

The vision proposed here for the future of Shinagawa is an invitation to reconsider the relationship between the Tokyo Metropolis and its bay. The redevelopment of Shinagawa is, therefore, a great opportunity for Tokyo to open itself to the bay. This vision could be achieved by creating visual, functional or sensitive links between the city and the water.

The redevelopment of other sites across the bay of Tokyo, linked with the new maritime centre of Shinagawa, could anchor and deepen the relationship between the city and the sea, and thus extend the notion of the maritime city to the Tokyo Metropolis as a whole.





École des Ponts  
ParisTech

# **TOKYO SUR L'EAU**

*Révéler Shinagawa comme une centralité maritime*



I. PROFIL DE VILLE : la ville maritime .....	p.4
II. ANALYSE ET ENJEUX .....	p.6
III. SCENARIOS : Shinagawa, une centralité maritime révélée .....	p.21
1. Phase 1 : Révéler et mettre en cohérence le paysage urbain maritime	
2. Phase 2 : Favoriser le dialogue et cofabriquer la ville maritime	
IV. ZOOMS .....	p.32
1. L'emprise ferrovière: quel avenir pour le quartier de la nouvelle gare?	
2. Le terre plein industriel: quel avenir pour cet espace en reconversion?	
V. CONCLUSION .....	p.44

La ville maritime renvoie à un profil urbain dans lequel l'espace de la ville et de la mer trouvent écho et peuvent illustrer une rencontre, une interface ou encore une opposition incarnées par des formes urbaines contrastées.

Toutefois, certaines constantes permettent d'esquisser un profil de ville maritime. Il est caractérisé par une certaine proximité physique de l'espace marin (initié par le vent, la vue, l'odeur) ; une intégration de la logique maritime dans l'économie de la ville (par l'activité du port, des docks, des industries maritimes) et une appropriation culturelle de l'eau (à travers les traditions, l'histoire, les usages).



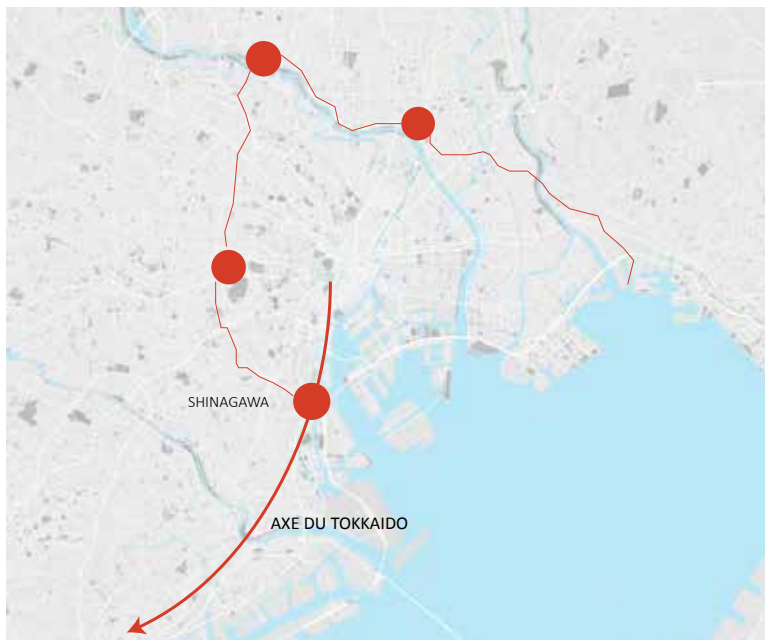
Au Japon, l'eau joue un rôle culturel important. Dans le shintoïsme, l'eau est un élément purificateur et esthétique, mis notamment en scène dans les jardins japonais inspirés des jardins chinois. La plupart des jardins japonais sont alors alimentés par des cours d'eau naturels ou des canalisations pour représenter des torrents ou des rivières côtières, et ainsi évoque le grand territoire en le miniaturisant

L'eau est omniprésente dans l'art urbain et occupe, de fait, une place prépondérante dans la dénomination des lieux. Aussi, la signification de Shinagawa provient étymologiquement de « gawa », la rivière.





Historiquement, Shinagawa est l'une des anciennes «villes étapes» de la période Edo, situé sur l'axe marchand le plus emprunté de l'époque, l'axe du Tokkaido. La ville étape était liée à la mer, elle accueillait les marchandises et les marins venaient s'y retirer en passant par les canaux aménagés pour atteindre la ville étape.



Portes d'Edo

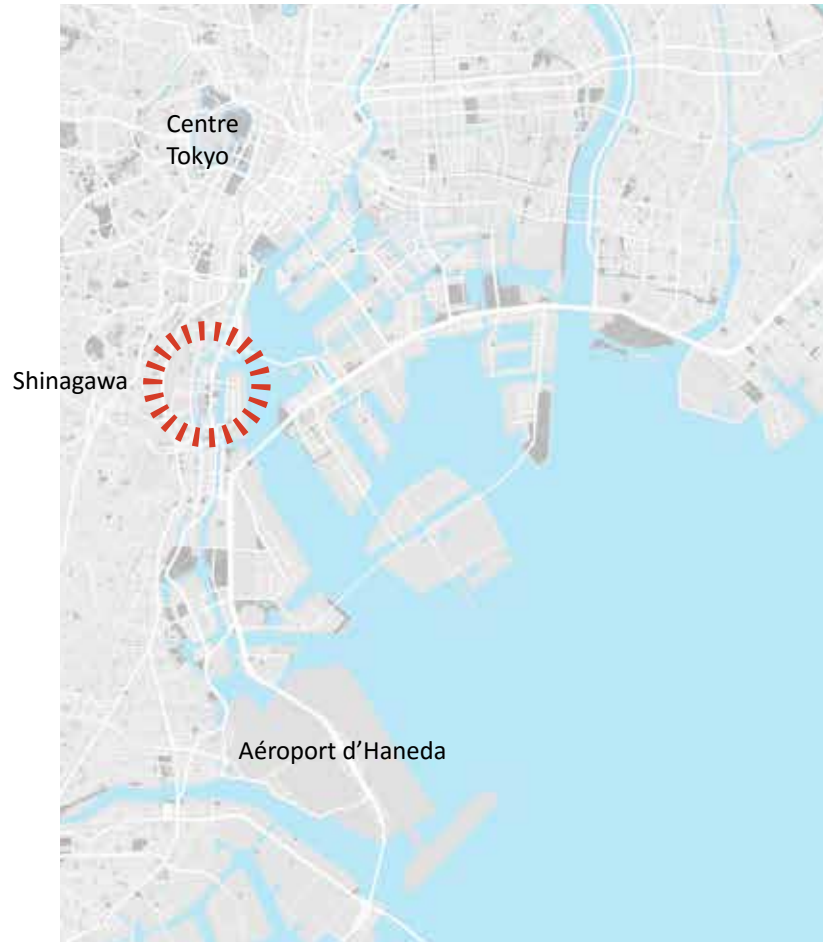
La ville traditionnelle de Shinagawa a été annexée à Tokyo en 1932. Progressivement, alors qu'il s'agit d'une ville tournée vers l'eau, elle est détachée de son milieu par la construction de terrains artificiels pour accueillir des industries.

La première gare ferroviaire est implantée au nord de la ville mais elle périclète et est reconstruite du fait de l'accroissement des flux suivant l'axe historique.

Située sur le corridor industriel régional Tokyô-Kawasaki-Yokohama et à l'interface de la baie de Tokyo, Shinagawa accueille plusieurs infrastructures de transport majeures et de nombreuses manufactures. Elle voit par ailleurs son territoire croître à l'est, dans la baie, avec l'aménagement progressif de terrains artificiels à vocation industrielle. La gare de Shinagawa est reconstruite en 1953 mais c'est au cours des années 1970 que la verticalisation du quartier s'amorce à l'ouest. Dans les années 1990, la gare est réaménagée pour accueillir le Shinkansen et désengorger la gare centrale de Tokyo.



## Shinagawa, un quartier marqué par l'histoire



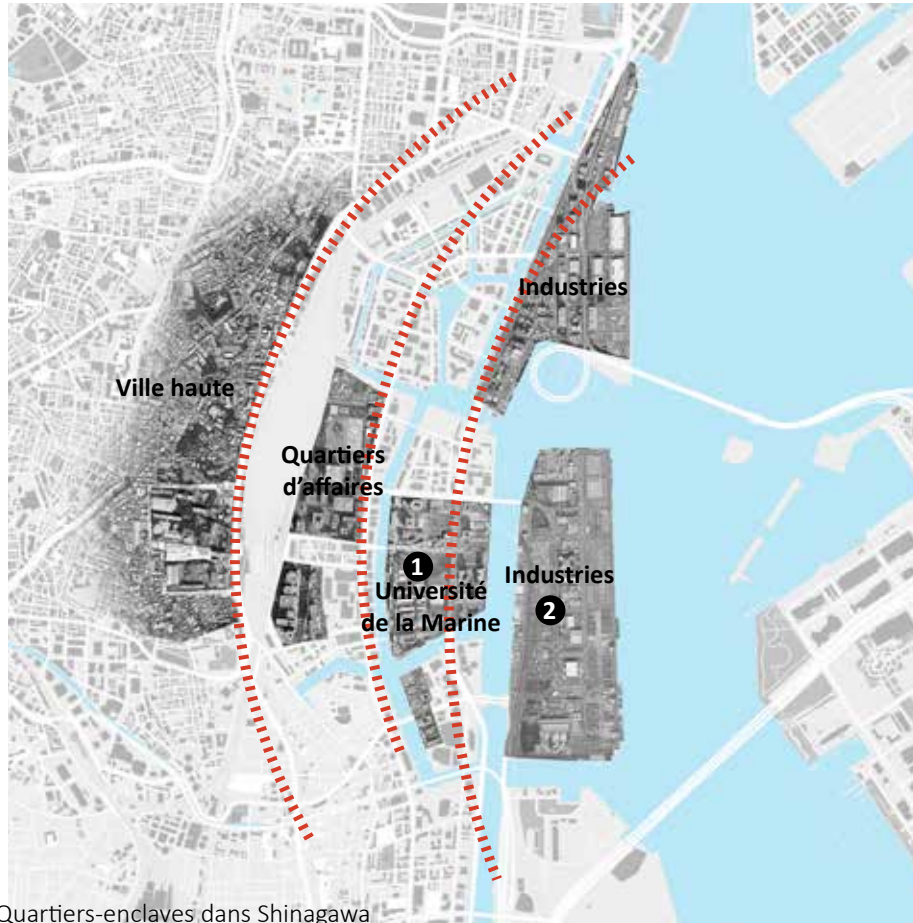
En 2027, une nouvelle gare sera aménagée au nord Shinagawa et au sud de celle de Tamachi, pour accueillir un nouvel équipement majeur, le « Maglev ». Ce train express reliera Tokyô et Nagoya en 40mn. Un site à de 13 ha, actuellement un faisceau ferroviaire à ciel ouvert, sera aménagé autour du terminal du « Linear Chûô shinkansen » et tirera profit de l'arrivée de la nouvelle ligne et de la gare.

Située sur la ligne circulaire Yamanote, à proximité des centres urbains tokyoïtes, et de l'aéroport international Haneda, Shinagawa bénéficie d'une nouvelle attractivité et d'un potentiel de développement à grande échelle. Dans ce sens, l'État japonais et le Gouvernement métropolitain de Tokyô s'appuient notamment sur Shinagawa pour mener une stratégie d'internationalisation de la capitale depuis 2011. Au regard de ces nouveaux enjeux de développement, Shinagawa apparaît comme un site stratégique de développement de la métropole de Tokyo.



# Shinagawa, un quartier mosaïque

Une fragmentation programmatique forte



Quartiers-enclaves dans Shinagawa

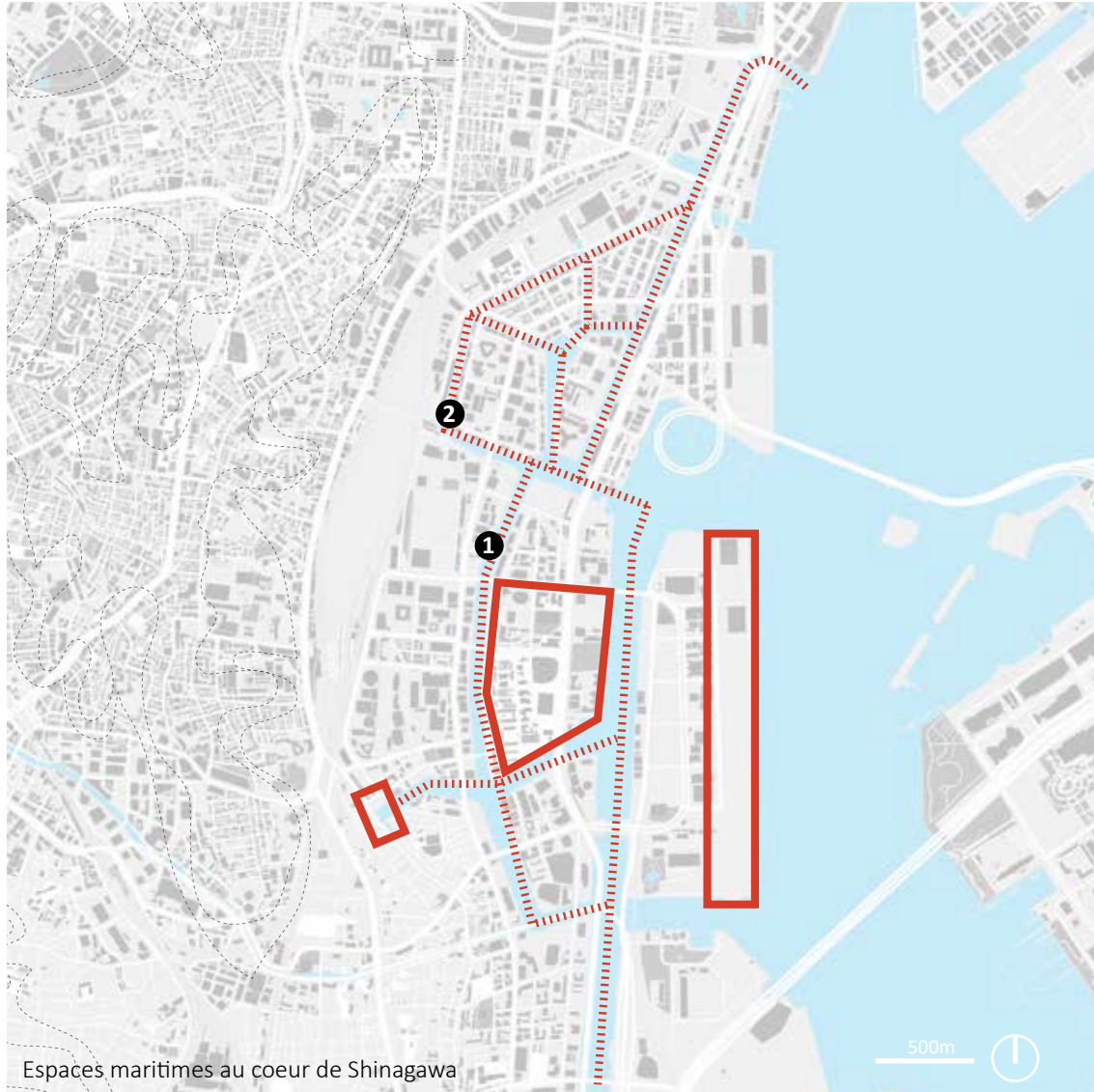
Différents espaces aux ambiances urbaines spécifiques sont recensés sur le site :

- un quartier tertiaire, composé de bâtiments hauts et massifs.
- une ville haute résidentielle
- des quartiers résidentiels haut de gamme composé de hautes tours dans la ville basse
- la ville étape de Shinagawa, majoritairement résidentielle et commerciale, présentant des ruelles étroites et aménagées pour la promenade piétonne
- une université de la marine fonctionnant indépendamment de la ville, fermée sur elle-même
- un terre-plein encore majoritairement industriel, occupé par un port à conteneurs mais présentant cependant quelques nouveaux bâtiments de logements et de gros équipements (incinérateur et central hydro-électrique)



# Shinagawa, un quartier mosaïque

Une omniprésence du maritime



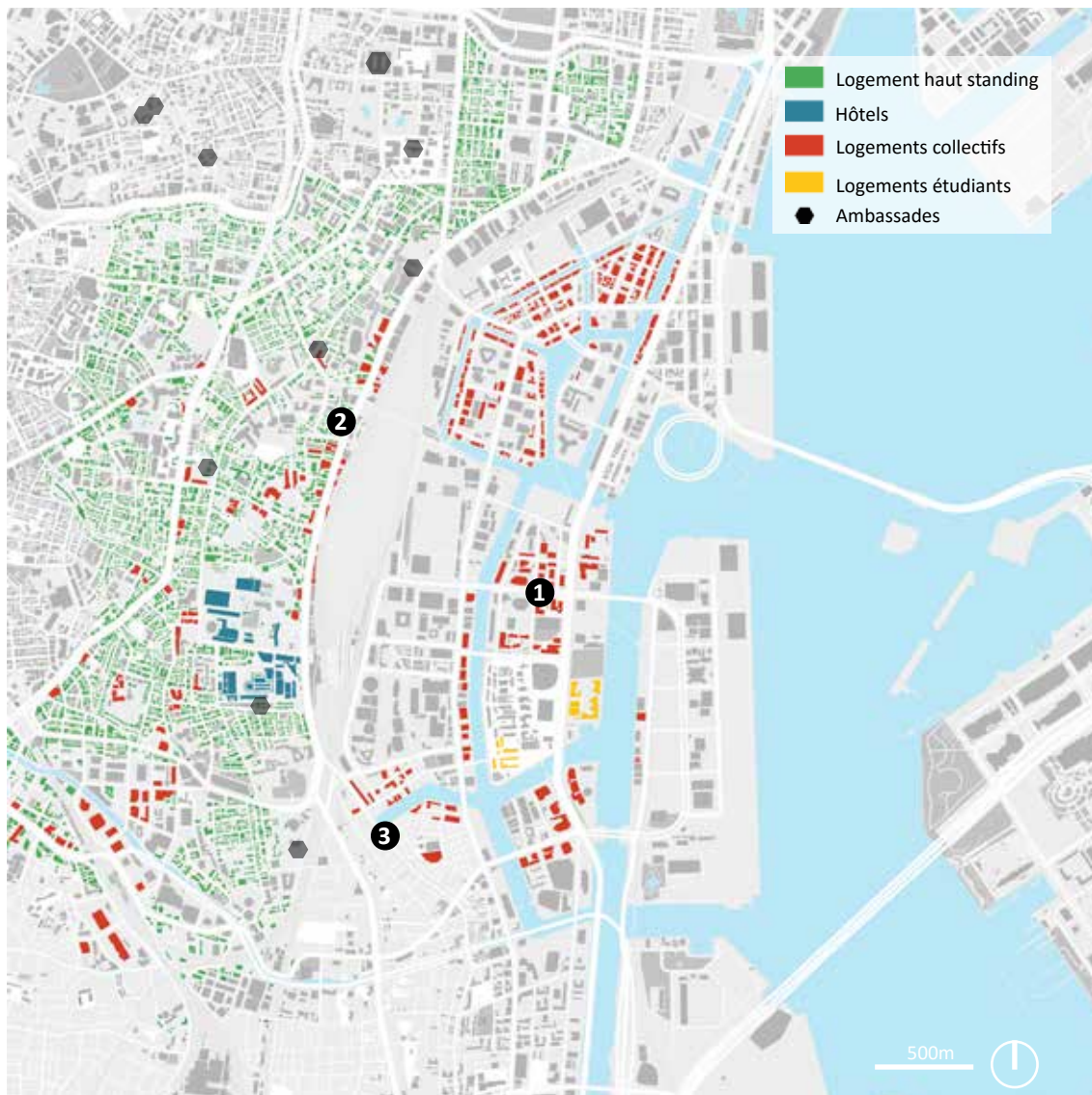
# Shinagawa, un quartier mosaïque

Une hyperconnectivité à différentes échelles



# Shinagawa, un quartier mosaïque

Des espaces résidentiels diversifiés



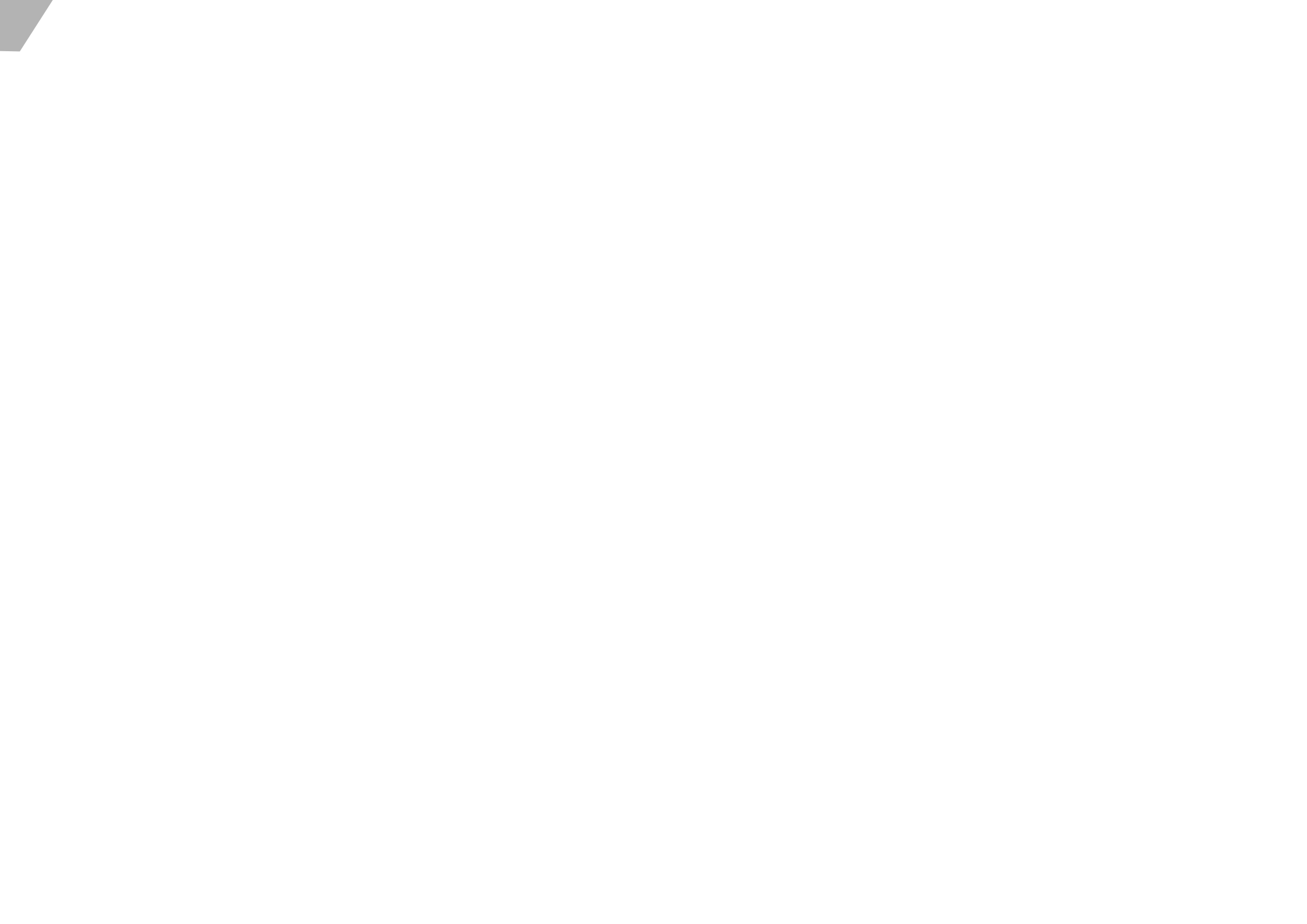
①



②



③





Espaces actuellement en cours de changement

L'analyse de site permet de déceler une organisation spatiale fractionnée, en îlots, suivant nettement la géographie spécifique du site, elle-même directement liée aux terre-pleins et canaux qui provoquent de réelles ruptures urbaines.

Ce fonctionnement en îlots suit les infrastructures lourdes omniprésentes sur le site de Shinagawa, marquant des bandes Nord-Sud.

Le fonctionnement du quartier est marqué par la structure Nord-Sud des infrastructures de transports.

Les grands équipements métropolitains (incinérateur, centrale hydroélectrique, emprise ferroviaire) témoignent du processus de formation du quartier, tout en venant aggraver les ruptures urbaines.

Par ailleurs, l'hypothèse probable du développement d'un quartier tertiaire au bâti vertical, en réponse à l'arrivée de la nouvelle gare, amène des questionnements sur l'accentuation de cette tendance.

On peut en effet craindre un risque de banalisation des quartiers résidentiels, notamment traditionnels, par l'accroissement de l'activité tertiaire sur le site.

Le diagnostic met en avant des éléments du site qui semblent porteurs de potentialités importantes à protéger, ou sur lesquelles s'appuyer :

La dimension maritime du site apparaît centrale du fait de la localisation de Shinagawa en bordure de baie, ainsi que la présence de nombreux canaux qui en font un espace particulier. Quelques programmes, comme l'Université de la marine ou encore les ports à conteneurs rappellent l'aspect productif de la ville maritime.

L'aspect résidentiel, incarné par des formes multiples (logements étudiants, logements de haut standing sur la ville haute en lien avec les ambassades, logements collectifs, ville étape et enclaves d'hôtels) permet à Shinagawa de s'imposer comme une centralité atypique en regard des autres centralités urbaines tokyôites.

Par ailleurs, l'intermodalité et l'hyperconnexion caractéristique des quartiers tokyôites, font de Shinagawa un véritable noeud multimodal, du fait de la présence de deux gares, du passage du Shinkansen, du transit pour l'aéroport d'Haneda ou du port de Yokohama, et de l'arrêt de ligne JR Yamanote. Cette hyperconnexion crée cependant de nombreuses fractures et ruptures urbaines sur le site du fait de la présence de nombreux réseaux d'infrastructures lourdes.





L'étude de l'échelle locale permet d'identifier deux espaces incarnant les enjeux actuels de la transformation du quartier.

D'un côté, le faisceau ferroviaire destiné à accueillir la nouvelle gare de Shinagawa et le nouveau quartier d'affaire.

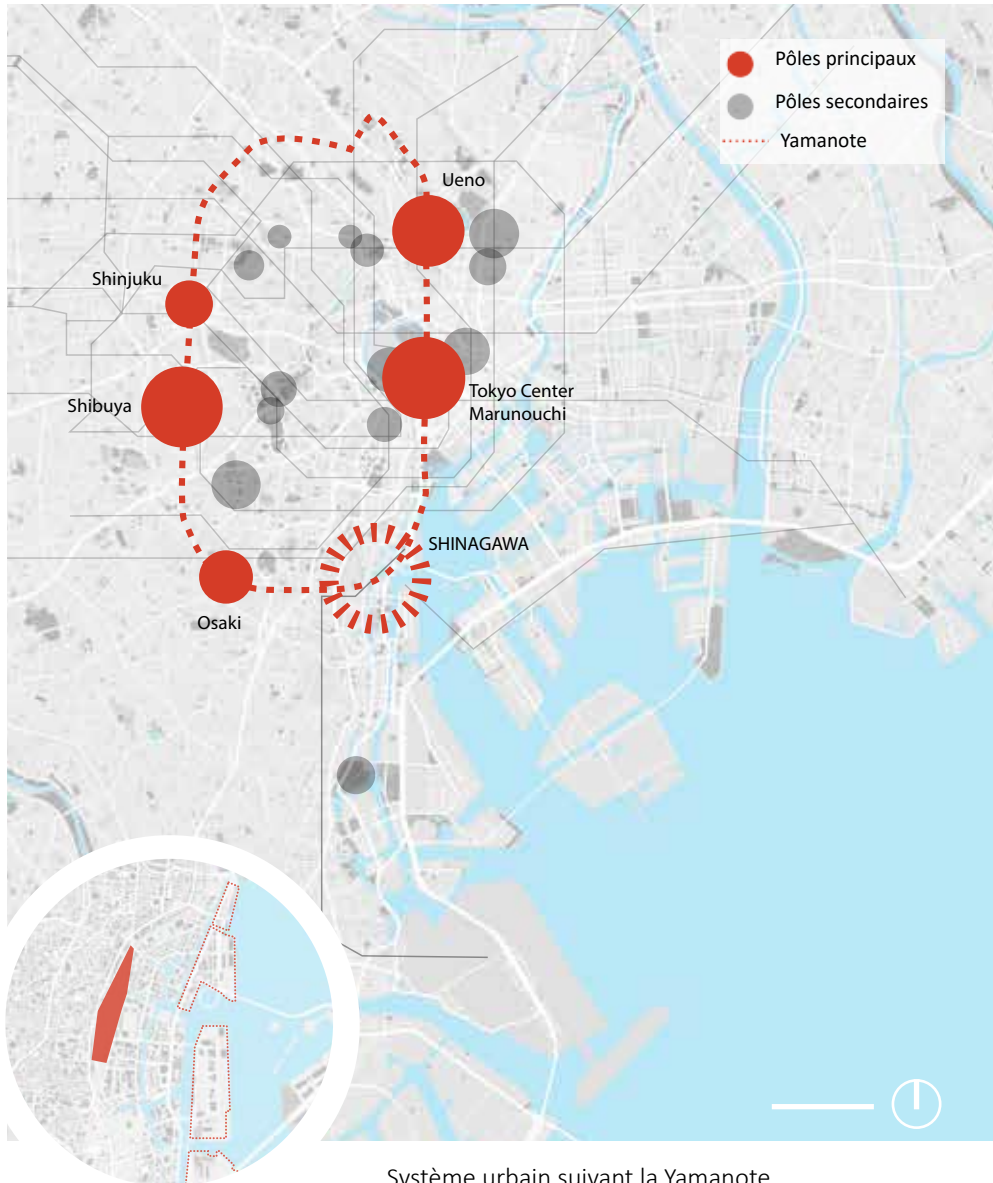
De l'autre, le terre-plein industriel, à l'est du site, en cours de transformation du fait de la présence d'entrepôts vides et d'opérations de logements récentes.

Ces deux sites renvoient chacun à des problématiques aux multiples échelles, du local au régional.



Projet de la nouvelle gare

# Shinagawa, au coeur d'un système urbain polarisé



Système urbain suivant la Yamanote

Le site de Shinagawa s'intègre dans un réseau de polarités urbaines, toutes reliées par le réseau ferré de la ligne JR Yamanote. Cet ensemble crée un système dans lequel Shinagawa s'intègre et constitue un pôle complémentaire des autres. La création de la nouvelle gare pour l'arrivée du train Maglev va accentuer l'effet de polarisation autour de Shinagawa, en complémentarité du réseau multipolaire existant.



Marunouchi district, pôle d'affaire

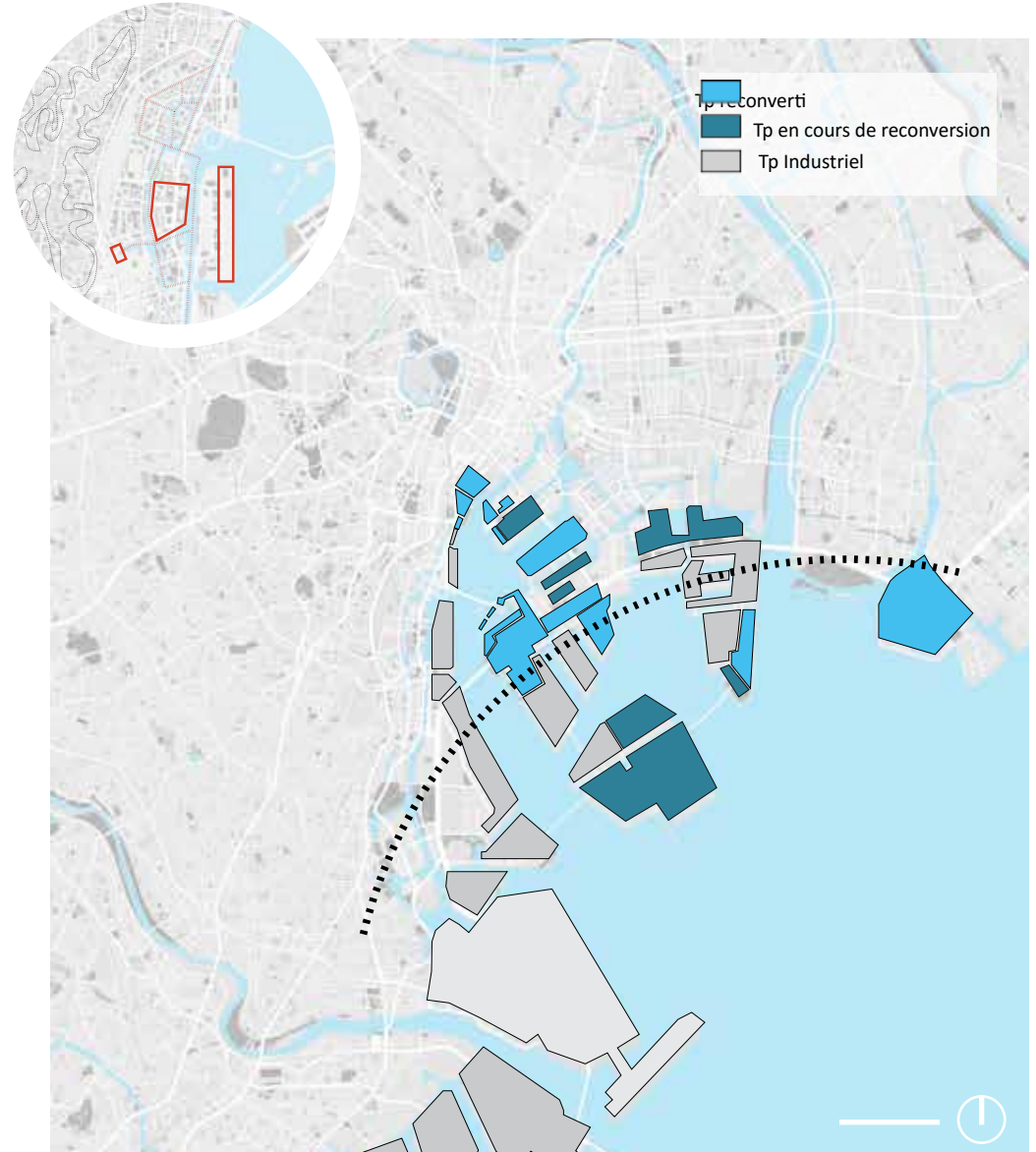


Shinjuku, pôle commercial

Historiquement, l'urbanisation de la baie s'est effectuée en gagnant de l'espace sur la mer avec les terre-pleins. L'extension de la ville a donc été aménagée de manière ponctuelle, à mesure des opportunités foncières liées à la création de terre-pleins, sans plan d'ensemble. Ce processus n'a pas permis à ces terres artificielles de s'ouvrir en se tournant vers la mer. Elles sont au contraire restées tournées vers la ville. De même, leur activité exclusivement industrielle n'a pas permis à la ville de se tourner vers l'eau, les terre-pleins ont constitué une limite entre la ville et l'espace maritime.

Aujourd'hui, l'analyse de l'occupation du sol à l'échelle métropolitaine (petite baie) permet d'identifier une tendance à la métropolisation sur sa face nord, du fait de la progressive urbanisation des terre-pleins industriels. On remarque en effet un glissement de l'activité portuaire vers le sud de la baie au profit d'une urbanisation progressive de la baie de la métropole tokyoïte.

Cette dynamique en cours permet de repenser le devenir des terre-pleins sur le site de Shinagawa dont l'on suppose qu'ils vont à moyen ou long terme, être désindustrialisés. Ce potentiel foncier pourrait stratégiquement constituer une opportunité afin d'ouvrir Shinagawa du côté de la baie.



En outre, l'analyse du fonctionnement des ports à l'échelle régionale (de la grande baie de Tokyo) montre une tendance à la mise en réseau de ceux-ci, dans un but de complémentarité. Si auparavant les ports fonctionnaient selon une logique individuelle, en concurrence avec leurs voisins, depuis 1967 le gouvernement a incité la mise en cohérence afin d'augmenter l'efficacité des ports de la baie. On passe d'un fonctionnement individuel à une logique de réseau.

Parallèlement au fonctionnement industrialo-portuaire de la baie, on constate une dichotomie Est/Ouest dans l'occupation du sol. La partie Ouest de la baie est plus urbaine et connectée par différents réseaux (ferré, liaison aéroport, ferry), à l'inverse de la rive Est qui est d'avantage dédiée à l'activité portuaire.

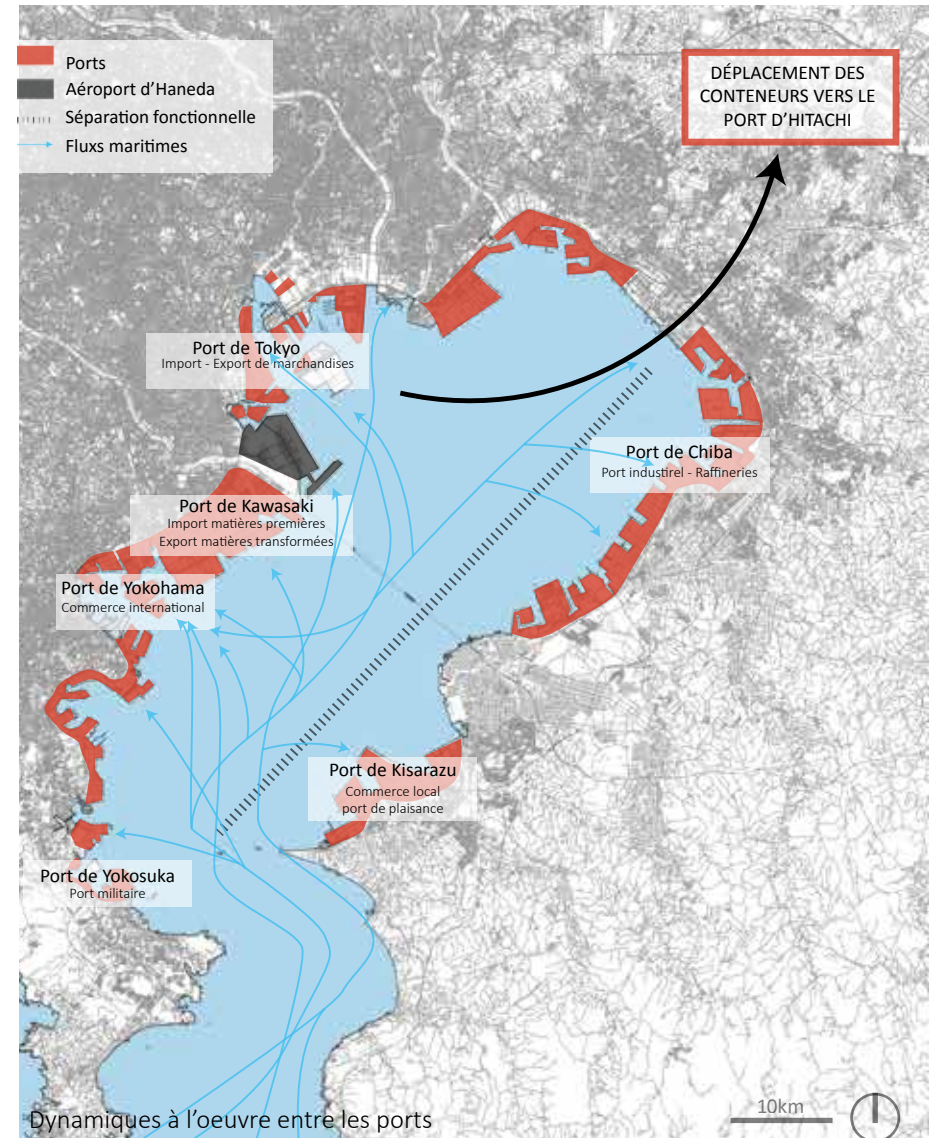
On remarque donc deux dynamiques d'occupation des sols à l'oeuvre :

- l'une liée au fonctionnement du port met en avant un réseau portuaire important et une activité industrielle dominante
- l'autre est liée à celle de l'urbain, hyper-connectée et reliée notamment à la métropole de Tokyo par un réseau de transports en commun dense et intermodal

L'activité industrielle encore très présente sur la baie soulève des questionnements quant à la tendance à une urbanisation de la baie. En effet, la création d'un nouveau port à conteneurs à l'extérieur de la baie amène à penser que la tendance future sera à un glissement progressif de l'activité de conteneurs au profit d'une urbanisation de la baie liée à l'étalement urbain.

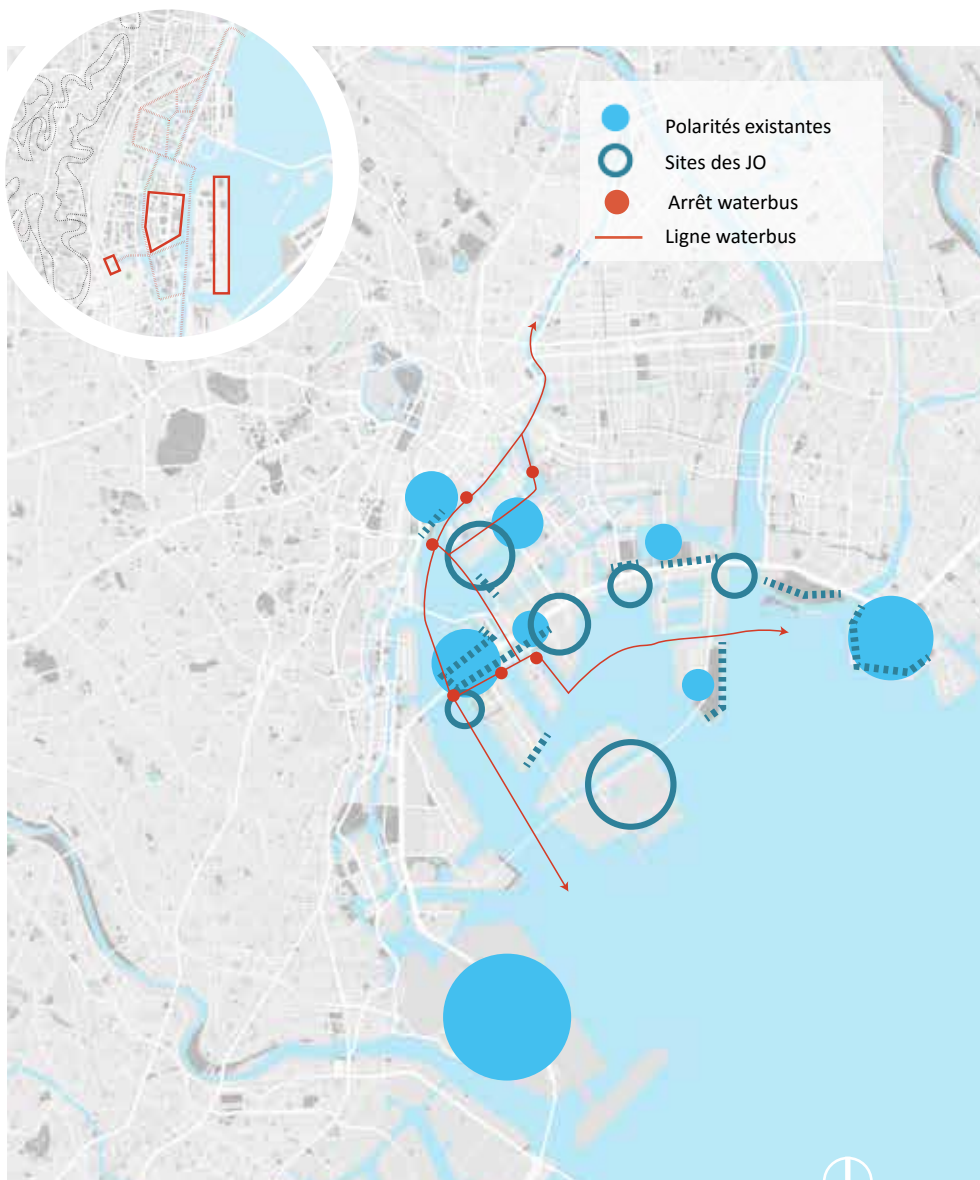
L'analyse de la baie de Tokyo à l'échelle régionale montre une dualité fonctionnelle d'occupation de la baie. Elle met en avant deux types d'activités : l'import/export, liée à la présence des ports d'une part, et le tourisme, lié à une activité plus urbaine, d'autre part.

L'analyse régionale confirme donc le constat d'une différenciation fonctionnelle de la baie de Tokyo, qui s'amplifie à l'échelle métropolitaine.



# Shinagawa, un quartier au coeur des réflexions métropolitaines

Un système baie en cours de redéfinition



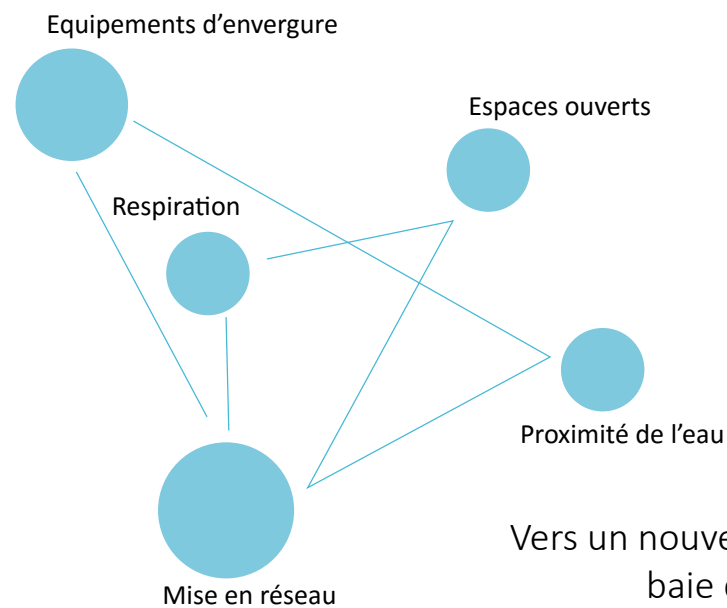
Une baie support de projets aujourd'hui

Cette analyse met en évidence l'existence d'un second système à Shinagawa, le « système baie ».

Celui-ci est en reconfiguration et on perçoit difficilement une stratégie d'aménagement d'ensemble dans les plans de la métropole de Tokyo.

On remarque en effet une progressive ouverture à la baie par la présence de nombreux programmes (urbanisation du sous-centre- Daiba, Rinkai-, futurs JO, marché au poisson, opération River City 2 etc.) venus remplacer l'activité industrielle sur les terre-pleins, au gré des opportunités foncières.

Cependant on relève un manque de cohérence d'ensemble dans l'aménagement de ces différentes opérations urbaines autour de la baie. La métropole a pourtant des velléités de mise en cohérence de l'espace de la baie qu'elle démontre, notamment à travers le projet de réseau de parcs, et les débuts du transport maritime via le waterbus + JO (3/4 sur la baie).



Vers un nouveau modèle pour la baie de Tokyo ?

# Shinagawa, un quartier au coeur des réflexions métropolitaines

Un système baie en cours de redéfinition



Vision de la baie par le Gouvernement

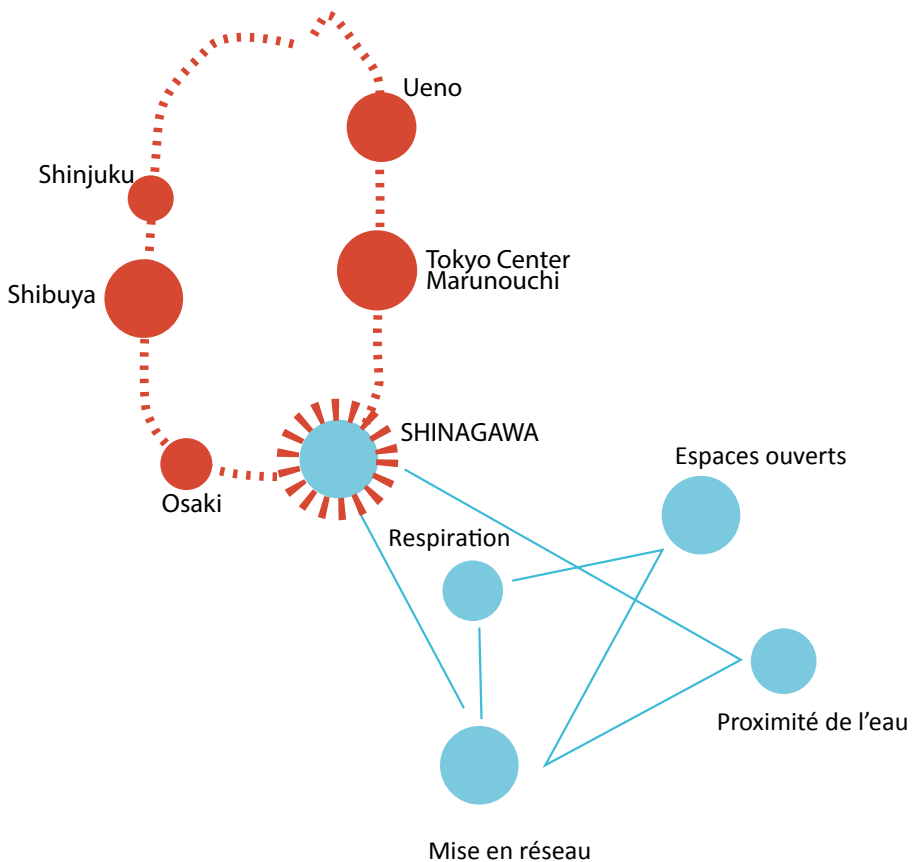


Vue de Daiba- Reconversion de Tp

Le projet d'aménagement du quartier d'Odaiba, à l'origine équilibré, intégrait des fonctions urbaines mixtes et de l'habitat. Cependant on perçoit aujourd'hui difficilement le projet d'ensemble voulu par le gouvernement métropolitain. Le quartier met en avant l'aspect loisir, l'eau y est avant tout utilisée pour ses dimensions visuelle et récréative. Par ailleurs, la position presque insulaire d'Odaiba, ainsi que son raccordement très relatif au réseau métropolitain de transports en commun, n'a pas permis le développement d'une réelle centralité urbaine.

En outre, l'aménagement de grands équipements sur la baie, ainsi que de plusieurs ports de conteneurs ou de loisirs, renvoie à cette même problématique d'une nécessité de mise en cohérence des différents équipements de la baie, passant potentiellement par une réorganisation de ceux-ci. En définitive, l'espace de la baie apparaît plus comme faisant le lien par le littoral, relié par ces différentes opérations urbaines et infrastructures de transport et dont le cœur (l'eau) ne semble pas être pensé comme un espace faisant le lien.

## Quelle vision pour Shinagawa?



L'analyse de site montre que la localisation de Shinagawa est stratégique vis à vis des deux espaces, ce qui constitue un élément particulier par rapport aux autres pôles du système urbain. Il s'agit de la seule polarité à l'interface des deux espaces.

Shinagawa est la seule polarité urbaine à la rencontre des deux systèmes. Le site concentre en effet à la fois :

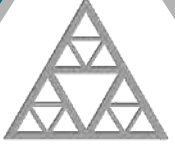
- les enjeux liés au développement du système urbain polarisé : arrivée nouvelle gare, centre d'affaire à dimension internationale
- et les enjeux liés à la baie : par sa localisation géographique et la porosité liée aux canaux et la présence d'espaces industrialo-portuaires, voués à se déplacer.

L'existence de ces deux systèmes qui se rencontrent à Shinagawa permet de penser le développement d'une ville maritime, résultat de la rencontre entre les deux systèmes.

Il s'agit de révéler Shinagawa comme une centralité maritime, résultat de l'hyper intensité urbaine et d'un environnement apaisé.

Dans cette vision, la dimension maritime est centrale, elle :

- permet de répondre de manière transversale à tous les enjeux identifiés
- donne de la cohérence et une identité au site de Shinagawa, elle fait sens
- permet d'appuyer l'aménagement du site sur un apaisement des ruptures



École des Ponts  
ParisTech

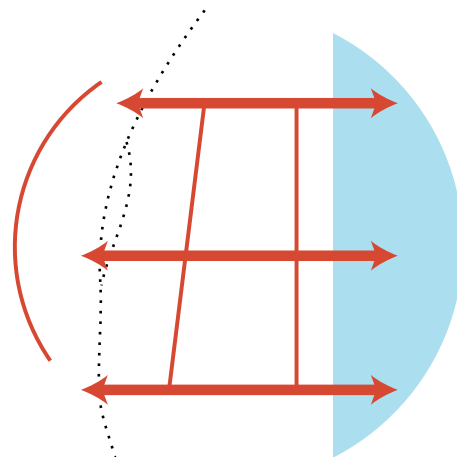


### Phase 1 - Court-terme (arrivée des JO)

Révéler et mettre en cohérence le paysage urbain maritime

### Phase 2 - Moyen et long terme

Favoriser le dialogue et cofabriquer la ville maritime



# Phase 1 : Révéler le paysage urbain maritime

Connecter Shinagawa à sa baie

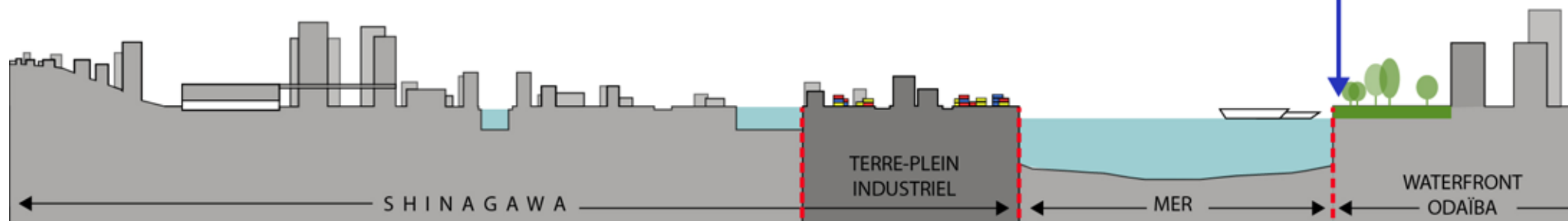
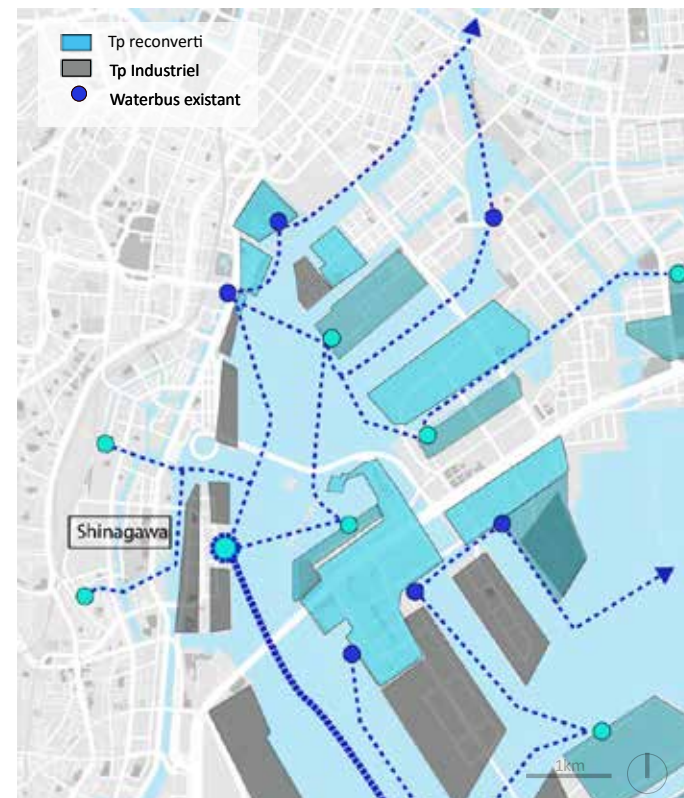
Il s'agit de révéler Shinagawa comme une centralité maritime, résultat de l'hyper intensité urbaine et d'un environnement apaisé.

Dans cette vision, la dimension maritime est alors centrale, elle permet de répondre de manière transversale à tous les enjeux identifiés en donnant de la cohérence et une identité au site de Shinagawa, elle fait donc sens. De plus, elle permet d'appuyer l'aménagement du site sur un apaisement des ruptures Nord-Sud identifiées au cours de notre analyse précédente.

Dans cette étape, on s'appuie essentiellement sur des éléments existants du site que l'on souhaite mettre en valeur, par le biais notamment de parcours, de promenades, et de mobilités plus douces, qui viendront compléter l'hyper-activité des quartiers de gare.

Il s'agit alors de connecter Shinagawa à sa baie, en utilisant l'opportunité de l'arrivée des Jeux Olympique et en développant le transport maritime.

Actuellement, le système de Waterbus reste sous-développé dans la baie, et Shinagawa n'est pas concernée par ce mode de déplacement. Les sites des JO se concentrant essentiellement sur des terre-pleins jusqu'à lors industriels situés au bord de la baie, nous proposons de nous appuyer sur la venue de cet événement et l'intensification concomitante du trafic de passagers afin de développer ce réseau de transports maritimes urbains. Cette stratégie passe à la fois par une intensification du trafic existant et la création de nouveaux arrêts à travers la baie. La légèreté des infrastructures nécessaires à la mise en place de ce réseau aquatique permet d'envisager une période d'essai durant la tenue des Jeux Olympiques, puis une pérennisation de ces équipements dans un second temps.



# Phase 1 : Révéler le paysage urbain maritime

Connecter Shinagawa à sa baie

Dans cet objectif, et pour permettre une efficacité de déplacement également à l'échelle régionale, un terminal maritime temporaire prendrait place sur le terre-plein jusqu'à lors industriel situé à l'est du site de Shinagawa, afin de développer une connexion maritime directe depuis l'aéroport d'Haneda ainsi que le terminal de Yokohama. La réalisation de ce nouvel équipement s'inscrit dans les politiques de déplacement des sites industriels et de réhabilitation des espaces de la baie que nous avons pu observer en étude analytique des dynamiques du quartier.

La position stratégique de Shinagawa permet d'imaginer d'utiliser les canaux pour permettre une connexion intermodale directe avec le système ferré. Le quartier verrait donc sa position de hub métropolitain renforcée à travers de transports maritimes.

A une échelle plus locale, cette phase a également pour objectif de décloisonner le site et de faciliter les déplacements au-delà des ruptures des infrastructures, très présentes dans le quartier.

Pour cela, on s'appuie principalement par la mise en valeur de trois transversales, perpendiculaire à des fractures Nord-Sud, de trois façons de voir et de parcourir Shinagawa.



Aujourd'hui: terre plein industriel, rupture.



Un terminal maritime pour ouvrir sur la baie



# Phase 1 : Révéler le paysage urbain maritime

Mettre en valeur des liaisons transversales

## Transversale 1

Comme développé précédemment, ce canal devient support de déplacement pour le réseau de Waterbus et permet de réaliser une réelle connexion intermodale avec le réseau ferré. De cette manière, le système de la baie en cours de redéfinition est connecté au système urbain polarisé.

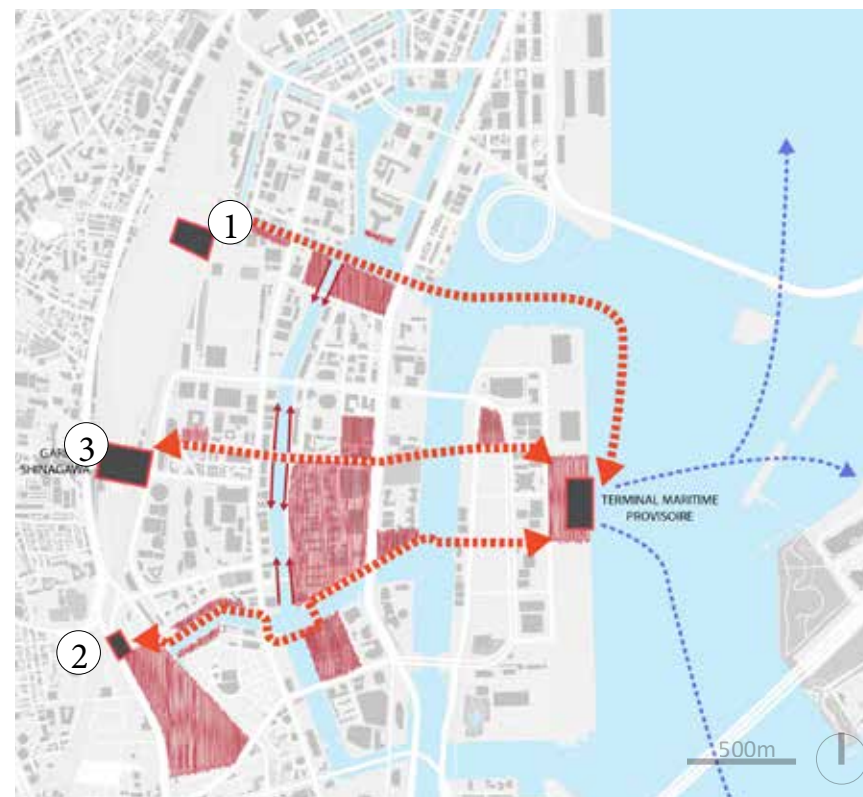
Certains espaces libres disponibles sont mis en évidence et peuvent être le support de développement d'aménagement d'espaces publics ou de nouveaux programmes qui viendraient renforcer le développement de cette liaison.

## Transversale 2

Il s'agit ici de proposer une promenade, une balade touristique au bord du canal qui s'appuie sur des espaces ou des programmes existants et offre à voir différents visages de la ville maritime : la ville Etape, les Yakatabune, le quartier des Docks, les espaces d'exposition de l'Université de la Marine, jusqu'au terminal maritime, et à un accès public enfin retrouvé au bord de la baie. Le développement de cette promenade ne demande pas d'aménagements lourds, et est envisageable par l'utilisation de la politique publique Canal Renaissance, initiée par le Gouvernement Métropolitain de Tokyo depuis quelques années. Quelques aménagements paysagers, des voies piétonnes et cyclables ainsi que deux passerelles piétonnes permettant de faciliter les traversées des canaux seraient nécessaires.

## Transversale 3

Face à ces ruptures liées aux infrastructures, il apparaît important de développer une liaison directe allant de la gare de Shinagawa jusqu'au terminal maritime projeté. Elle permettrait notamment de relier l'Université et le quartier d'affaires tout en décloisonnant les enclaves résidentielles et tertiaires au cœur de Shinagawa. Cette liaison est à imaginer comme un boulevard urbain aménagé, permettant la cohabitation automobile, cycliste et piétonne. Celui-ci permettrait de mettre en lien des espaces publics importants déjà existants sur le site, ne dialoguant pas réellement avec le quartier : la parvis ouvert de la gare actuelle de Shinagawa, l'espace ouvert de l'Université et son parc waterfront. De la même manière, seuls des aménagements paysagers ainsi qu'une passerelle sont nécessaires au bon fonctionnement de cet axe.



Les liaisons transversales:

révéler le site et faciliter les déplacements

Liaison ① : multimodalité : gare ferrovière/gare maritime

Liaison ② : balade piétonne : les facettes de la ville maritime

Liaison ③ : connexion piétons/vélo/voiture directe



# Phase 1 : Révéler le paysage urbain maritime

Mettre en valeur des liaisons transversales

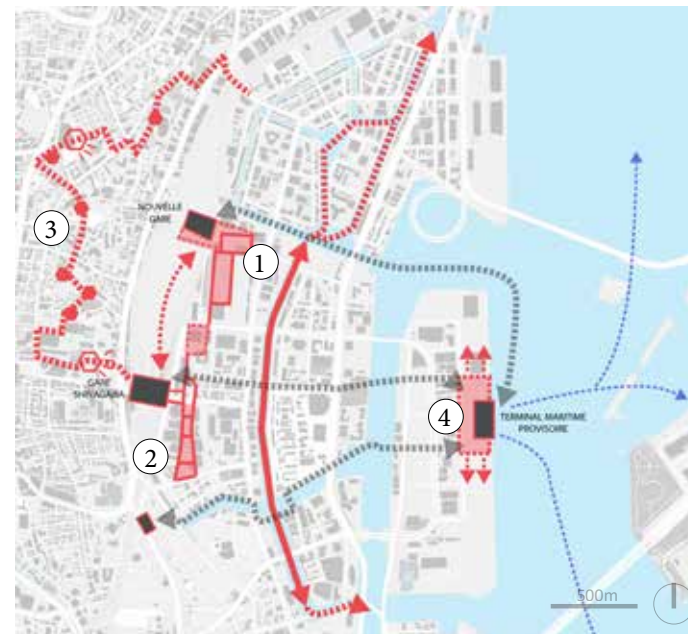
Un maillage par les liaisons Nord-Sud

Afin de renforcer le bon fonctionnement du quartier et la mise en valeur du paysage maritime, des promenades Nord-Sud viendraient permettre de mailler le quartier de Shinagawa et renforcer sa cohérence.

Certaines sont existantes, comme un aménagement piéton réalisé le long d'un canal, résultat de la politique de Canal Renaissance évoquée plus haut.

D'autres sont à compléter, comme la promenade sur les passerelles autour de la gare ou sur les parcs suspendus aménagés au-dessus des espaces de traitement de l'eau. Il s'agirait ici de compléter par de petites interventions des aménagements préexistants. On peut également imaginer que le prolongement de ces espaces passerait par le projet de développement de la nouvelle gare et de son quartier d'entreprises.

La création d'une autre balade au niveau de la ville-haute permettrait d'établir de réelles relations visuelles entre celle-ci et la ville basse. Il s'agirait ici d'aménager une promenade invitant à découvrir les nombreux petits temples ponctuant la ville haute et de prendre de la hauteur sur des belvédères offrant des vues sur la ville maritime. Les toits de certains hôtels ou de l'Université du Tokai peuvent être des supports d'installation de ces points de vue.



- ① La promenade le long du canal
- ② Le chemin des passerelles
- ③ La balade des belvédères
- ④ Le jardin aquatique



# Phase 1 : Révéler le paysage urbain maritime

Des éléments de mise en cohérence du quartier

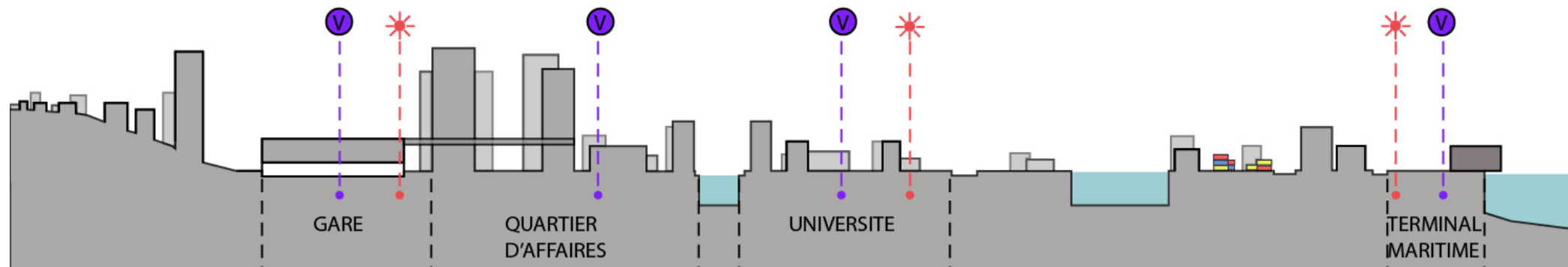
De plus, l'aménagement d'un espace public autour du terminal maritime permettrait à long terme, suivant les temporalités de libération du foncier industriel, de créer un réel espace public tourné vers la baie et une promenade Nord-Sud au bord de l'eau, renforçant ce maillage. Nous aborderons plus précisément le développement de ce terre-plein par la suite.

Ainsi, le quartier de Shinagawa trouverait une cohérence via les aménagements développés plus haut. Certains éléments ponctuels viendraient renforcer l'identité du quartier et permettre une image mentale claire de Shinagawa:

- La mise en place d'un système de vélo en libre-service serait à tester sur l'ensemble du quartier, invitant à parcourir le site et développerait des mobilités plus douces.
- Des points d'informations renseignant sur l'histoire de Shinagawa, et sur les balades possibles au cœur du site donneraient plus de visibilité aux aménagements réalisés.
- L'organisation de la fête du maritime permettrait d'asseoir cette première phase de mise en valeur des facettes du maritime et accentuerait une dimension touristique à imaginer en parallèle de l'évènement des Jeux Olympiques.



- ① Tester un système de vélos en libre service
- ② Proposer des points d'informations sur la ville et ses promenades
- ③ Organiser des évènements festifs-  
Fête du Maritime



# Phase 1 : Révéler le paysage urbain maritime

Fractures apaisées et liaisons douces

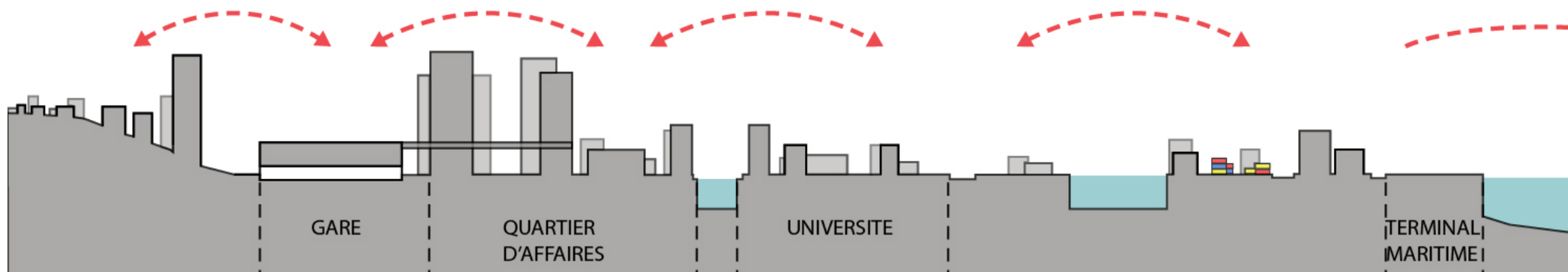
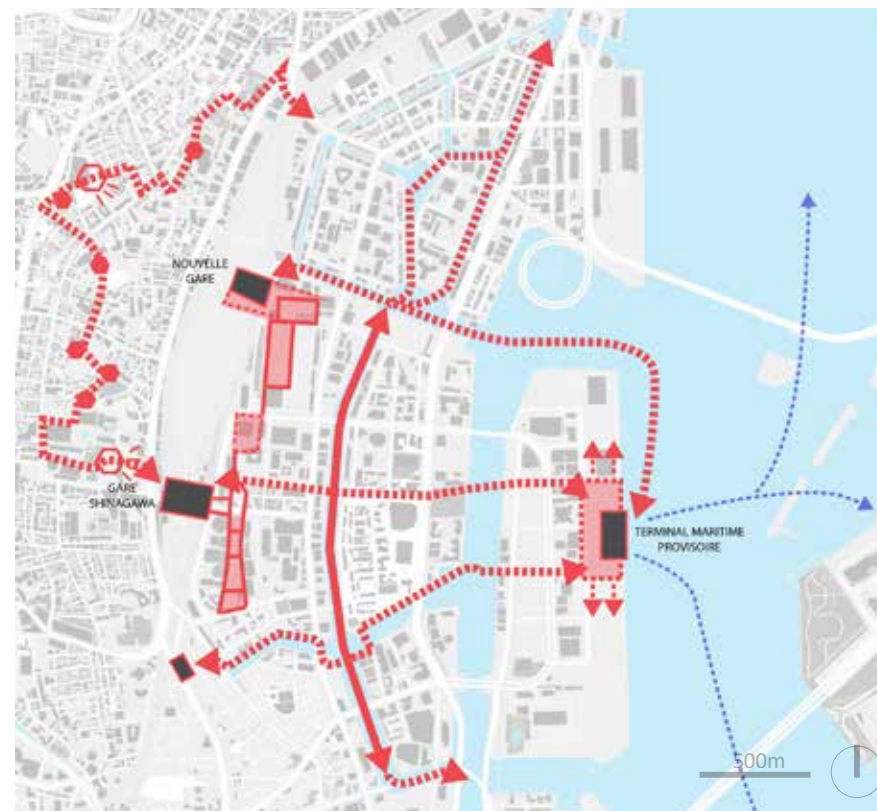
Ainsi, cette première phase permet de donner de la cohérence et de la visibilité à Shinagawa. Ce quartier voué à devenir un pôle attractif et économiquement intense par l'arrivée de sa nouvelle gare pourrait se développer au détriment des richesses identifiées sur le site au cours de notre analyse, notamment l'aspect résidentiel et habité du quartier. La mise en place d'aménagements légers montre ici qu'il est possible de développer le quartier comme un espace apaisé et vécu, combinant tous les usages possibles. Ce maillage mis en place permet alors d'aborder la phase 2 de développement du quartier de Shinagawa, créant ainsi une base solide à un développement programmatique plus fort.

## Un nouveau maillage:

- Parcourir aisément le territoire à différentes vitesses : liaisons piétones/cyclistes/voitures/ferrées/maritimes
- Découvrir les différentes facettes de la ville maritime

## Les politiques publiques mises en place :

- Marketing territorial
- Canal Renaissance
- Cession du foncier industriel
- Politiques urbaines préparatoires de la phase 2



## SCENARIO

Shinagawa, une centralité maritime révélée

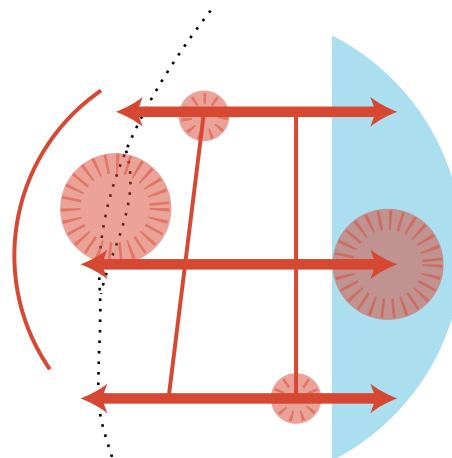
---

### Phase 1 \_ Court-terme (arrivée des JO)

Révéler et mettre en cohérence le paysage urbain maritime

### Phase 2 \_ Moyen et long terme

Favoriser le dialogue et cofabriquer la ville maritime





## Phase 2 : Favoriser le dialogue et cofabriquer la ville maritime

### Inviter les acteurs à dialoguer

L'ensemble des éléments de la phase 1 ont permis de préparer le socle, le support sur lequel la phase 2 va pouvoir prendre place. Il s'agit maintenant d'inviter les acteurs (universitaires, chercheurs, entreprises) à dialoguer. Pour cela, il s'agit dans un premier temps d'activer l'ensemble des politiques le déclouonnement des entités programmatiques.

#### Incitation à l'implantation d'entreprises liées à la marine

Une aide à l'implantation d'entreprises et sièges sociaux étrangers est déjà mise en place à Shinagawa. Celle-ci devra être renforcée afin de soutenir le développement international du site, en complémentarité des autres pôles du système urbain de Tokyo, déjà très attractifs au niveau international.

Les aides financières et administratives devront notamment favoriser l'implantation d'entreprises liées à la marine ou à l'eau, afin de favoriser les liens avec l'université de Shinagawa.

#### Diversification des programmes de l'université de la Marine

L'université de la Marine a l'ambition d'augmenter le nombre d'étudiants étrangers sur le campus. Toutefois cet objectif devra être plus revu à la hausse, afin permettre d'atteindre une masse critique pour une réelle attractivité à destination des étudiants et chercheurs étrangers.

Pour cela, l'action du ministère de l'éducation devra être volontariste et financièrement conséquente afin de donner les moyens à l'université de s'ouvrir à l'international. Outre la production de logements à destination de ces publics, le projet prévoit un élargissement des programmes universitaires, parallèlement à l'ouverture de crédits dédiés à l'apprentissage de langues étrangères (pour les japonais et pour la

population expatriée désireuse de pratiquer le japonais). Par ailleurs, des crédits supplémentaires devront être alloués pour l'ouverture d'une filière liée au commerce et à l'industrie maritime. L'objectif est d'asseoir l'unique université de la marine japonaise comme pôle d'excellence à l'échelle nationale voire internationale.

#### Soutien à une politique mixte du logement

La résidence est, dans ses formes multiples, un élément structurant qui fait de Shinagawa une centralité atypique en regard des autres pôles du système urbain Tokyoïte. Il s'agit d'une spécificité qu'il apparaît important de conserver, notamment en écho au surdéveloppement prévu de l'activité de bureaux autour de la gare.

L'analyse a montré que la politique de logement de la métropole de Tokyo tend à concentrer les moyens sur la baie. Une grande importance est accordée au contrôle des loyers via la mise en location de logements publics, dont le loyer est inférieur à celui des logements sur le marché privé.

De même, l'accent est mis sur un développement mesuré de l'activité en fonction du développement de l'offre de logements sur la baie.

De fait, le projet préconise l'incitation du gouvernement métropolitain à favoriser le respect de cette spécificité du site, tout en développant une offre de logements mixtes à destination des différentes catégories sociales vivant à Shinagawa.

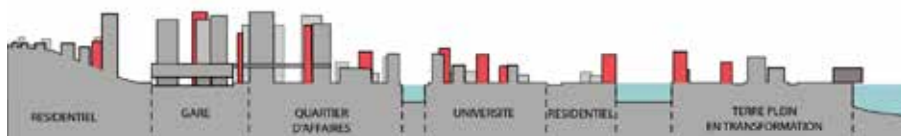
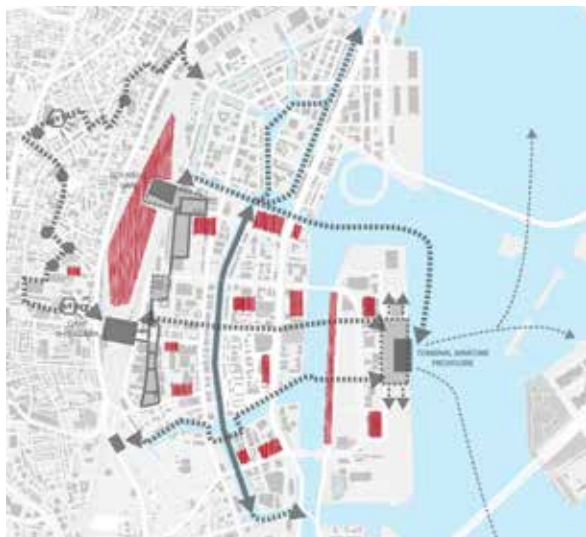
Une fois ces politiques lancées, des programmes et des équipements partagés pourront se développer à plus ou moins long terme, en prenant appui sur ce socle apaisé.

## Phase 2 : Favoriser le dialogue et cofabriquer la ville maritime

Inviter les acteurs à dialoguer

### La création de logements mixtes

La population de Shinagawa étant en constante croissance, il s'agit de proposer une offre de logements mixtes pouvant répondre à la fois aux besoins divers. Ces bâtiments ne seraient pas construits dans un secteur précis, car il s'agit plutôt de densifier le site là où les opportunités foncières le permettent, tout en évitant un cloisonnement des entités. Les logements mixtes sont un premier pas dans un objectif de dialogue entre les acteurs qui pratiquent le territoire.



### Un centre pédagogique et de médiation autour du maritime

Il pourrait prendre place sur le foncier disponible le long de l'axe de transport en waterbus. Situé à la fois à proximité des quartiers résidentiels, des écoles et de l'université, il profiterait à l'ensemble des acteurs.

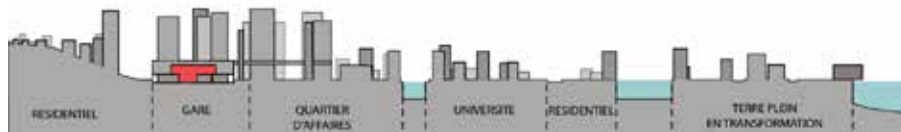


## Phase 2 : Favoriser le dialogue et cofabriquer la ville maritime

Inviter les acteurs à dialoguer

### Un centre de congrès

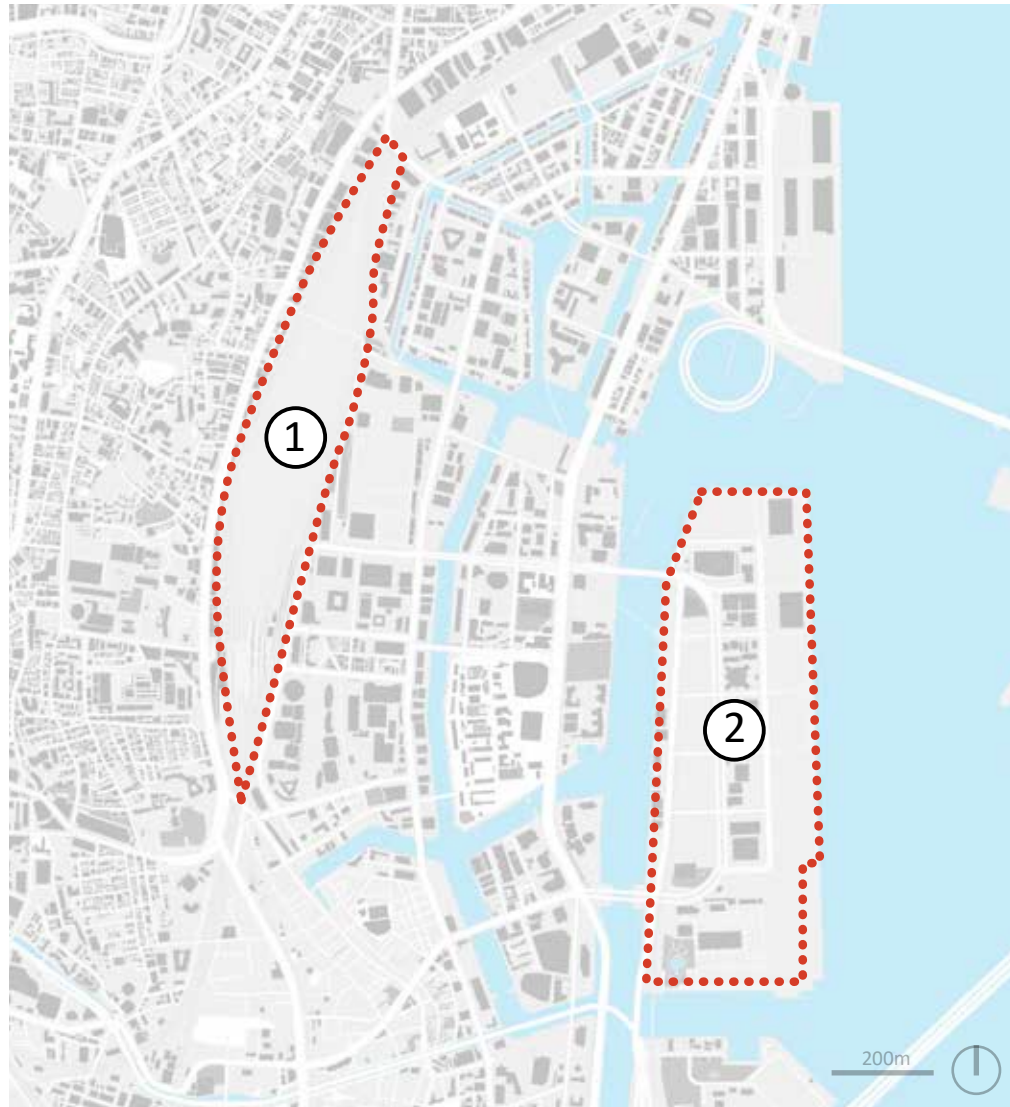
Cet équipement serait à implanter dans le quartier de gare en cours de constitution. De la même manière, il inviterait chercheurs, universitaires ou encore expatriés à se déplacer dans Shinagawa et à découvrir d'autres facettes et lieux de la ville maritime. Nous détaillerons par la suite l'implantation de cet équipement en lien avec le développement du quartier d'affaires.



Un espace de recherche sur le maritime (la mer, la pêche, les ressources aquatiques) trouverait sa place sur le terre-plein industriel en voie de transformation. Ce grand espace de recherche comportant à la fois des laboratoires et des bassins de tests serait le lieu d'expérimentation et de rencontre des chercheurs, des entreprises et des universitaires. Le devenir de ce terre-plein et le fonctionnement de ce programme seront également détaillés par la suite.



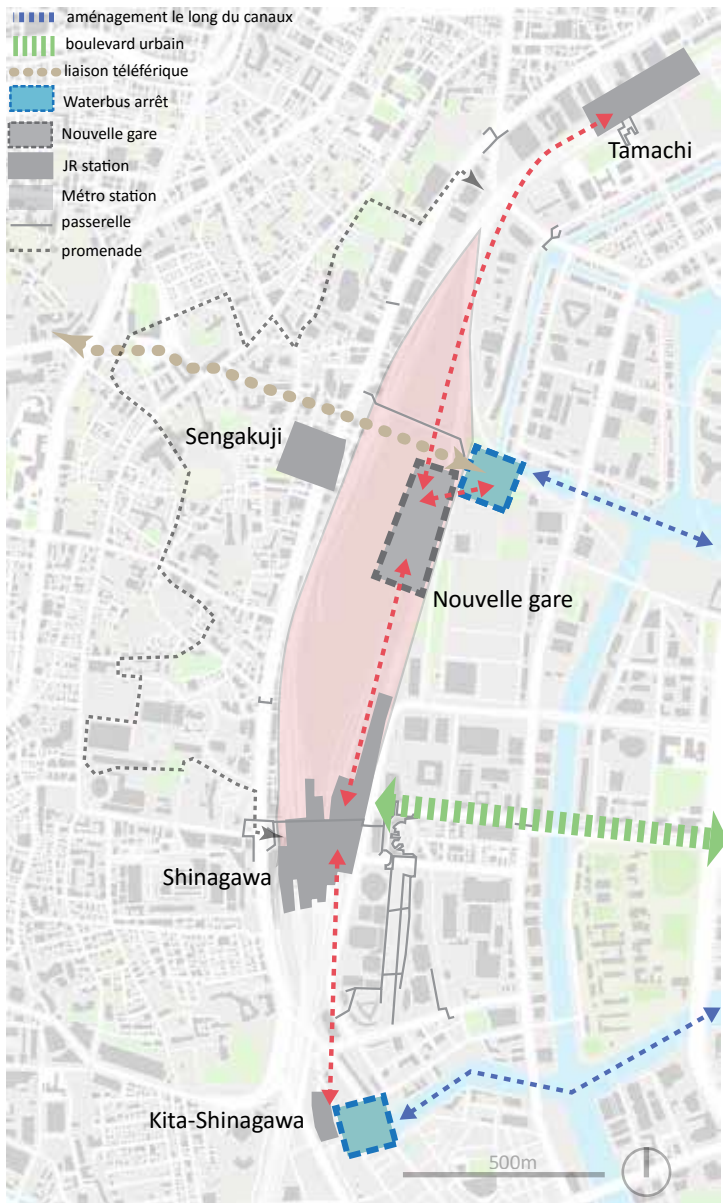
1 - Zoom sur l'emprise ferroviaire : Quel avenir pour le quartier de la nouvelle gare ?



2 - Zoom sur le terrain industriel : Quel avenir pour cet espace en reconversion ?

# 1 - Zoom sur l'emprise ferroviaire : Quel avenir pour le quartier de la nouvelle gare ?

Un quartier actif et ouvert sur son environnement urbain

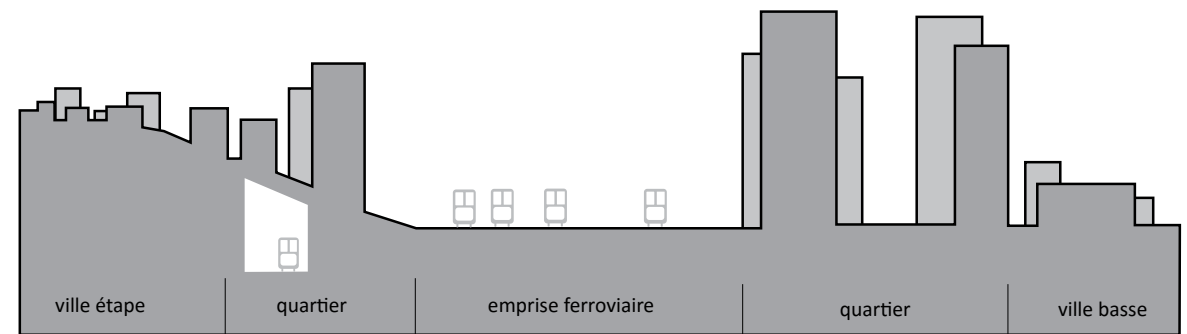


## LES ACTEURS DU PROJET

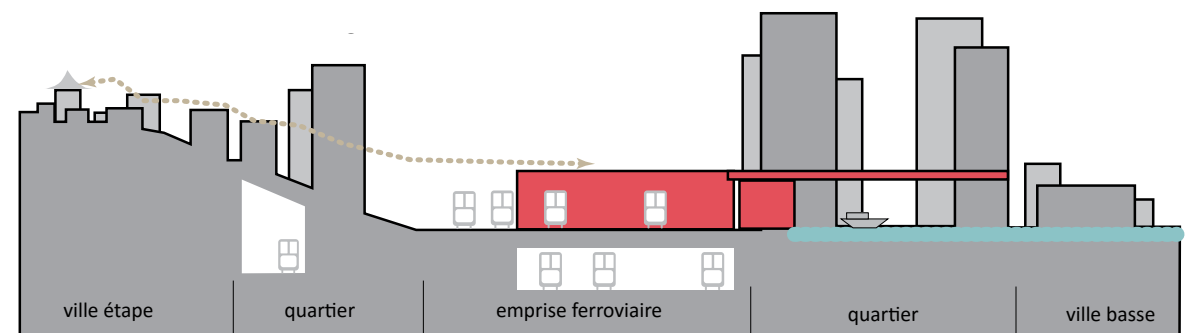
La JR East

Les entreprises maritimes

Les municipalités



Situation actuelle



Arrivée de la nouvelle gare et maillage phase 1

# 1 - Zoom sur l'emprise ferroviaire : Quel avenir pour le quartier de la nouvelle gare ?

Un quartier actif et ouvert sur son environnement urbain

---



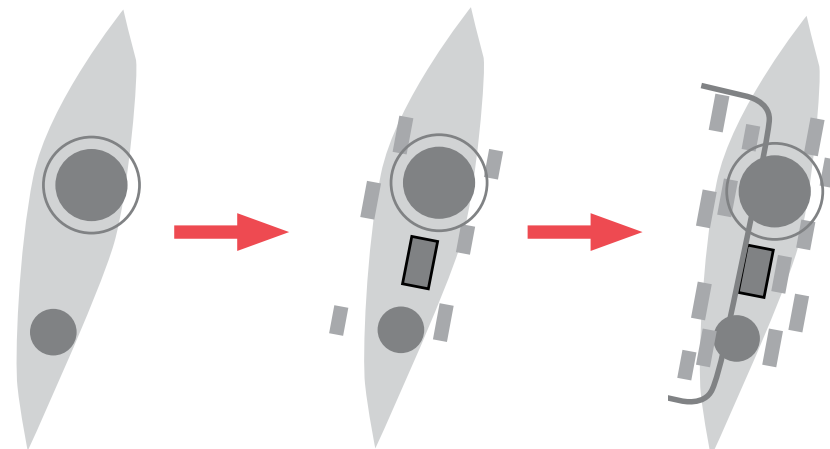
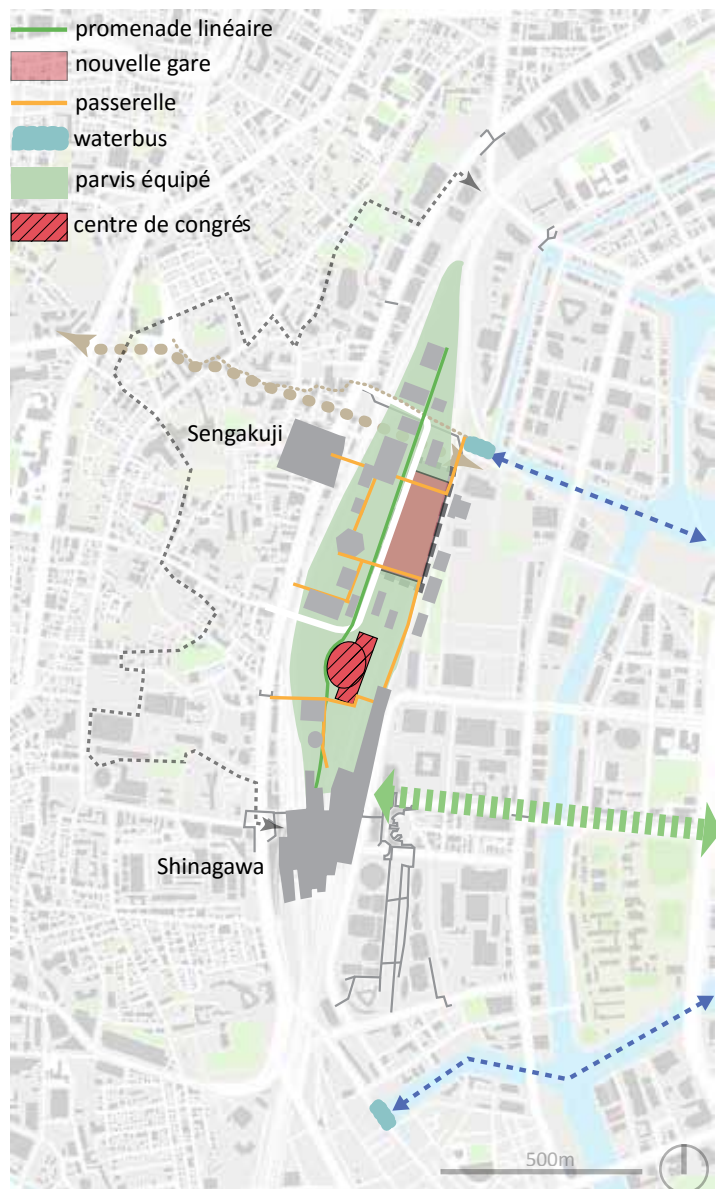
Shinagawa est aujourd'hui traversée par un vaste faisceau ferroviaire Nord-Sud, à l'air libre, constituant une fracture urbaine extrêmement importante. Cependant, le projet de construction d'une nouvelle gare entre la gare de Shinagawa et celle de Tamachi s'accompagne de la couverture de 13ha de ces voies ferrées. Le foncier disponible ainsi créé est, selon la volonté du gouvernement métropolitain de Tokyo et des municipalités de Minato et Shinagawa, appelé à accueillir un quartier d'affaires. Compte tenu de sa localisation sur la Yamanote, celui-ci peut prétendre acquérir une importance similaire à celle des quartiers de Shinjuku, Marunouchi ou encore Ikebukuro.

Si ce projet constitue un important vecteur de développement économique pour Shinagawa, il s'accompagne également d'un risque de banalisation du quartier, c'est-à-dire une perte des spécificités urbaines du site. La constitution d'un quartier d'affaires semblable à ceux existants à Tokyo serait en effet dommageable à la diversité des formes et des ambiances riches présentes à Shinagawa.

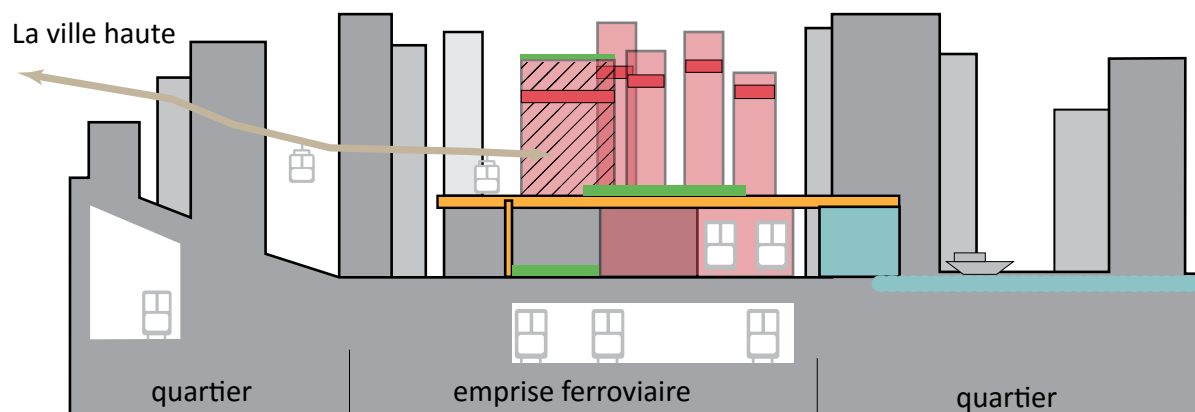
L'enjeu est alors, pour les différents acteurs du projet – JR East, Tokyo Metropolitan Government, entreprises privées –, d'orienter les modalités de constitution du centre d'affaires, afin de mettre en place des liens entre cette nouvelle entité et le reste de Shinagawa. L'objectif est d'éviter que ce centre d'affaires ne fonctionne en bulle, indépendamment de son environnement urbain, tout en garantissant son attractivité et son dynamisme. La création de liens, aussi bien physiques que programmatiques, pourra alors s'organiser autour de la thématique maritime, dans l'optique générale de placer Shinagawa à la rencontre de la ville et de la baie.

# 1 - Zoom sur l'emprise ferroviaire : Quel avenir pour le quartier de la nouvelle gare ?

Un quartier actif et ouvert sur son environnement urbain



Phasage du projet



# 1 - Zoom sur l'emprise ferroviaire : Quel avenir pour le quartier de la nouvelle gare ?

## Un quartier actif et ouvert sur son environnement urbain

---

L'eau sera ainsi intégrée au centre d'affaire, de manière plurale pour refléter ses différentes fonctions. Programmatically, il s'agira de favoriser l'implantation d'entreprises dont l'activité est liée au domaine maritime : transport, commerce, développement scientifique ou encore pêche. Un centre de congrès à même de rassembler les différents acteurs du maritime présents dans le quartier (entreprises, université, compagnies maritimes) sera également implanté au cœur de celui-ci. De manière physique, l'élément liquide sera tout d'abord intégré au centre d'affaires par la présence d'un miroir d'eau, sur le parvis du centre de congrès. Il sera également rendu visible par la mise en place de belvédères et d'équipements partagés en haut des tours de bureaux, donnant ainsi à voir Shinagawa et la baie dans son espace métropolitain.

L'espace constitué par les 13ha de voies recouvertes sera organisé de façon à faire émerger un site à la fois dynamique et accessible. Le site, longitudinal et relativement étroit, accueillera ainsi un mail paysager en son centre, dans le sens de la longueur. Les tours de bureaux seront placées de part et d'autre, faisant du mail un espace de circulation douce et de rencontre liant les deux gares. Cette promenade se connectera au réseau de passerelles mis en place en cours de phase 1 du projet, ouvrant ainsi ce quartier au réseau piéton déjà en place. Le centre de congrès prendra place au centre du quartier, à mi-chemin entre la gare de Shinagawa et la nouvelle gare. Son parvis, qui accueillera le miroir d'eau, constituera le cœur de la vie du quartier.

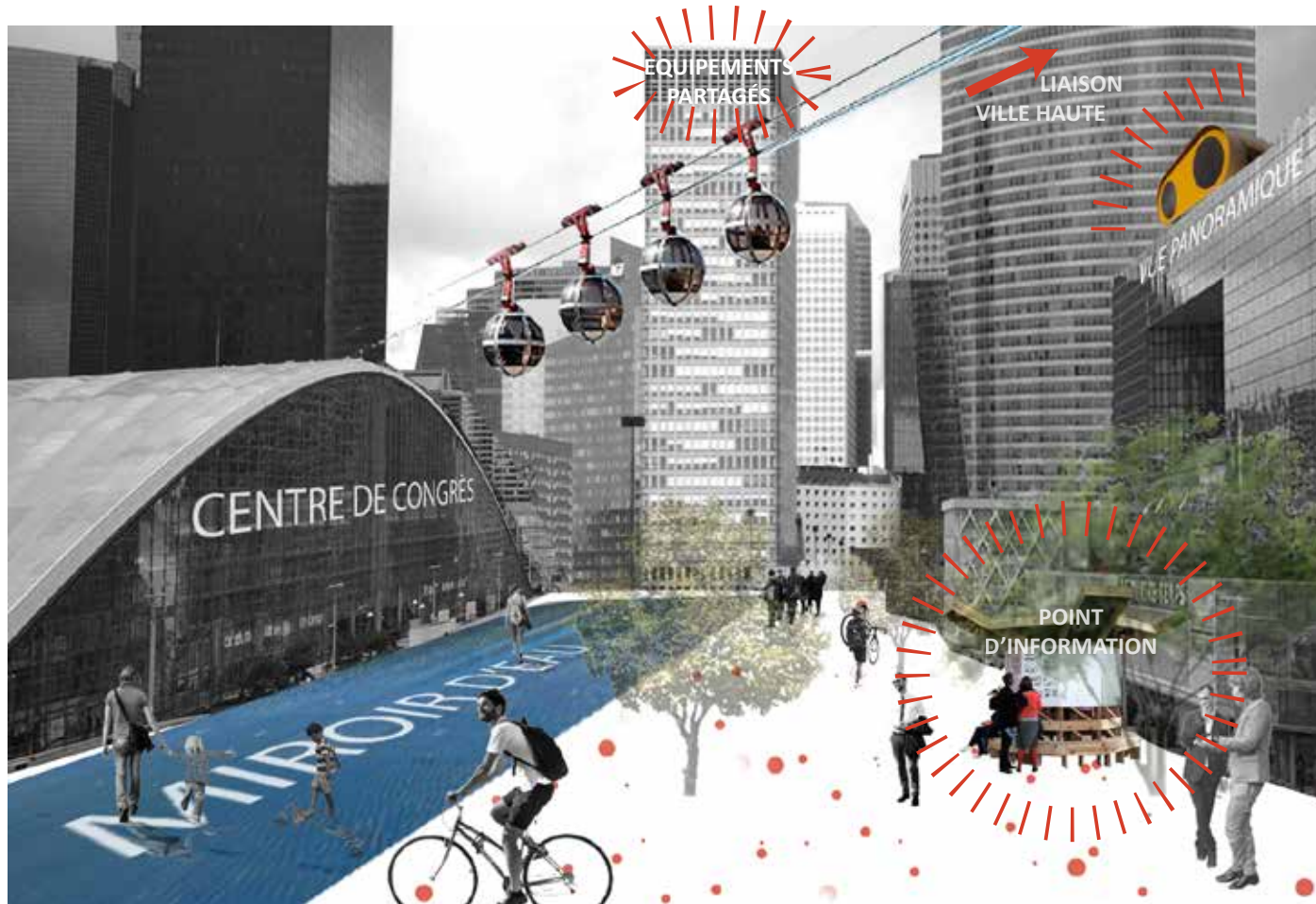
Si l'accessibilité métropolitaine du centre d'affaire est assurée du fait de son encadrement par les deux gares ferroviaires, elle est renforcée par la connexion Waterbus mise en place au niveau de la nouvelle gare, projetant ce quartier sur l'espace de la baie. Son accessibilité locale est pour sa part organisée autour d'une combinaison de modes doux : tout d'abord, le site est rendu accessible depuis le boulevard Daichi-Keihin, notamment grâce au parvis qui s'ouvre sur celui-ci. Une connexion au réseau de passerelles de l'Est est mise en place, pour pouvoir rendre le site accessible aux piétons sans avoir à traverser l'une des gares. Enfin, une passerelle cyclable reliera, par-delà les voies du Shinkansen, l'avenue Kaigan Dori au parvis du centre de congrès et, au-delà, à l'Ouest de Shinagawa. Une liaison téléphérique pourra être envisagée entre la ville haute de Shinagawa en ce quartier d'affaire afin d'assurer une mobilité aisée entre ces deux espaces.





# 1 - Zoom sur l'emprise ferroviaire : Quel avenir pour le quartier de la nouvelle gare ?

Un quartier actif et ouvert sur son environnement urbain

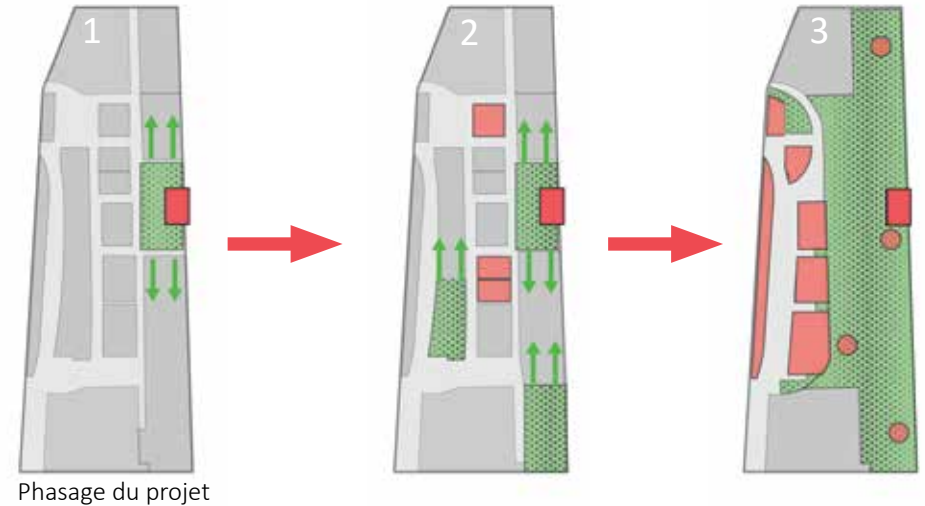
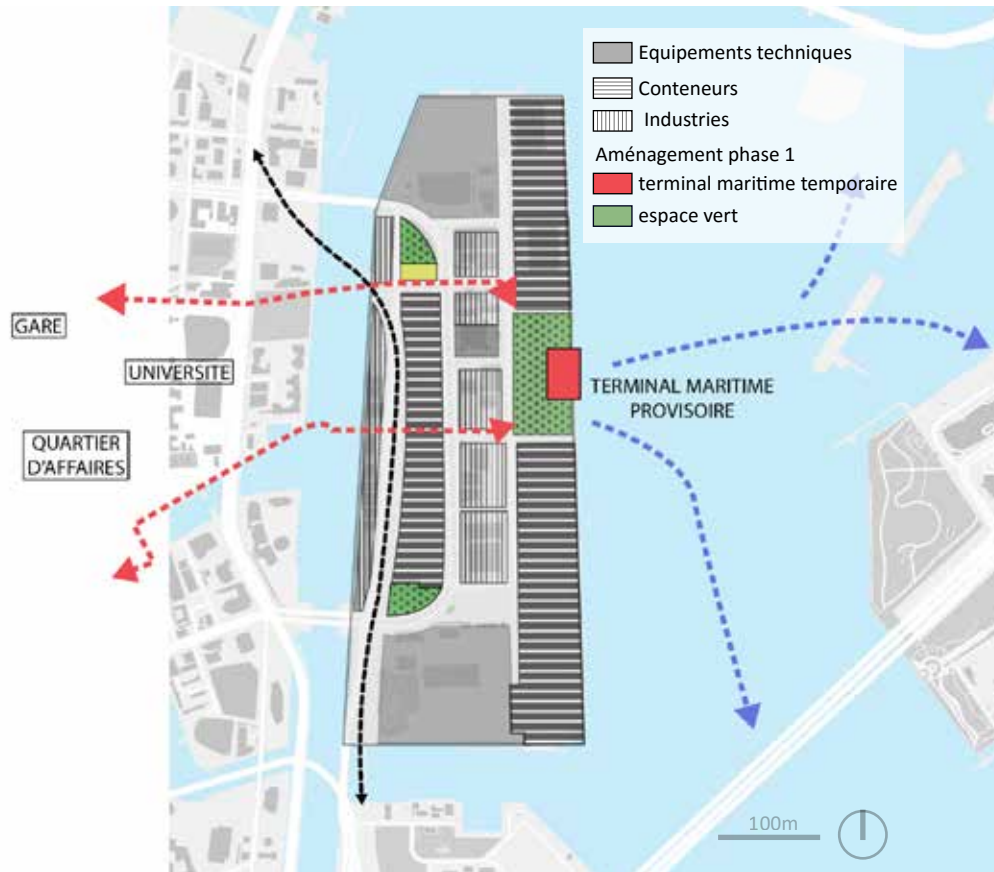


Ces différents aménagements permettront alors de rendre le centre d'affaires accessible et poreux, ouvert sur son voisinage urbain et à même de contribuer à la diversité de Shinagawa. Il sera ainsi possible de traverser Shinagawa d'Est en Ouest, de la ville haute au terminal maritime, en passant par le centre d'affaires, l'université et le jardin aquatique, en utilisant des modes doux et en profitant de la proximité visuelle, physique et fonctionnelle, de l'élément marin.

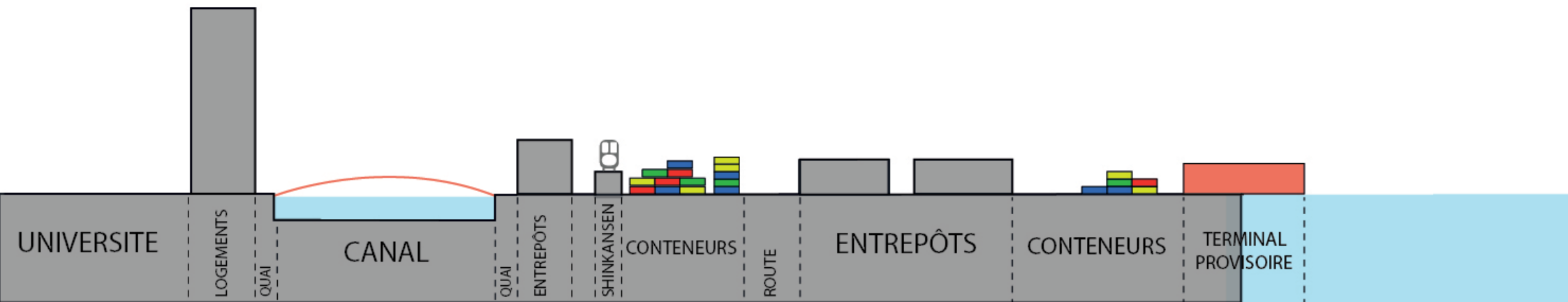
Le nouvel espace bâti grâce à la couverture des voies ferrées fera donc partie intégrante de Shinagawa, tout en contribuant à faire du quartier un véritable ville maritime, ouvrant ainsi la métropole de Tokyo sur sa baie.

## 2 - Zoom sur le terre-plein industriel : Quel avenir pour cet espace en reconversion ?

Un espace intégré à Shinagawa et ouvert sur la baie



LES ACTEURS DU PROJET  
 Le Gouvernement Métropolitain de Tokyo  
 La compagnie maritime  
 Les promoteurs immobiliers  
 L'Université de la marine  
 Les entreprises du maritime



## 2 - Zoom sur le terre-plein industriel : Quel avenir pour cet espace en reconversion ?

Un espace intégré à Shinagawa et ouvert sur la baie

---



Le terre-plein situé le plus à l'Est du site de Shinagawa offre un potentiel de développement exceptionnel au regard de la stratégie d'ouverture du quartier sur l'espace maritime.

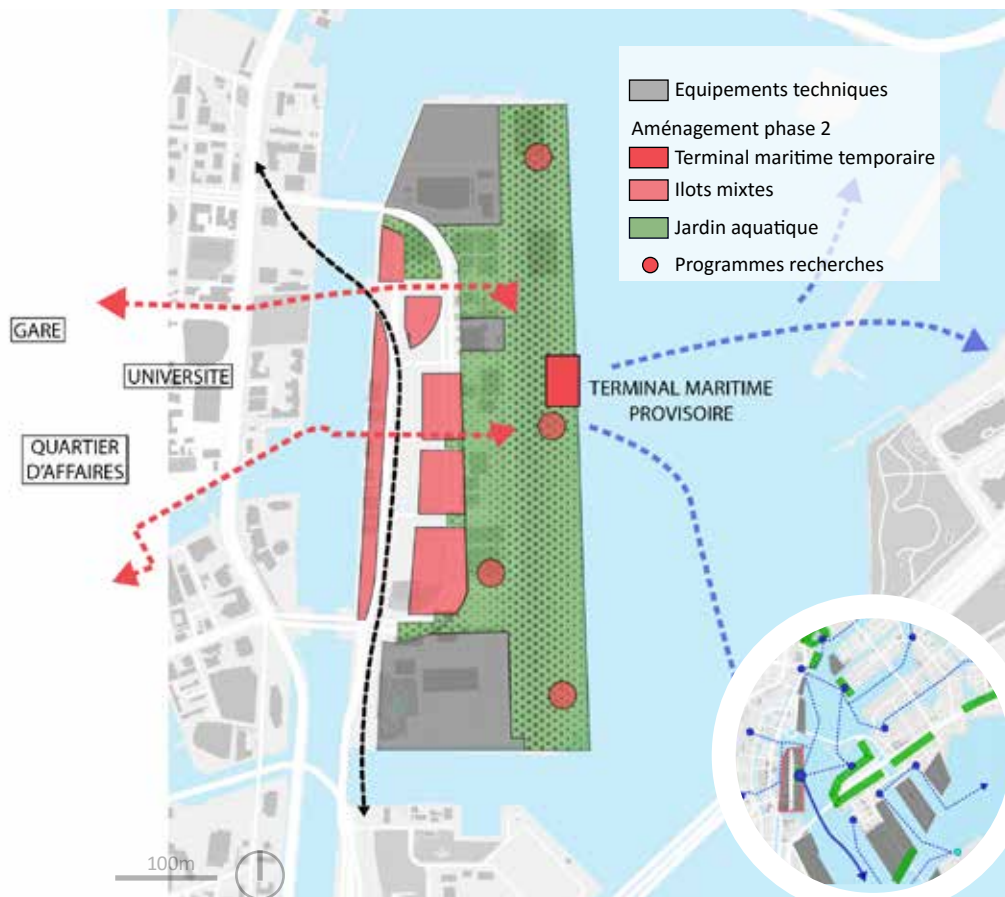
Ce terre-plein est tout d'abord en confrontation directe avec la baie de Tokyo, et constitue donc l'espace de Shinagawa le plus ouvert sur la baie. Il accueille également des activités industrielles et portuaires qui, si elles occupent aujourd'hui la quasi-totalité de sa superficie et sont sources de nuisances, sont appelées à être relocalisées à plus grande distance des espaces urbains (cf analyse préalable). Les emprises ainsi libérées à moyen-terme sont appelées à être urbanisées sous l'effet de la pression foncière de la métropole, à l'image de ce qui se produit depuis déjà quelques décennies dans le reste de la baie. Enfin, ses grandes dimensions (environ 10ha) permettent des projets d'aménagement ambitieux.

Le risque que présente cette dynamique est celui de la constitution d'espaces monofonctionnels pauvres en vie urbaine, à l'image du quartier d'Odaiba sur la rive Est de la baie. L'urbanisation du terre-plein pose donc l'enjeu de son intégration au quartier de Shinagawa, lui-même en pleine mutation du fait de la construction de la nouvelle gare.

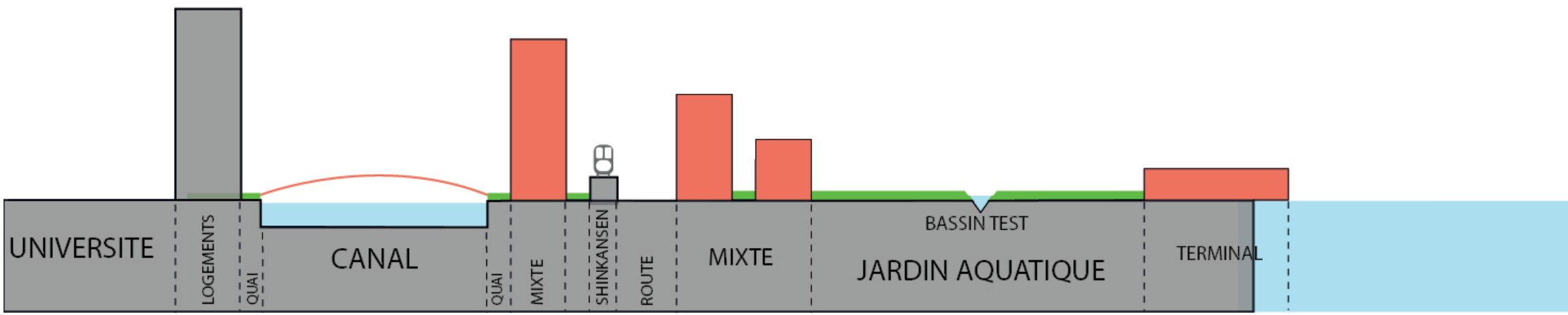
L'objectif de faire de Shinagawa la ville maritime de la métropole de Tokyo représente dans cette optique un fil conducteur de l'aménagement du terre-plein, unifiant en parallèle le quartier au-delà de ses disparités physiques.

## 2 - Zoom sur le terre-plein industriel : Quel avenir pour cet espace en reconversion ?

Un espace intégré à Shinagawa et ouvert sur la baie



Le terre-plein situé le plus à l'Est du site de Shinagawa offre un potentiel de développement exceptionnel au regard de la stratégie d'ouverture du quartier sur l'espace maritime.



## 2 - Zoom sur le terre-plein industriel : Quel avenir pour cet espace en reconversion ?

Un espace intégré à Shinagawa et ouvert sur la baie

---



La mutation du terre-plein oriental implique la concomitance de différentes dynamiques, reflétant les interactions entre les différentes parties prenantes du projet – Tokyo Metropolitan Government, compagnies maritimes, promoteurs immobiliers, entreprises privées. L'évacuation des emprises portuaires risque de fait de s'effectuer de manière très fragmentée, libérant des espaces sans doute discontinus. Le réinvestissement de ces emprises se fera donc au rythme de leur libération, et parallèlement à la poursuite de l'activité sur les autres parcelles.

La libération à horizon 2019 d'une parcelle au bord de l'eau, sur le front Est du terre-plein, permettra l'implantation d'un terminal maritime provisoire à même d'accueillir des passagers pour la tenue des Jeux Olympiques de 2020. Ce terminal permettra d'une part la liaison avec Yokohama et l'aéroport d'Haneda, et d'autre part la liaison avec le reste de la petite baie grâce à l'implantation connexe d'un arrêt de Waterbus. Ce terminal sera entouré, autant que l'espace le permet, d'un espace vert, amorce du futur jardin aquatique. Les accès au terminal depuis le reste du quartier feront également l'objet d'un premier aménagement, incluant notamment l'installation d'une passerelle sur le canal qui sépare le terre-plein de l'Université, suivant l'axe du boulevard urbain développé en première phase de projet.

Si aucune parcelle satisfaisante ne venait être libérée à temps, il sera possible de mettre en place un terminal temporaire flottant, remplissant les mêmes fonctions que celui situé sur le terre-plein et pouvant être démonté une fois le terrain adéquat libéré.

## 2 - Zoom sur le terre-plein industriel : Quel avenir pour cet espace en reconversion ?

Un espace intégré à Shinagawa et ouvert sur la baie

---

Indépendamment de l'échéance des Jeux Olympiques, le réaménagement du terre-plein implique l'introduction de nouvelles fonctions urbaines en lieu et place des anciennes industries. Afin d'éviter l'écueil de la monofonctionnalité, il s'agira de mettre en place des programmes mixtes, aussi bien en termes sociaux que fonctionnels. Ces bâtiments combineront ainsi des logements familiaux, étudiants, de standing ou encore sociaux, mais aussi des activités, des commerces et des services de proximité.

L'implantation de ces espaces mixtes prendra différentes formes selon leur localisation. La frange située le plus à l'Ouest du terre-plein accueillera ainsi des bâtiments de grande hauteur, pour répondre aux tours de logements situées sur l'autre rive du canal, et pour profiter de la vue sur la baie à l'Est, tout en s'inscrivant dans une dynamique déjà présente d'urbanisation de cette frange.

Les espaces autrefois occupés par des entrepôts, sur la partie centrale du terre-plein, seront également dédiés à l'implantation de programmes mixtes. La cohabitation de différentes fonctions urbaines répond toujours au souci de faire vivre cet espace tout au long de la journée. Ainsi pourront s'implanter des entreprises liées au maritime, des laboratoires de recherche et des services. En termes de formes urbaines, les bâtiments seront organisés de manière à permettre au plus grand nombre de profiter de la vue sur la baie. Ainsi, une gradation des hauteurs sera introduite dans le sens Est-Ouest, les immeubles les plus éloignés de l'eau étant donc les plus élevés.

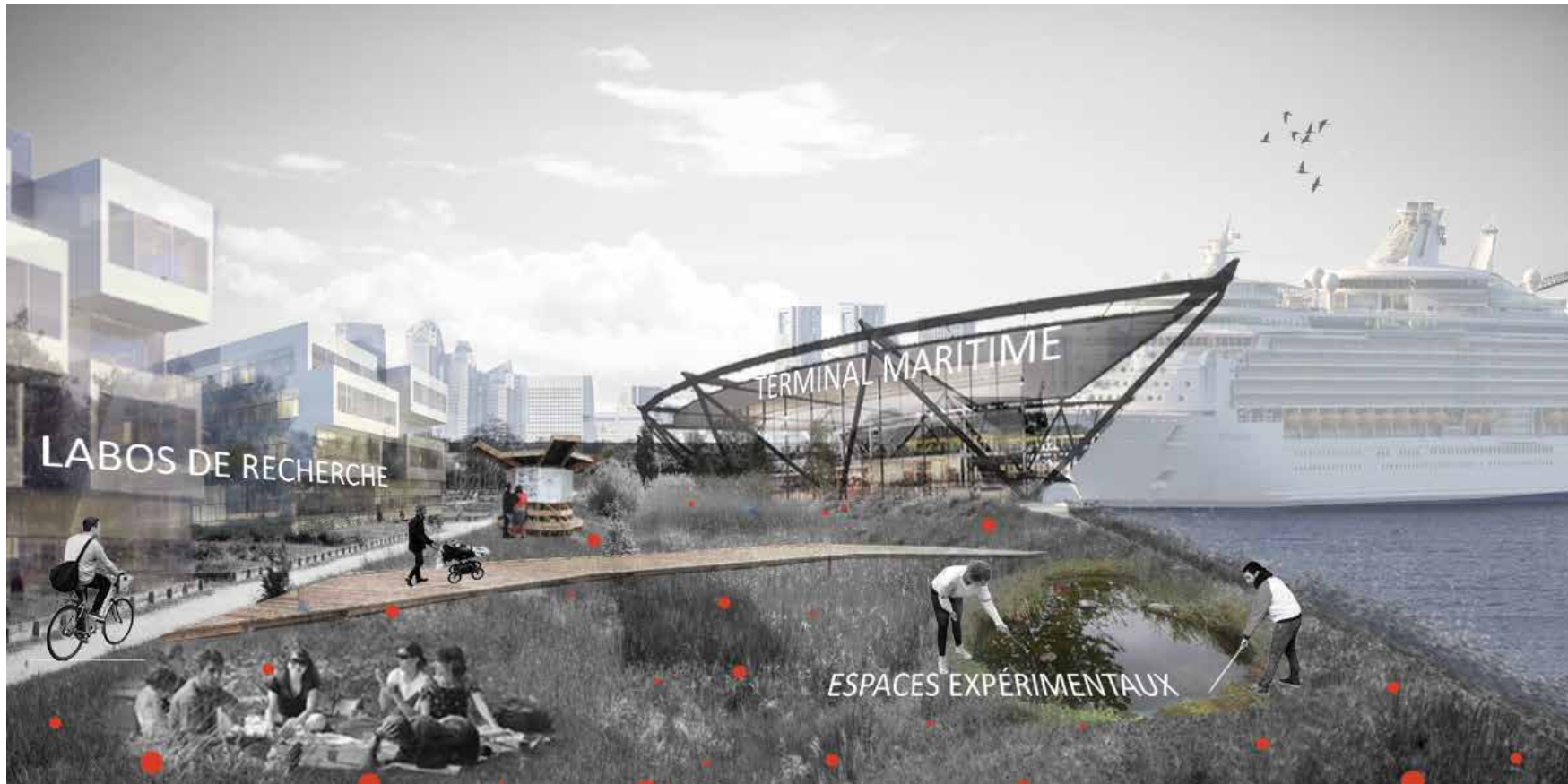
Faisant le lien entre ces constructions et courant sur le littoral, espace des anciens terminaux à conteneurs, s'étendra enfin un vaste jardin aquatique paysager au cœur duquel le terminal maritime prendra place. Ce parc urbain tirera sa spécificité de son organisation autour de la thématique de l'eau et de l'espace maritime. Les espaces plantés du jardin donneront à voir les différents types de végétation côtières du Japon. Outre la visibilité offerte sur la baie et le trafic maritime, ce jardin permettra à ses visiteurs de découvrir les multiples fonctions que peut avoir l'eau aujourd'hui dans la ville. Cette interaction prendra par exemple la forme de bassins de test utilisés par les chercheurs de l'université et-ou les entreprises mais accessibles aux visiteurs du parc, ou encore d'expositions thématiques. Ces équipements, à la fois partagés entre l'université et les entreprises, et accessibles aux habitants de Shinagawa et aux visiteurs, constitueront une incarnation importante de la ville maritime sur le terre-plein.



## 2 - Zoom sur le terre-plein industriel : Quel avenir pour cet espace en reconversion ?

Un espace intégré à Shinagawa et ouvert sur la baie

---



Le terre-plein Est de Shinagawa, qui est amené à subir de profondes transformations, pose donc l'enjeu d'orienter de manière à intégrer son développement dans celui de l'ensemble du quartier. Il présente également l'opportunité de donner une dimension maritime affirmée à Shinagawa, à travers une proximité accrue et multidimensionnelle entre la ville et l'espace maritime.

## Conclusion

---

Aujourd'hui le site de Shinagawa présente différents visages et ambiances, résultats de son histoire et de son développement urbain. Toutefois, la dimension maritime apparaît être le dénominateur commun de ces différentes facettes.

L'organisation du quartier de Shinagawa renvoie à différentes échelles. Il se situe au croisement d'un espace urbain polarisé, renvoyant au fonctionnement métropolitain de Tokyo, et d'un espace maritime, se déclinant autant à l'échelle métropolitaine que régionale.

Le cœur de notre action a été de permettre la combinaison du caractère urbain et concentré des pôles du système tokyoïte, avec la dimension plus ouverte du système baie, repensée en parallèle à travers ce projet.

En outre, notre action se fonde sur des potentialités préexistantes et qui semblent porteuses d'une identité forte pour le quartier. A ce titre, l'ancienne ville étape, les différents canaux et la ville haute apparaissent particulièrement féconds dans le montage du projet.

Dans cette optique, le phasage du projet en deux temps permet, tout d'abord, de mettre en place les conditions propices au développement du quartier, par une mise en valeur du paysage urbain maritime. Cette mise en valeur, en lien avec l'arrivée de la nouvelle gare et le départ de l'activité industrielle, permet de faire sens et donner à voir Shinagawa et la baie.

Dans un second temps, cette mise en cohérence permet de décliner des actions pour la fabrication de la ville maritime.

Ainsi, la vision soutenue par le projet permet la concrétisation d'une réelle centralité maritime dans Tokyo. Cependant celle-ci n'est pas dépendante de la réalisation de l'intégralité des éléments abordés.

En définitive, la vision proposée pour Shinagawa invite la métropole tokyoïte à reconsidérer l'espace de sa baie et à développer une centralité maritime au cœur d'un quartier condensant des enjeux multi scalaires. A travers Shinagawa, Tokyo devient une ville sur l'eau et déplace une partie des enjeux métropolitains au cœur d'un quartier en transition.

Dans cette optique, le réaménagement d'autres sites sur la baie, en lien avec la centralité maritime de Shinagawa, pourrait venir approfondir cette relation ville-baie et prolonger la ville maritime à l'échelle de la mégapole.



