



HAL
open science

Tokyo, une ville spontanée ?

Gabrielle Évain

► **To cite this version:**

Gabrielle Évain. Tokyo, une ville spontanée ?. Architecture, aménagement de l'espace. 2016. dumas-01389997

HAL Id: dumas-01389997

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01389997>

Submitted on 31 Oct 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

秩父

浅間山

榛名山

EVAIN GABRIELLE

所沢

川越

熊谷

TOKYO, UNE VILLE SPONTANÉE ?

レインボーブリッジ

お台場

東京ビッグサイト

東京ゲートブリッジ

新木場

夢の島

豊洲

木場公園

銀座

日本橋

東京駅

丸の内

秋葉原

東京タワー

六本木ヒルズ

浜公園

夕留

迎賓館

四ツ谷

東京ドーム

止野公園

新宿御苑

新宿

東京都庁

池袋

山手線

寺



ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

INTRODUCTION

I- UNE ÉVOLUTION SPONTANÉE

A-Fondation

<i>Contexte</i>	8
<i>Edo</i>	9

B- 1868-1945

<i>Ouverture et ère Meiji</i>	11
<i>1870-1920</i>	13
<i>Développement des voies ferrées</i>	17
<i>1920-1945</i>	18

C- 1945-2010

<i>Conséquences de la seconde Guerre Mondiale</i>	20
<i>1955-1970</i>	22
<i>1970-1990</i>	25
<i>1990-2015</i>	29

II- TOKYO DE NOS JOURS

A- Organisations spatiales

<i>Généralités</i>	31
<i>Une ville polynucléaire</i>	36

B- Le rapport entre patrimoine et modernité

<i>La protection du patrimoine</i>	41
<i>Les autres marques de l'histoire</i>	42

C- Le paysage urbain Tokyoïte

<i>Transports</i>	43
<i>Nature</i>	44
<i>Architecture</i>	46

III- L'ÉCHELLE HUMAINE

A- La ville internationale

<i>Universités</i>	50
<i>Tourisme</i>	50
<i>Exposition Fondation Cartier</i>	52

B- Une évolution difficile

<i>Un urbanisme décousu</i>	54
<i>Une culture en danger</i>	55
<i>La place de la femme dans les relations de travail</i>	57

C- Les hasards bienheureux

<i>Transports</i>	58
<i>Diversité</i>	58
<i>Culture</i>	59
<i>Rapports habitants</i>	60

CONCLUSION

BIBLIOGRAPHIE

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

INTRODUCTION

Tokyo est une ville décrite par de nombreux Européens comme un désordre incontrôlé. C'est une impression à laquelle je n'ai pas échappé et qui m'a poussée à m'interroger sur les acteurs de la ville japonaise : mais que font donc les urbanistes ?

Plusieurs des lectures citées dans ce mémoire ouvrent leur réflexion par l'affirmation que la ville est «moche», «laide», mots forts et provocateurs pour inciter à poursuivre la lecture, mais aussi révélateurs d'une incompréhension du visiteur occidental face à l'espace de la ville.

La dimension esthétique d'une ville est importante pour son image à l'international ou pour offrir un espace apprécié par ses habitants. Cependant, ce qui marque aussi l'œil habitué aux capitales européennes est l'absence totale de cohérence de l'espace. Ici un petit temple de la période d'Edo jouxte un gratte-ciel, une rue étroite débouche sur un grand boulevard, les angles incongrus se multiplient. Ce côté désorientant est-il dû au changement de culture et cache-t-il un ordre sous-jacent, ou est-il le témoin d'un dysfonctionnement de la ville ?

Les ouvrages étudiés ici expliquent au lecteur l'évolution de la ville jusqu'à leurs dates de publication. Chacun de ces textes propose un angle de lecture différent pour expliquer pourquoi «on dirait que quelqu'un a renversé un sac de bâtiments un peu partout». Le but de ce mémoire sera de comprendre le fonctionnement de la ville de Tokyo.

Tokyo : une ville spontanée ? Cette question est formulée pour soulever deux aspects de la ville : d'abord la manière dont la ville a évolué, pour atteindre le résultat observé aujourd'hui, et ensuite une dimension sociale, le bien-être des habitants et l'expression de leur culture dans cette ville si différente de nos habitudes occidentales. Le but de ce travail de recherche est de comprendre les organisations spatiales et le fonctionnement de la ville, à travers son histoire, puis le regard des usagers. Je chercherai à expliquer comment la ville de Tokyo a été construite principalement par ses habitants, du détail vers le global et non par une institution qui aurait organisé l'ensemble de l'espace avant de le décomposer, et je m'interroge sur l'influence d'une telle évolution sur les modes de vie des habitants.

Je compte donc organiser mon mémoire en trois parties. La première restituera les éléments importants de l'évolution de Tokyo de sa fondation à nos jours. C'est une partie descriptive et organisée chronologiquement. On essaiera d'y définir les événements importants, les mouvements architecturaux et surtout les différents acteurs de la ville et leur importance.

Une deuxième partie sera consacrée à un état des lieux de Tokyo de nos jours. Quel est le résultat de la somme des éléments énoncés dans la première partie ? Je me pencherai sur les organisations spatiales de la ville, le rapport au patrimoine et les particularités du paysage urbain tokyoïte.

Ces organisations et ambiances urbaines me permettront enfin, dans la troisième partie, de me pencher sur les modes de vie des Tokyoïtes et sur la place de l'habitant dans la ville. Je présenterai une collection de scènes, extraites de mes entretiens, lectures et expériences personnelles, qui sont significatives, d'après moi, de la vie à Tokyo.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

I- UNE ÉVOLUTION SPONTANÉE ?

«Le Japon est pauvre en terres utiles»¹. En effet, 70% de l'archipel est occupé par des montagnes aux pentes abruptes, et les villes s'étendent sur les zones fertiles.

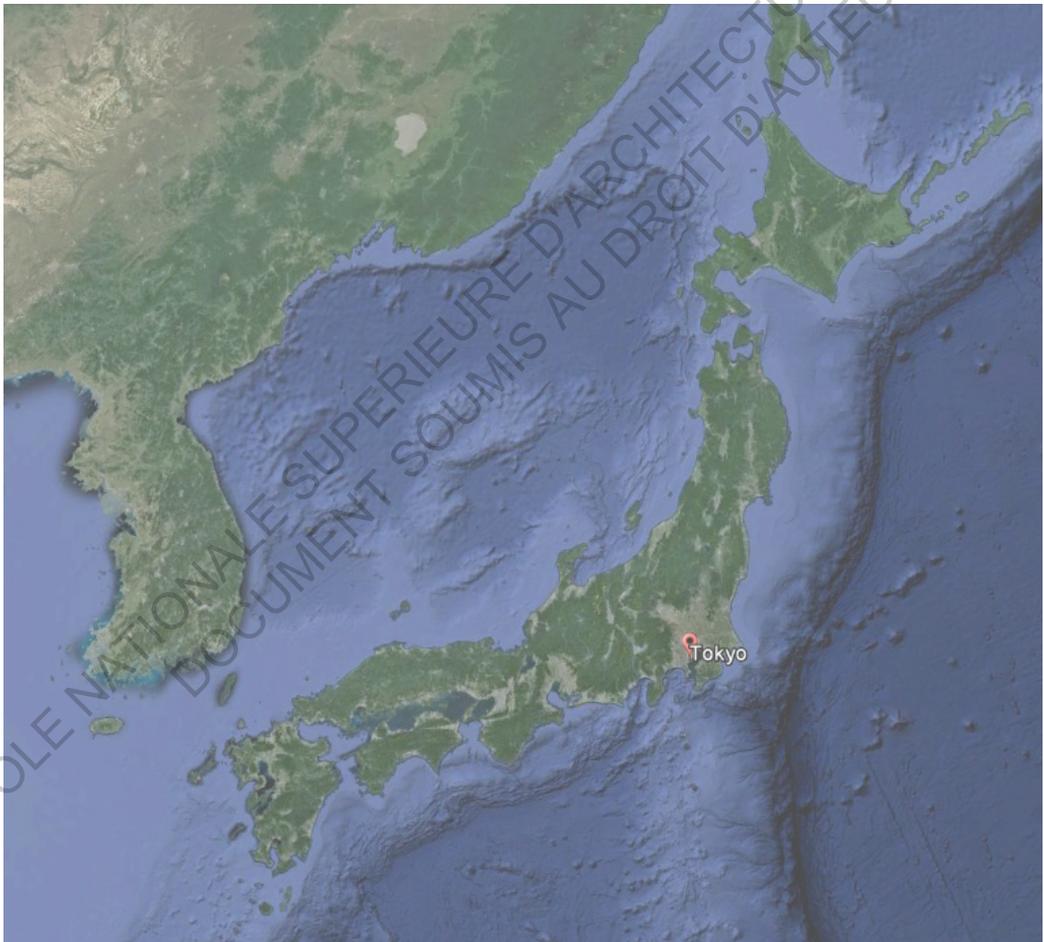
De plus l'archipel se trouve à la limite entre une plaque continentale et une plaque pacifique, ce qui cause des tsunamis et tremblements de terre destructeurs.

On peut diviser le territoire en deux parties par un axe nord/sud :

A l'est, le Japon de l'envers : «Ura Nihon» peu développé, montagneux, face à la Chine.

A l'ouest, Japon de l'endroit : «Omote Nihon» rassemble les mégalo-poles, organisées autour des ports.

Dans ce cadre, Tokyo se situe à l'est de l'île d'Honshu, la plus grande de l'archipel.



plan de situation de Tokyo

1 - Chirat, Sylvie. Tokyo. Portrait de ville. Paris: IFA, 1989

Contexte

En 1590 Hideyoshi Toyotomi fait don à Ieyasu Tokugawa de la province d'Edo : un site isolé mais qualitatif situé sur la plaine du Kanto et parcouru de rivières débouchant sur un estuaire. Il s'agit en fait d'un exil déguisé pour un rival politique. Edo, qui signifie « porte de la baie » est en effet une belle terre mais éloignée de Kyoto, la capitale impériale. Cela n'empêche pas Tokugawa d'établir le gouvernement shogunal en 1603, qui sera plus important que l'empereur. S'ensuit une ère du nom de sa nouvelle capitale : Edo, de 1606 à 1868.

À l'époque, certaines règles sont élaborées pour bâtir une ville de manière harmonieuse. Le site doit être placé entre quatre « protecteurs ». C'est la règle « shinshin sô », importée de Chine, et qu'ont suivi les capitales précédentes, dont Nara et Kyoto. Cette tradition implique que la ville ait une montagne au nord, la "chimère noire" protégeant la ville des "youkai" (mauvais esprits), une rivière à l'ouest, le "dragon bleu-vert", une route à l'est, le "tigre blanc", et un lac au sud, "l'oiseau rouge". Ici, ce plan est tourné de 90° pour des raisons pratiques. (Le mont Fuji est à l'ouest...). De même, au lieu d'un plan orthogonal, plusieurs quadrillages sont mis en place autour de « foyers » et sont raccordés par des espaces verts ou des voies d'eau. Les traditions sont ici adaptées pour des raisons pratiques.

La présence de ces éléments naturels sert de repère dans la ville : la rivière (kawa), le bois (moré), l'étang (ike), la rizière (ta) etc.

Le château est bâti sur la motte castrale des plateaux de Musashino. C'est une plaine creusée par les rivières Tone, Tsumida et Tama, formant cinq plateaux qui sont dit ressembler à une main. Ces cinq terrasses sont Ueno, Kanda, Shiba Akagoyama Kyoko (où se trouve le palais) et Shinagawa Goten Yama qui forment la Yamanote (littéralement « la main de la montagne »), la ville haute. C'est là où s'installent les seigneurs. Leurs daimyos (maisonnés) font de la ville une cité jardin sur la colline. Elles fonctionnent comme des « villes dans la ville » car rassemblent toutes les fonctionnalités qui en font un organisme indépendant. Ces daimyos composent 56% des 56km² d'Edo. 15% sont des temples et 15% sont des habitations pour les chônins (artisans).

La forme de la ville découle de trois nécessités : exprimer la hiérarchie féodale, défendre le château par les douves et les daimyos (maison d'un seigneur), et adapter les douves au relief. Le résultat est une forme de spirale partant du château et où l'éloignement au centre détermine la position sociale. Les habitants connaissent rarement les autres parties de la ville que leur quartier, souvent délimité par des portes.

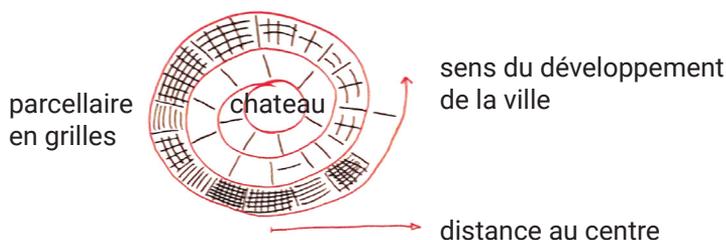


Schéma de la spirale

Sur les pentes, les chemins de crête et les chemins de vallées sont reliés par les « saka » qui forment les grilles.

Dans les marécages, Shitamachi, la ville basse est la ville des artisans. C'est une ville dense et commerciale. Il existe une forte dichotomie entre la ville haute et la ville basse due au système de caste en place à l'époque mais aussi à la géographie. Cette frontière a maintenant disparu avec les grattes ciels.

Si la forme de la ville est due en grande partie à une réponse aux contraintes du site, des travaux ont aussi été entrepris pour plier le site aux contraintes de la ville. Certains canaux sont détournés, et les premiers terre-pleins (aujourd'hui presque emblématique à Tokyo) datent de cette période.

Edo

Entre 1656 et 1657 de grands incendies forcent le gouvernement à prendre des mesures anti-incendie. Edo est découpée en zones d'intervention, et des tours de guet sont mises en place pour repérer les débuts d'incendies. Ce sont les bâtiments les plus hauts de la ville, dont le sol est trop meuble pour construire très haut. De plus il est maintenant interdit de bâtir plus d'un étage. Ainsi, il est plus facile de détruire une maison ayant pris feu. On tente d'élargir les voies et les places mais cela reste ponctuel. Les bains sont publics, ce qui permet d'avoir un grand foyer au lieu de pleins de petits. On utilise des tuiles en S, plus résistantes au feu que le bois et le chaume, et moins chères que les tuiles concaves. Les murs sont enduits en terre. En fond de parcelles, de petits bâtiments « kura » ou « dozo » sans fenêtres résistant au feu servent de lieu de stockage et de coupe-feu dans les quartiers commerçants. Cela deviendra d'ailleurs un signe de richesse. On considère que pour ne pas perdre la clientèle, il faut reconstruire en moins de trois jours. On privilégie l'efficacité à la qualité. C'est une architecture éphémère.

La ville est aussi souvent victime de tremblements de terre et de tsunamis, ce qui accentue ce trait. Encore aujourd'hui, l'architecture est vue comme éphémère. Cela fait partie de la philosophie nipponne, et est aussi inscrit dans la religion shintoïste pratiquée sur le territoire. Le Bouddhisme est importé de la Chine au XVe siècle mais les deux religions ont survécu et cohabité dans les mœurs.

Vers 1670, la ville s'étend sur 63km². Avec son développement, le schéma en spirale se brouille, mais le parcellaire de la ville basse est semblable partout. Un îlot est un carré de 109m de côté divisé en lamelles de 9m de larges qui forment deux parcelles donnant chacune sur une rue opposée. On obtient donc une parcelle de 9m par 54.5 sur laquelle on implante une première maison sur rue, souvent un magasin, et une maison sur cours, « yori », qui peut être louée.

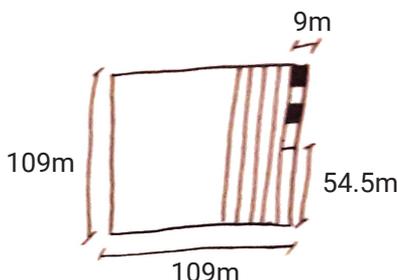


schéma du découpage de parcelles

Pendant toute l'ère d'Edo, le Japon évolue en vase clos. Hidetada met en place une politique d'exclusion « sakoku » vers 1633-1639 pour empêcher l'empereur de trouver des alliés parmi les étrangers. Les chrétiens sont considérés comme une menace et persécutés. Tout contact avec l'extérieur est bloqué et les étrangers souhaitant visiter le Japon s'arrêtent sur une île proche de Kyushu. De ce fait, les techniques constructives évoluent très peu. L'architecture comme métier de conception n'existe pas, car on parle uniquement de construction. Les bâtiments sont construits selon des normes prédéfinies avec un module (l'unité de mesure est le ken, environ 1,87m). Il existe de légères variantes pour différencier les types de bâtiments mais tout est défini, jusqu'aux décorations sur les maisons des guerriers. « Des modèles standardisés pouvant s'ajuster à tous les programmes »². Les charpentiers sont chargés du projet et chaque famille garde des carnets techniques, comme des secrets de construction passés de génération en génération.

La prospérité de Tokyo est partiellement due à l'obligation de séjourner à Edo (6 mois par an ou 1 an sur 2) pour les personnages importants. Cette obligation fut apportée par Iemitsu Tokugawa, troisième Shogun pour mieux contrôler les seigneurs et leurs richesses. Cela assure des dépenses de la part des nobles pour maintenir une maison à Edo beaucoup de dépenses pour tenir les deux maisons (une autre sur leur domaine). La société devient une société « oisive », société de consommation et le commerce prend une grande importance.

« Au XVIIIe siècle, la fonction commerciale est devenue aussi importante que la fonction administrative dans la constitution du réseau urbain »³

La période du XVIII-XIXe siècle est considérée comme la première vague d'urbanisation. En 1840, Edo devient la deuxième plus grande ville au monde avec 800 000 habitants. Elle est aussi dotée d'un système de canaux et d'irrigation développé et complexe. Des équipements hydrauliques permettent d'assainir la ville et empêcher les inondations. Au XIXe siècle, on dépasse le million d'habitants.-

L'ère d'Edo s'achève quand des vaisseaux Américains viennent demander l'ouverture de l'archipel. Ils refusent de s'arrêter à Kyushu et 1854, les premiers traités commerciaux sont signés. Ceux-ci sont largement à l'avantage des occidentaux et ont des effets désastreux sur l'économie japonaise. La monnaie s'effondre. La famine mène à la révolte. C'est la fin du Shogunat et le début de l'ère Meiji.



Plan de Tokyo en 1868

bureau of city planning

2 - Chirat, Sylvie. Tokyo. Portrait de ville. Paris: IFA, 1989

3- Goldblum, Charles, Pierre Clément, et Sophie Clément-Charpentier. Cités d'Asie. Marseille: Parenthèses | ORSTOM, 1995.

Ouverture et ère Meiji

L'ouverture du pays aux Occidentaux permet l'importation des idéologies et le mélange des cultures. D'après les premiers témoignages d'occidentaux revenant de voyage au Japon : « Les Japonais font les choses de manière exactement contraire à ce que les européens jugent naturels et convenables »⁴. Ces différences sont simplement le témoin de modes de vie différents. Cependant, les Japonais se rendent vite compte du retard qu'ils accusent sur les occidentaux dans l'industrie et l'armement. Une vague d'occidentalisation commence. On tente d'importer un maximum de savoir-faire, et notamment en architecture.

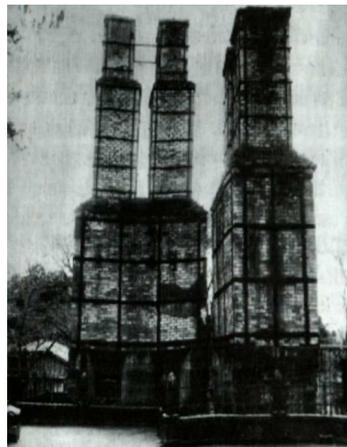
D'après KATO, Shuichi et Rose-Marie FAYOLE dans Japon: la vie des formes, cette occidentalisation se fait en 3 phases :

D'abord une fausse imitation : on reprend les motifs et l'esthétique visuelle mais on garde les techniques constructives en bois (1855-1880). Puis la « vraie imitation », même les techniques constructives sont importées (1880-1900). Cette période mène par réaction à un retour aux sources, une tentative de réinjecter de manière plus ou moins directe, l'architecture japonaise traditionnelle dans celle contemporaine (1900-1920). On tentera de voir quelles réalisations ou tentatives architecturales et urbanistiques ont eu lieu pendant ces phases, et les acteurs et influences majeurs y ont pris part.

La première phase commence alors que le gouvernement shogunal est encore en place. Les premières imitations occidentales répondent alors à un besoin de faire face à l'industrie et l'armement occidental. Le shogun ordonne la construction d'un four, le premier édifice en brique du Japon. De même, l'arrivée des armes à feu rendent les châteaux en bois traditionnels inefficaces. En 1864, un château de style européen est édifié à Hakodate.

Dans les quartiers réservés aux étrangers, les bâtiments sont construits dans un style pseudo-occidental, ou « gi-yōfū ». Ils sont le résultat d'une volonté des maîtres charpentiers d'imiter l'apparence des constructions européennes. Des bâtiments comme l'hôtel Tsukiji (1868), la première banque nationale (1872) ou l'école Kaichi sont bâtis dans ce style.

« Les grands édifices institutionnels se parent ainsi d'une image très particulière qui ne doit vraiment rien au Japon traditionnel »⁵.



Four de Nirayama

4- Nussaume, Yann, et Iain Borden. Anthologie critique de la théorie architecturale japonaise: le regard du milieu. Art(s) des Lieux. Bruxelles: Ousia, 2004

5- Chirat, Sylvie. Tokyo. Portrait de ville. Paris: IFA, 1989

Les premières réalisations de type occidental se font avec l'aide d'Européens, architectes, ingénieurs ou ouvriers, qui immigrent au Japon le temps d'un ou plusieurs chantiers. Par exemple, François Léonce Verny, ingénieur du génie maritime de Brest, et une équipe de quarante cinq ouvriers français construisent de 1866 à 1876 une usine et un entrepôt pour bateaux. Sous le gouvernement shogunal, l'occidentalisation se fait de manière forcée, on tente à tout prix de rattraper le retard technique accumulé sur les occidentaux car le shogun craint une invasion. Cette volonté gouvernementale de développement forcé se heurte au mécontentement du peuple et aboutira à la chute du shogunat. En 1867, Yoshinobu Tokugawa, dernier shogun, abdique ses pouvoirs à l'empereur.

C'est l'avènement de l'ère Meiji, qui tient son nom de l'Empereur Meiji, qui reprend le pouvoir et vient s'installer à Edo. C'est à ce moment là que la capitale prend le nom Tokyo, littéralement «capitale de l'est». La ville s'étend alors sur 80km². Des plans d'aménagements sont prévus mais aucun n'est réalisé car le gouvernement ne veut pas dépenser de l'argent dans une capitale qu'ils ne sont pas sûrs de garder (il est possible que l'empereur retourne à Kyoto).

L'empereur Meiji a une volonté de moderniser l'armée et d'instruire le peuple. Cela se traduit par l'abolition des castes, et daïmyos sont reconvertis en bâtiments institutionnels. La volonté de «rattraper» les grandes puissances occidentales sur les plans industriels et militaires se transforme en une volonté de moderniser le Japon à l'aide des connaissances importées mais en se les appropriant. Les étrangers voyageant au Japon n'ont plus uniquement pour mission de produire, mais aussi de former.

En 1870, le ministère du Génie Civil invite des techniciens étrangers, parmi lesquels, R. P. Bridgens (américain) et C. de Boinville (Français).

1870-1920

En 1875, la faculté des arts et métiers propose une formation d'architecture.

Le "collège industriel national" ouvre ses portes. Il a pour but de former des japonais dans les domaines de la mécanique, de l'électricité, des sciences appliquées ou de la métallurgie. En 1877, un département de construction des bâtiments est ouvert au sein de ce collège, où enseignera entre autre l'anglais Josiah Conder. En 1879, les quatre premiers diplômés de ce département formeront la première génération d'architectes Japonais.

Josiah Conder est le premier architecte européen à mettre en place une véritable pédagogie pour former les japonais. Parallèlement, il rapporte ses expériences sur le territoire japonais par le biais d'articles destinés à l'Académie anglaise.

«Les plans d'habitation au Japon diffèrent de ceux qui sont construits en Europe selon deux caractéristiques importantes. Ces particularités sont : l'absence de symétrie et la façon dont les formes se fondent dans l'environnement, ce qui rend la composition bien plus libre de s'intégrer au jardin» Josiah Conder⁶.

Le mot "architecture ne connaît pas d'équivalent dans la langue japonaise avant 1868. On parlait de construction des maisons, "zôka". Une maison était pensée de manière structurelle et fonctionnelle et construite par des maîtres charpentiers. Les Japonais formés par des occidentaux et les occidentaux immigrant au Japon dessinent un paysage urbain de plus en plus Européen dans ses formes architecturales. Cependant, on ne fait que copier des références, la théorie architecturale n'est pas encore assimilée et adaptée à la culture japonaise comme l'influence chinoise a pu l'être en cinq siècles d'application.

En 1872, Un incendie détruit une partie de la ville (Ginza et Tsukiji). Elle sera reconstruite à l'identique au niveau du plan d'urbanisme, mais avec des matériaux résistants au feu. Ginza en particulier est reconstruit en briques et prend le nom de Rengagai (bricktown). Le plan est dessiné par Thomas J. Waters. Au rez de chaussée, les façades sont rigoureusement alignées. Les passages piétons sont couverts par des arcades et des rangées d'arbres. Ce projet est considéré comme la première recherche de planification urbaine japonaise. Malheureusement, il est difficile de trouver des locataires car les loyers sont trop élevés.

Au même moment, les Daimyos sont transformés en parcs pour conserver les « vues remarquables » dans la ville (par exemple à Ueno, Shiba, Asakusa, Fukagawa, Asukayama).

En 1874, un ancien champ de manœuvre militaire « mitsubishi » est reconverti en quartier (habitation, commerces) appelé « Londontown ».

En 1885, Josiah Condes fonde la première agence d'architecture au Japon.



photo de londowntown

<http://www.oldtokyo.com/london-town-marunouchi-c-1920/>

Le ministère de l'industrie créé lors de l'ouverture du Japon est supprimé car on estime qu'il a atteint son but. L'architecture, qui appartenait jusqu'alors à son département de la construction est réattribuée à un bureau architectural provisoire. Le mot «Kenchiku», destiné à correspondre au mot «architecture» apparaît (jusqu'alors, les japonais parlaient de construction, ou employaient d'autres termes). Cette dernière décennie a vu la naissance de l'architecture comme notion théorique au Japon.

Il existe alors trois types de constructeurs au Japon : les architectes occidentaux, les charpentiers construisant selon le style «pseudo-occidental» et les nouveaux architectes japonais.

On entre alors dans la deuxième phase mentionnée précédemment, celle de la «vraie imitation».

Les premiers écrits sur les techniques de construction sont publiés (avant, le savoir était retransmis à travers les générations). Les tous premiers traités sur l'architecture au sens européen du terme sont ébauchés par les premiers élèves de Josiah Conder, Kawai Kôzô avec «Opinion sur l'art» et Itô Chûtâ avec «Kenchiku Tetsugaku» (philosophie d'architecture).

Les constructions de style occidental sont alors inspirées de l'Angleterre (avec Josiah Conder) et de l'Allemagne où Kawai Kôsô et plusieurs autres architectes Japonais effectuent des voyages. L'apparence des bâtiments et les techniques constructives occidentales sont ainsi copiées, maîtrisées et enfin retranscrites dans la culture japonaise. Les premiers édifices en béton et en acier font leur apparition. Il s'agit à chaque fois d'expérimentations, chaque architecte répondant à sa commande sur sa parcelle avec sa vision de l'architecture, concept encore nouveau.

En 1886, les deux allemands Herman Ende et Wilhem Bockman, mandatés par le ministre Inoue Kaoru, proposent un plan d'urbanisme concernant le sud du Palais, à réaliser sur 20 ans. Ce projet ambitieux de restructuration complète propose une organisation autour de rue radiales. Il sera réduit lors de la deuxième proposition signée uniquement par Ende. Au final, seul deux édifices seront construits (ministère de justice et siège de cour de cassation).

La difficulté de mettre en œuvre des plans d'urbanisme efficaces découle du fait que la réglementation relève de la juridiction du gouvernement central et s'en trouve bien éloigné des usagers, qui refusent alors les décisions prises. Cependant, la volonté gouvernementale est de prioriser l'éducation et l'industrie, au dépend des économies locales, pour pouvoir rivaliser avec l'occident sur ces plans.

Bâtiment après bâtiment, voyage après voyage, les bâtisseurs japonais assimilent le savoir-faire constructif occidental. Vingt-six architectes et ingénieurs fondent « l'institution de construction des maisons » ou « Zôka Gakkai » qui deviendra par la suite « l'institut de l'architecture », ou « Kenchiku Gakkai ».

La première loi relative à l'urbanisme de Tokyo est promulguée : « Tokyo Shiku Kaisei Jorei ». Elle encadre la rénovation du centre-ville.

En 1888, la charte impériale de Meiji déclare le droit de propriété comme inviolable.

La troisième phase annoncée précédemment commence en 1889, où on assiste à une volonté de réintégrer l'architecture traditionnelle japonaise aux constructions

contemporaines. La différence profonde entre l'occident et le Japon est de «comprendre l'architecture non pas comme une science mais aussi comme un art»⁷. Les architectes s'interrogent alors sur la place de l'identité culturelle japonaise dans ce contexte d'occidentalisation forcé. Les réalisations qui s'en suivent tentent de marier les références. Les influences importées commencent à être assimilées comme l'ont été les influences chinoises au XVe siècle. On entre dans un période de recherche d'un nouveau style japonais.

En 1888, la « Tokyo City Improvement Ordinance » se fixe pour but « d'améliorer le réseau de voies de communication-rues et voies ferrées, de garantir un approvisionnement suffisant en eau, d'aménager le fleuves, les ponts, les parcs, les marchés, les cimetières et les jardins. »⁸.

En 1889, des travaux urbains commencent, avec pour but d'élargir les voies, et d'installer un tramway électrique. Ce mouvement de modernisation sera nommé « shuku-kaisei ». Un comité d'étude du code architectural « Kenchiku Jōrei Chōsa linkai » est formé pour observer les réalisations occidentales. A sa tête, M. Nagayo prône les ouvertures dans la ville. C'est le début des préoccupations hygiéniste dans la ville.

Fort de son nouvel armement occidental, le Japon se lance dans une politique d'expansion qui se traduit De 1904 à 1905 par la guerre Russo-Japonaise Nicki-Rō Senso.

Vers 1900, le style éclectique commence à être importé d'occident. Les architectes s'inquiètent du manque d'unité de Tokyo. Tous ces changements de styles et expérimentations sans plan urbain font de Tokyo une ville dite chaotique. En 1905, on recense 2.4 millions de Tokyoïtes.

1910 : Débat sur le sujet «Quel style architectural pour l'avenir de notre pays ?». Les architectes déplorent le patchwork de styles créé par les expérimentations architecturales dans la recherche du mimétisme occidental. Deux volontés s'affrontent : une occidentalisation complète de l'architecture, et un retour à l'architecture traditionnelle. Itō Chūtā, partisan de cette deuxième théorie, écrit sur la nécessité de reprendre l'architecture traditionnelle et d'y insérer peu à peu des éléments de l'architecture occidentale selon une évolution logique. Parallèlement, les préoccupations occidentales d'ornementations s'éloignent des besoins structurels japonais pour faire face aux catastrophes naturelles.

Le début de la période Taisho (1912) s'inscrit dans la continuité de la période Meiji, avec une volonté gouvernementale d'importer un maximum de techniques et savoirs faire occidentaux.

En 1906, le premier ministre demande la mise en place d'un code architectural, mais le projet sera abandonné en 1918. Parmi les obstacles à l'établissement d'un tel code, on note : l'opposition des architectes à ce qu'ils voient comme une contrainte, l'absence d'une volonté politique directrice, et plus tard, la seconde guerre mondiale.

Entre 1912 et 1918, on peut noter la construction de deux bâtiments, la gare de Tokyo et le premier bâtiment en béton armé, siège d'une compagnie d'assurances. Ces deux édifices offrent à une même époque deux images différentes. En effet, la gare de Tokyo (toujours debout actuellement) se pare de briques rouges locales, cachant sa structure métallique importée, et s'inscrit dans la continuité du quartier de Ginza. A l'inverse, le bâtiment en béton armé assume ses origines occidentales.

7 -Nussaume, Yann. Anthologie critique de la théorie architecturale japonaise

8- Sacchi, Livio, et Odile Menegaux. Tokyo : architecture et urbanisme. 2005



Photo de la gare de Tokyo

<http://dozodomo.com/bento/2013/07/16/tokyo-eki/>

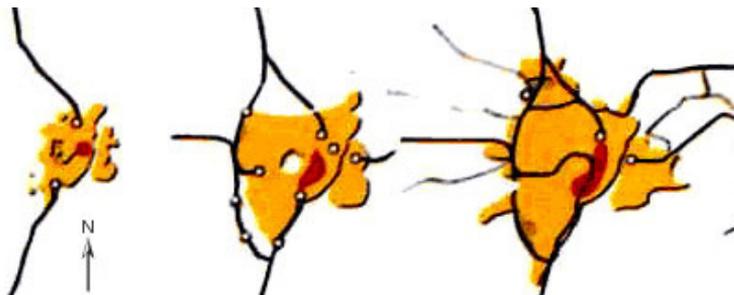
En 1918, le bureau d'urbanisme est établi et géré par Ikeda Hiroshi.

Deux lois sur l'urbanisme sont promulguées en 1919 : « Shigaichi Kenchikubutsu Ho » régissant la péri-urbanisation, et « Tokubetsu Toshi Keikaku Ho » concernant l'intérieur de Tokyo. Ces lois traitent cinq points en particulier : Elles définissent un zonage du territoire entre l'industrie, les zones résidentielles et les bureaux. Elles imposent un code de la construction. Elles mettent en place des règles sur l'expansion urbaine. Elles proposent une planification des infrastructures et équipements. Et enfin, elles mettent en place des règles sur le foncier (remembrement, expropriation...). Ce sont les premiers documents législatifs votés concernant l'urbanisme. On remarque que s'il y a une volonté de limiter les constructions anarchiques et remembrer les petites parcelles Le coefficient d'occupation des sols imposé est très supérieur à celui des textes européens dont on s'inspire (entre 60% et 80% contre 10% à 60% à Berlin par exemple).

1920 : Inauguration de Denchofu, quartier créé de toute pièce et relié à Tokyo par un chemin de fer. Prévu à l'origine pour accueillir des logements, des bureaux, des commerces, et de l'industrie, il est finalement resté un quartier résidentiel. Il s'étend sur 56.6 hectares et reprend l'idéal des cités jardins inscrits dans la culture japonaise. La gare se trouve au centre, et les voies principales rayonnent autour. Les voies secondaires sont des anneaux concentriques autour de la gare. Son succès vient de la fusion recherchée entre tradition et modernité en laissant une place à la nature dans la ville.

1920-1928 : la seconde génération d'architectes japonaise forme un groupe nommé «sécession» en référence à l'Autriche et s'oppose au style éclectique suivi par leurs prédécesseurs. Ils dénoncent le manque d'unité de la ville, à cheval entre ses bâtiment de style traditionnel, et les expérimentations des constructeurs et architectes dans un style plus ou moins occidental.

Tokyo abrite en 1920 3.7 millions de personnes.



évolution de Tokyo jusqu'en 1920

bureau of city planning

Développement des voies ferrées

Le train est importé au Japon en 1853. En 1872, la première ligne de chemin de fer est construite entre Tokyo à Yokohama et mesure 28km, réalisée par une entreprise anglaise. Ce nouveau lien favorise le développement de Yokohama, qui deviendra partie intégrante de Tokyo par la suite. C'est aussi un lieu de résidence pour les étrangers, tendance encore visible aujourd'hui par l'architecture de l'époque.

En 1885, une deuxième ligne de train se développe à l'ouest de Tokyo, suivie en 1888 par une loi sur l'amélioration des transports. Des quartiers se forment autour des gares qui deviennent des pôles d'attractivité.

En 1906, les voies à l'intérieur de la zone centrale de Tokyo (maintenant délimitée par la Yamanote) sont des voies nationales. Celles à l'extérieur sont des lignes privées leurs terminus sont des points connectés et attractifs qui deviennent des nouveaux centres. Le prix du billet est contrôlé par l'Etat. Les compagnies privées qui investissent dans des voies de chemin de fer ont souvent plus d'une activité, elles ont aussi des intérêts dans les secteurs du loisir, du commerce et de l'immobilier. Elles favorisent la sectorisation des activités pour favoriser le voyage et faire utiliser leurs voies. Par la suite, les lignes privées se nouent au réseau de métro de Tokyo, et les Japan Rail Lines se développent sur tout le territoire Japonais.

En 1925 la boucle de la ligne Yamanote, qui a été construite bout par bout est enfin terminée. Elle encercle le cœur de Tokyo et ses gares deviennent les centres des quartiers les plus importants de la ville. Ces quartiers-ville sont indépendants et spécialisés, avec, parmi les plus connus, Akihabara dans les nouvelles technologies et Ueno, le quartier des parcs. En 1927 le premier métro d'Asie (voie ferrée sous-terrain) est inaugurée. Il relie Ueno à Asakusa. En 1928, il existe 750 km de chemin de fer privé.

L'université d'Hitotsubashi s'installe à 1/2 km de Shinjuku (un quartier de la ligne Yamanote) et devient en 1933 une « gakuen-toshi », une cité campus. Ce système est favorable à l'université qui s'installe sur un terrain légèrement excentré et donc moins cher, au quartier de Shinjuku qui bénéficie de l'attractivité de l'université et à la compagnie privée gérant la ligne de train que les étudiants empruntent tous les jours. En 1987 de nombreuses lignes de la JNR sont vendues et privatisées.

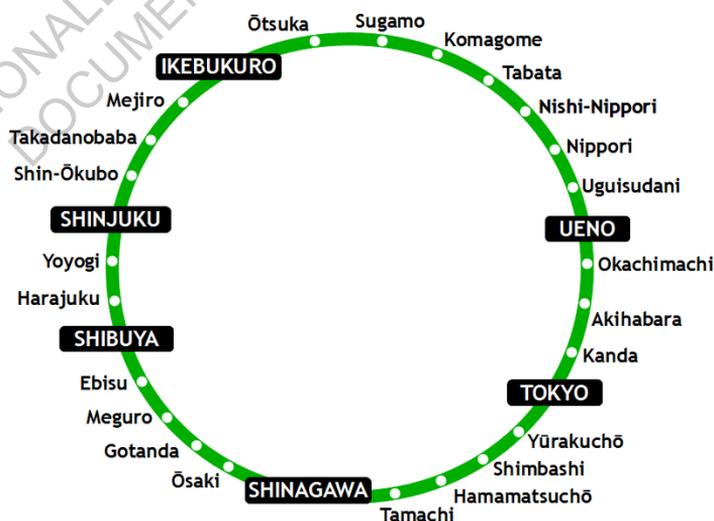


Schéma des stations de la Yamanote

1920-1945

Le 1er septembre 1923, vers midi, un tremblement de terre d'amplitude 7.9, détruit les $\frac{3}{4}$ de la ville. Il s'ensuit 2 jours d'incendies qui laissent 1030 000 morts ou disparus, 1 500 000 sans-abris et détruit 400 000 bâtiments.

Ces catastrophes naturelles révèlent plusieurs éléments :

Le développement de Tokyo a permis la construction sur des territoires qui avaient traditionnellement été évités car ils étaient exposés aux catastrophes naturelles.

Les structures bétons résistent mieux que les structures métalliques en cas de séisme ou incendie. Des bâtiments mêlant les formes traditionnelles et les matériaux modernes voient ainsi le jour. Parmi ceux-ci, le théâtre de Kabuki construit (1925) et le hall du mémorial du tremblement de terre (1930).

Parmi les bâtiments qui restent debout, l'hôtel impérial de Frank Lloyd Wright, dont la réception était prévue pour le jour exact du tremblement de terre. Il sera détruit en 1968 mais signifiera le début de l'influence de l'architecture traditionnelle Japonaise en occident.

Gotô Shinpei, ministre de l'intérieur et maire de Tokyo propose le premier plan de reconstruction, largement basé sur de la construction en béton qui rencontre l'opposition des habitants. La lenteur des travaux et le manque de fond conduisent Gotô à être éloigné de la reconstruction. Il est alors alloué un budget de 744 millions de yen (environ 5.7 millions d'euros) pour élargir les voies. Des parcs sont créés, notamment celui longeant la Sumide, tentative de recréer un rapport à l'eau là où les littoraux sont accaparés par l'industrie. Cinquante-sept ponts sont construits pour montrer la maîtrise technique des ingénieurs japonais.

C'est aussi le début du logement social, avec la fondation Dojunkai qui construit plus de 12 000 logements qui tentent d'allier tradition et modernité.

En 1926, Kotaro Sakurai dessine le Marunouchi, bâtiment de huit étages de 10 000m² chacun, qui restera le plus grand bâtiment de bureaux au Japon pendant 40 ans. La même année, l'empereur Taisho meurt. Le gouvernement nationaliste favorise alors un retour aux traditions, et une architecture « japonifiée ».

Le fascisme monte dans le climat d'avant-guerre. Malgré les critiques des architectes, le « style à toit impérial » est progressivement imposé jusqu'à être le seul accepté dans les concours. La volonté de retour à la tradition imposé par le gouvernement se traduit de manière complètement formelle.

Cela se traduit en 1931 par le résultat du concours pour le musée impérial de Tokyo qui favorise l'architecte Jin Watanabe. Il propose un bâtiment de style « teikan », traditionnel. Parallèlement, les architectes continuent à s'exprimer dans les plus petits chantiers, en mettant en place des architectures fonctionnelles, par exemple le bureau principal de poste de Tokyo en 1934, par Yoshida Tetsurô.

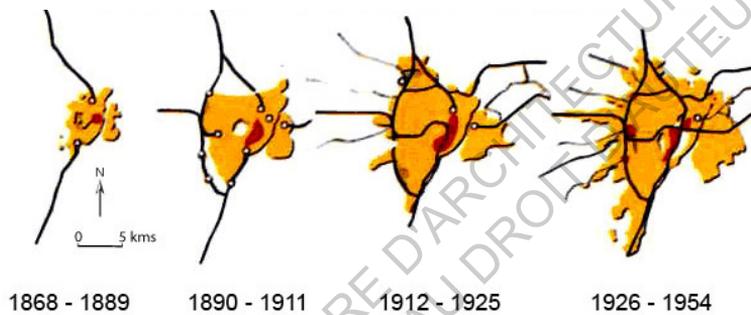
En 1942, Kenzô Tange construit le hall commémoratif de la grande Asie de l'est en s'inspirant du sanctuaire d'Ise.

Toutes ces réflexions concernent l'échelle architecturale uniquement. L'échelle urbaine n'est pas encore assimilée dans la culture japonaise. Les seuls travaux pouvant y être assimilés sont les aménagements routiers et de voies ferrées, et ils se font selon la méthode la plus commode, sans réelle pensée d'ensemble. Tous les plans urbains mis en place ont été refusés ou abandonnés sauf lorsqu'il s'agissait de reconstruire après une catastrophe naturelle. Jusqu'à l'ère Meiji, on ne faisait pas la différence entre village et ville, car habitations et terres cultivables se mélangeaient, ce qui formait un tissu étalé

et vert. Malheureusement, avec l'urbanisation de plus en plus forte, ces espaces verts disparaissent progressivement du centre de Tokyo, en faisant un espace de plus en plus congestionné.

En 1932, Tokyo annexe les villages et bourg proches et atteint 554km² et 5.5millions d'habitants. Les tissus urbains développés de manière complètement indépendante sont reliés.

En 1937, la première loi concernant l'importance des espaces non bâtis en ville voit le jour. Elle est pensée en vue de la guerre, car on sait que le feu se répand rapidement. Le coefficient d'occupation des sols est donc mis à jour, avec des chiffres se rapprochant plus de ceux de Berlin. Mais si les lois sont ainsi importées, les méthodes d'applications, elles ne sont pas imposées. On se retrouve donc avec des bandes vides découpées dans le tissu urbain, non aménagées et ayant pour seul but de servir de coupe-feu. En 1940, le terme « espace vert », ryokuchi, apparait dans la législation.



évolution de Tokyo jusqu'en 1945

bureau of city planning

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT DE LA PROPRIÉTÉ

Conséquences de la seconde Guerre Mondiale

Le Japon sort de la seconde guerre mondiale vaincu sur plusieurs plans. L'empereur annonce à la radio la défaite Japonaise, brisant son image de déité et l'illusion d'un pays tout puissant. Les bombes au napalm, particulièrement efficaces sur les « machiyas » (maisons en bois) car incendiaires ont détruit 2,3 millions de logements, laissé environ 10 millions de sans-abris et 631km² sont à reconstruire dont 200km² à Tokyo. La ville comptait 7.3 millions d'habitants avant d'entrer en guerre deuil 250 000 personnes et sa population est descendue à 3.5 millions. « Lors du tremblement de terre de 1923, Tokyo était une ville détruite au sein d'un pays dont les ressources industrielles et économiques demeuraient intactes. En 1945, la capitale n'est qu'une des 115 cités ciblées par l'armée américaine »⁹. L'occupation américaine durera jusqu'à 1952.

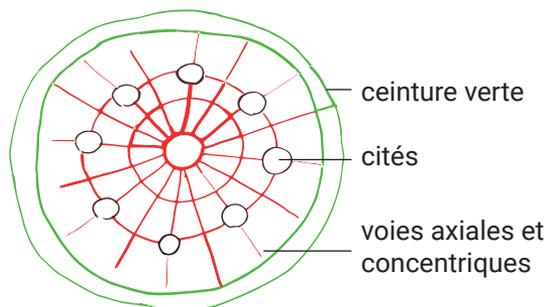
C'est la première fois depuis l'ère d'Edo que le dénivelé entre les plateaux de Yamanote et les plaines de Shitamashi est de nouveau visible. En effet, les immeubles le masquant ont tous été rasés avec les bombardements. Un afflux de réfugiés viennent faire de Tokyo un gigantesque bidonville, qui peine à se reconstruire.

On se rend compte de la fragilité de Tokyo, on entame un processus de décentralisation et l'économie locale est valorisée.

Une loi est promulguée concernant la protection de la propriété. Elle a pour but d'éviter les expulsions « à la chinoise » et protège même les locataires. En effet, de nombreuses familles vivent dans les baraques reconstruites rapidement, sur des terrains qui ne leur appartiennent pas.

En 1950, une loi vient remplacer celle de 1919 sur la construction urbaine, mais les grandes lignes restent les mêmes. Aucune de ces lois ne prennent en compte l'environnement.

Hideaki Ishikawa propose un plan de reconstruction selon lequel l'espace serait organisé en plusieurs « cités satellites monofonctionnelles » de 200 000 à 300 000 habitants chacune. Ces cités seraient organisées autour d'un centre d'où partiraient des voies radiales, connectées par des voies circulaires concentriques secondaires, et le tout entouré d'une ceinture verte. C'est un modèle qu'on a vu apparaître précédemment, dans la cité Den'en Chofu (1920) par exemple. Comme d'autres plans d'urbanisme évoqués précédemment, le plan échoue face à l'opposition des habitants qui refusent que 15% de leurs terrains soient prélevés sans indemnisation. D'autres plans sont proposés, signés Kenzo Tange, Yoshizaka Takamasa, Nakamura Toichi ou encore Seike Kiyoshi, mais aucun n'est mis en application. Le pessimisme qui fait suite à la guerre et l'état financier du pays paralyse la reconstruction.



Dessin schématique du plan de reconstruction d'Hideaki Ishikawa

9- Namias, Olivier, et Nobuhisa Motooka. Tokyo. Portrait de ville. 2014.

Le gouvernement encourage l'activité industrielle pour rattraper le retard accumulé sur les occidentaux. L'activité industrielle est tombée à 10% de la production avant-guerre et le redressement économique du pays en dépend. Cependant, l'industrialisation à outrance n'est pas sans conséquences et les enjeux écologiques ne sont pas inscrits dans les mentalités. Cette industrialisation forcée est désastreuse pour l'environnement, et cela se reflète sur la qualité de vie des habitants. En 1950, l'empoisonnement au mercure des pêcheurs de Minamata commence à sensibiliser la population. Mais le pays a besoin de sa croissance industrielle pour rivaliser avec les occidentaux.

En 1952, l'industrie est remontée à sa productivité d'avant-guerre. La même année, une loi sur la protection de l'espace agricole voit le jour, suivie en 1956 par une loi sur la protection des parcs urbains.

Après cinq ans de redressement économique, les expérimentations architecturales reprennent. La tendance est à une architecture rationaliste. Elle a pour but de mettre en avant les progrès technologiques. Certains y mêlent des formes traditionnelles. On note en particulier le parallèle entre la structure en poteaux et poutres en béton et en bois.

« Si de tels bâtiments s'inspirent indiscutablement de réalisations occidentales, et utilisent des techniques modernes, ils reflètent en même temps des aspects traditionnels »¹⁰.

Parmi ces réalisations, on peut noter l'hôtel de ville de Tokyo par Kenzo Tange par exemple. Ce bâtiment d'une dizaine d'étage en verre et en béton utilise les balcons de chaque étage comme brise soleil pour ceux d'en dessous : un système simple et efficace.



Photo de l'hôtel de ville de Kenzo Tange

Parallèlement, pour répondre à la demande de reconstruction, des sociétés telles que la « corporation des maisons japonaises » construisent en masse des habitats standardisés qui viennent se poser comme des "verrues" dans le paysage urbain. Le paradoxe entre ces produits industrialisés et les créations des architectes est frappant.

La reconstruction se fera presque à l'identique (sur le plan urbain), et se terminera en 1954 sans qu'aucun véritable plan d'ensemble ne soit établi. L'ambiance « Edo » qui subsistait jusqu'avant la guerre a complètement disparu. Les bâtiments qui composent actuellement la capitale ont pratiquement tous été construits pendant la deuxième moitié du XXe siècle. « La cité se déploie par vagues successives, dans une accumulation chaotique d'édifices disparates et pourtant curieusement semblables »¹¹

10- Nussaupe, Yann thologie critique de la théorie architecturale japonaise

11 - Sacchi, Livio, et Odile Menegaux. Tokyo : architecture et urbanisme

1955-1970

L'économie traverse des périodes de croissance et de crise par tranches de 10 ans environ. Ce contexte influe les mouvements de pensée et les réalisations architecturales et urbaines.

Tokyo atteint 8 millions d'habitants dépassant sa population d'avant-guerre.

Dès 1955, on se lasse de l'architecture rationnelle de l'après-guerre. L'industrie apporte de nouveaux matériaux, avec de nouvelles propriétés, que les architectes se tardent d'essayer. On bascule dans une architecture plus expressionniste, à la recherche du « beau ».

En 1957, le plan de la région capitale propose un déplacement des bureaux et activités commerciales vers le quartier de Shinjuku, dans une idée de « décongestion des activités de l'hypercentre »¹². C'est le début de l'évolution de Tokyo vers la structure polycentrée qu'on lui connaît actuellement. Ces nouveaux centres, toujours organisés autour d'une gare, sont nommés « fukutoshin ».

Un ministère des affaires culturelles est instauré en 1960. La loi qui interdit les constructions de plus de 31 m est supprimée. Tokyo Tower, qui mesure 332.6 m (plus grande que la tour Eiffel) est inaugurée en 1958. Ses couleurs vives ne sont pas dues à un choix artistique mais à une question de visibilité pour les avions.

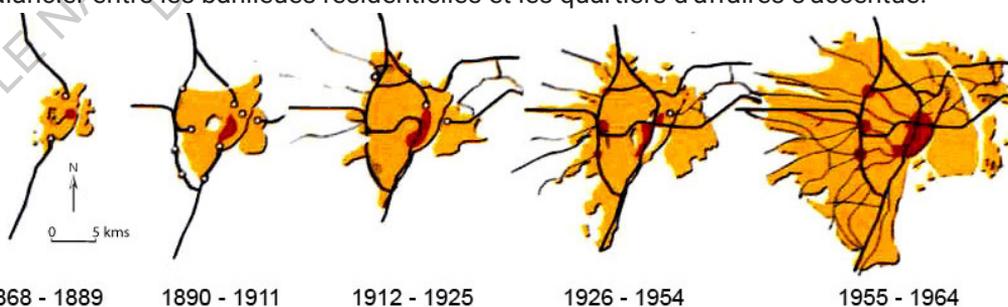
Le pays finit de redresser de la guerre, et avec l'arrivée du premier ministre Kôdo Seicho au pouvoir, on entre dans une période de haute croissance, qui durera jusqu'en 1973.

Cette croissance économique n'est pas sans prix, et l'industrialisation à outrance favorisée par la politique menée depuis la seconde guerre mondiale est à l'origine de plusieurs scandales entre 1960 et 1970. On peut se souvenir du problème d'asthme à Yokkaichi, « itai itai » et de l'affaire d'intoxication au cadmium à Toyama. Des mouvements citoyens se mettent en place au niveau national : « Machiza Kwi ». Des affrontements auront lieu particulièrement pour s'opposer à l'installation de l'aéroport de Narita dans les plaines du Kanto et d'un groupe industriel pétrochimique sur des terres agricoles.

Un grand programme urbain est mis en place pour développer les infrastructures nécessaires à l'industrie. La refonte des lois d'urbanisme a pour but de limiter l'étalement urbain et de rapprocher les décisions des habitants.

« les principes de base sur lesquels repose le nouveau système sont la décentralisation des compétences, la participation des habitants, un contrôle renforcé de la périurbanisation et une option de densification par l'admission d'immeubles de grande hauteur »¹³.

En 1960, la population de Tokyo tourne autour de 10 millions d'habitants. Le coût de la vie augmente et le centre-ville congestionné fait fuir ses habitants. La tendance de balancier entre les banlieues résidentielles et les quartiers d'affaires s'accroît.



évolution de Tokyo jusqu'à 1960

bureau of city planning

12- Goldblum, Charles, Pierre Clément, et Sophie Clément-Charpentier. Cités d'Asie

13- Kubo Shigeki. La liberté de construire et le droit de l'urbanisme au Japon

C'est dans ce contexte qu'apparaît le mouvement métaboliste. Il est à l'origine de plusieurs propositions de plan d'urbanisation de la baie de Tokyo. Inspirés du plan de 1958 de Kikutake Kiyonori, aucun ne sera réalisé.

Kenzo Tange propose un plan de ville tout en longueur, arguant que la ville organisée autour d'un point central n'est plus adaptée à la société moderne. Il prévoit une ville linéaire suivant le littoral et traversée par une ligne de train. « le système de transport radial et centré est le reflet d'une société fermée du moyen âge. » Il propose un plan tout en long s'organisant autour d'une ligne de train. On remarque que les transports en commun avaient et ont toujours un rôle structurant dans la ville et la vie Tokyoïte. Il admet lui-même la difficulté de mise en œuvre d'un tel système. « Le régionalisme qui prévaut dans le gouvernement et l'administration s'oppose à toute politique d'ensemble »¹⁴.

L'idée des métabolistes est de reprendre les formes de la nature dans leurs bâtiments. C'est dans ce style que sont construits certains des bâtiments pour les jeux olympiques de 1964, comme le gymnase national Yoyogi, par Kenzo Tange. Les Jeux Olympiques de 1964 permettront aussi la création de certains axes de circulation. Les axes routiers mènent au pied des nouveaux équipements, et des lignes ferroviaires facilitent les déplacements dans Tokyo. Une nouvelle ligne de Shinkansen est inaugurée vers Osaka et Kyoto.



photo du gymnase Yoyogi

wikipedia

C'est dans ce contexte qu'apparaît le mouvement métaboliste. Il est à l'origine de plusieurs propositions de plan d'urbanisation de la baie de Tokyo. Inspirés du plan de 1958 de Kikutake Kiyonori, aucun ne sera réalisé.

Kenzo Tange propose un plan de ville tout en longueur, arguant que la ville organisée autour d'un point central n'est plus adaptée à la société moderne. Il prévoit une ville linéaire suivant le littoral et traversée par une ligne de train. « le système de transport radial et centré est le reflet d'une société fermée du moyen âge. » Il propose un plan tout en long s'organisant autour d'une ligne de train. On remarque que les transports en commun avaient et ont toujours un rôle structurant dans la ville et la vie Tokyoïte. Il admet lui-même la difficulté de mise en œuvre d'un tel système. « Le régionalisme qui prévaut dans le gouvernement et l'administration s'oppose à toute politique d'ensemble »¹⁵.

L'idée des métabolistes est de reprendre les formes de la nature dans leurs bâtiments. C'est dans ce style que sont construits certains des bâtiments pour les jeux olympiques de 1964, comme le gymnase national Yoyogi, par Kenzo Tange. Les Jeux Olympiques de 1964 permettront aussi la création de certains axes de circulation. Les axes routiers mènent au pied des nouveaux équipements, et des lignes ferroviaires facilitent les déplacements dans Tokyo. Une nouvelle ligne de Shinkansen est inaugurée vers Osaka et Kyoto.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTRES

1970-1990

En 1970, l'économie rechute, avec pour l'une des causes, les chocs pétroliers de 1973. La nouvelle génération d'architecte se heurte à un marché réduit. Le temps des grands programmes métabolistes est révolu. Les expérimentations non contrôlées ont entraîné une dégradation des conditions de vie urbaine dans les années 60. En effet, elles étaient le résultat de recherches formelles architecturales et non de réflexion sur le bien-être de l'habitant à l'échelle urbaine. Les années 70 se caractérisent par un rejet de la ville japonaise. De plus, l'exode rural a eu pour conséquence de détériorer l'environnement des quartiers résidentiels et détruire les quartiers historiques. Parallèlement, l'eau et l'air sont de plus en plus pollués.

« Face aux mutations extrêmement rapides de l'industrie et de la société, l'urbanisation est sujette à tous les abus. Les constructions de bâtiments aux formes originales, en totale rupture avec leur environnement, se multiplient, et noient les habitants dans les symboles de la consommation. »¹⁶

Comme dans le passé, lorsqu'un mouvement venait en réaction à une modernisation excessive, on tente un retour à la tradition. Ici, l'axe de recherche se porte sur les ambiances des espaces. « Créer des espaces signifiants, évocateurs de sentiments »¹⁷ C'est la naissance d'une architecture conceptuelle.

Rojo Kansatsu instaure l'école d'observation de la rue « soulignant les aspects déviant, éphémères ou absurde de l'espace urbain, ses anomalies de construction comme ses juxtapositions accidentelles, issues de multiples restructurations successives » (Michaël Ferrier, « Rojo »). Une des observations de cette école est la classification des « Thomasson ». « Les Thomasson sont des éléments architecturaux dont la forme excède la fonction »¹⁸. Par exemple les escaliers qui ne mènent à rien : trois marches à monter et à descendre sans autre accès possible.

La ville de Tokyo est vue comme une ville chaotique. En réponse à ce courant de pensée, deux partis pris architecturaux sont avancés :

Créer une architecture renfermée sur elle-même pour créer des ambiances intérieures. Une architecture coupée de la ville, vue comme menaçante.

Ou tenter de faire réagir en créant des objets qui mettent en tension l'espace urbain (par exemple, la maison visage).



Photo de la maison visage

16- Namias, Olivier, et Nobuhisa Motooka. Tokyo. Portrait de ville

17- Nussaume, Yann. Anthologie critique de la théorie architecturale japonaise

18- Tardits, Manuel, Nobumasa Takahashi, et Stéphane Lagré. Tokyo portraits et fictions

Ces démarches sont favorisées par l'échelle des commandes, beaucoup plus petite que les grands programmes des années 60. Dans les deux cas, on témoigne d'une certaine urbanophobie.

La loi Sogo Sekkei Seido autorise le dépassement du coefficient d'occupation des sols si les places et espaces publics sont traités. Parallèlement, une baisse de l'activité industrielle permet la reconquête urbaine du littoral. De nouveaux quartiers d'habitations sont construits. Ils accueillent de grands équipements tels que le musée maritime de Tokyo ou Tokyo Big Sight. Malheureusement, ces quartiers restent froids et ne sont pas appropriés.

Le manque d'unité de la ville n'incite pas à créer une politique urbaine globale. Au contraire, chaque architecte en va de sa théorie, et crée son langage.

L'arrivée au pouvoir d'un nouveau premier ministre, Yasuhiro Nakasone, qui met en place de nouvelles politiques de développement, permet au Japon de sortir de la crise. En 1980, le Japon devient la deuxième puissance économique mondiale. Des théoriciens avancent que le désordre de la ville est un signe de vie, le chaos un témoin de dynamisme. On se rend compte que la durée de vie restreinte des bâtiments, due aux catastrophes naturelles et aux aléas de la spéculation, est le parfait contexte pour favoriser les expérimentations architecturales.

Ashihara Yoshinobu annonce dans son ouvrage « L'ordre caché, la ville du XXI^e siècle », qu'il voit Tokyo comme la ville du futur, capable de s'adapter à tout. Culturellement, les constructions en bois et les catastrophes naturelles récurrentes ont inscrit dans l'inconscient japonais que tout est éphémère. Cela se traduit dans la religion shintoïste.... Et dans l'architecture.

On prône alors la spontanéité et l'organique dans le développement urbain. « Dans la ville japonaise, la nature est considérée comme le fondement du tissu urbain » La métaphore de la ville organique se transcrit principalement formellement dans l'architecture. Et si certains architectes comme Toyo Ito et Tadao Ando entament des recherches sur la relation entre le bâti et son site, de nombreuses réalisations ne conceptualisent pas l'idée et les formes variées en résultant accentuent le décalage entre l'habitant et son environnement.

Parmi les réalisations de l'époque, on peut noter l'immeuble spiral de Maki Fumihiko en 1985.



photo de l'immeuble spiral, Maki Fumihiko

La loi de renaissance urbaine est promulguée pour faciliter les projets de construction à Tokyo. Cela permet la naissance de projets urbains à grande échelle tels que les alentours de Tokyo station (17ha) ou l'aéroport d'Haneda (270 ha). La reconversion de zones industrielle permet d'établir des plans d'ensemble sur de larges parcelles. Des terrains appartenant au gouvernement, tels que ceux des lignes de trains JR sont vendus à des particuliers. De nouveau, on favorise la privatisation du développement urbain. Cela entraîne une hausse des prix du foncier, et les populations locales doivent parfois quitter les lieux, incapables de payer les droits d'héritage.

On entre dans une bulle économique, sous la gouvernance de M. Yasuhiro, le prix du foncier atteint de nouvelles hauteurs. C'est l'Heisei Boom.

« Libéré de la menace des incendie, Tokyo subit les effets du foncier qui flambe. »¹⁹

Les terrains atteignent 784 000 €/m² avant l'éclatement de la bulle immobilière en 1991. Cette période est riche en expérimentations architecturales. En effet, le prix de la construction devient très faible par rapport au prix du terrain et les nouveaux propriétaires font souvent appel à un architecte.

Les complexes prendront exemple sur le projet « Ark Hills » terminé en 1986 pour proposer des programmes mixtes commerces et bureaux.

Ark hills peut être considéré comme le premier projet de reconversion urbaine à grande échelle. La zone d'intervention s'étend sur 5.6 ha et le projet a été pris en charge par la société « Mori buildings ». Le projet propose aux habitants de mettre en commun leurs parcelles pour y construire un projet, dont ils seront copropriétaires, ce qui peut s'apparenter à un remembrement. Les négociations entre Mori buildings et les habitants prirent 11 ans (1968-1979). Il s'en suivit 4 ans de discussions pendant lesquels le projet s'est formé avant sa construction de 1983 à 1986. Ce système a ensuite été reproduit pour d'autres projets tels que Shiodome Site, Roppongi Hills ou Otemachi Marunouchi et est devenu la marque de fabrique de Mori buildings. Cela peut aussi être vu comme une méthode de remembrement.

En 1984, une nouvelle loi est promulguée pour faciliter les négociations lors de travaux. Si 75% des propriétaires sont d'accord au lieu de 100%, il est possible de détruire un immeuble Cette loi est utile lors de projets comme Ark Hills, mais aussi lors de travaux de rénovation ou de reconstruction dans les copropriétés existantes.

Le projet Roppongi Hills commence immédiatement après mais ne se terminera qu'en 2003. En effet, malgré la loi de 1984, il faut négocier l'accord de chacun des propriétaires. Cela prend du temps et le projet doit alors s'adapter continuellement à son contexte politique et économique. En 1998, 94% des propriétaires ont donné leur accord. La construction aura lieu de 2000 à 2003, après deux ans de conception seulement. On notera aussi que 80% des propriétaires ont continué à vivre sur le site, ce qui est un fort pourcentage pour ce type de projet.



Photo du projet Roppongi Hills

wikipedia

19- Namias, Olivier, et Nobuhisa Motooka. Tokyo. Portrait de ville

Ces projets se réalisent autour du centre ville et proposent principalement des logements pour des classes sociales élevées. Les centres se gentrifient et le système de balancier s'accroît pour les travailleurs de classes moyenne et basses.

Une loi de zonage urbain est promulguée pour protéger les zones résidentielles. En effet, la hausse des prix immobiliers a favorisé l'implantation des bureaux, au détriment de l'habitat, relégué à la périphérie.

En 1990, un projet d'élargissement de l'avenue principale de Ginza est abandonné face au refus d'un vendeur de Soba (nouilles) de déplacer son magasin (alors qu'il aurait pu vendre à 283 000€/m²).

Par la suite, l'explosion de la bulle économique stoppe net les projets.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

1990-2015

Le début des années 90 marque une nouvelle période de crise pour l'économie du Japon. Les grands projets urbains sont annulés, ralentis ou réduits. Le projet de nouveau centre urbain « Waterfront subcenter » en fait partie. Lancé en 1980, il est actuellement toujours en cours, et a été largement réduit dans les années 90. Ce projet est l'un des premiers à proposer de créer de toute pièce un quartier proposant une grande proportion de logements, sur l'espace actuel de la mer. Il caractérise la tendance Tokyoïte (partagée par de nombreuses villes portuaires) à "grignoter" petit à petit l'espace de la mer.

Les historiens montrent qu'Edo n'est pas uniquement le fruit d'une évolution spontanée, et que des travaux de remblaiement et de détournement des rivières ont été réalisés lors de la fondation de la ville. Cette démarche a pour but d'introduire un règlement plus précis face à l'opposition d'architectes qui voient l'absence de cadre comme une opportunité donnée par la ville de croître de manière spontanée et naturelle.

En 1992, une réforme de l'urbanisme met en place un schéma directeur municipal « Shi-Cho-Son Tshi Keikaku Masterplan ». Ce plan n'est pas opposable aux tiers. La commune révisé tous les cinq ans le zonage de son territoire, en respectant le secteur à urbaniser et l'aire d'urbanisme définis par le gouverneur dans son schéma directeur « Sheibi Kaihatsu Hozen no Hoshin » (plan sur l'ensemble du Japon et indiquant les lignes directrices sur 10 ou 20 ans).

« Le nombre des catégories de zone était, dans la loi sur l'urbanisme de 1919, de trois; il a été porté à douze par la réforme de 1992; sept d'entre elles intéressent la fonction résidentielle, deux le commerce, trois l'industrie. »²⁰

Pour contrer la dépression économique que traverse le pays, le gouvernement investit dans la construction en espérant relancer l'économie. Sont ainsi construits la mairie par Kenzo Tange en 1991 et le musée d'Edo par Kikutake Kiyonori en 1992. Malheureusement, l'entretien coûteux de ces bâtiments aura l'effet inverse sur l'économie en aggravant le déficit de l'Etat.

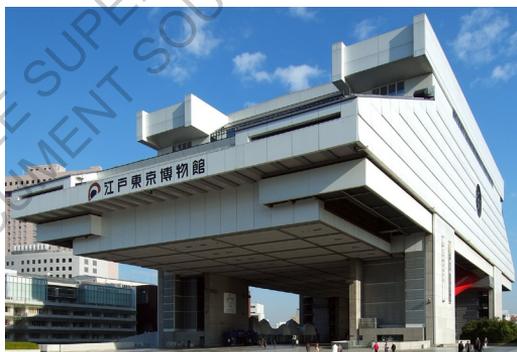


Photo du musée Edo-Tokyo

wikipedia

En 2003, une nouvelle politique de renaissance urbaine, valable pour dix ans, est mise en place par le premier ministre Junichiro Koizumi. La loi prévoit 65 zones (au total 6 612 ha) de développement urbain prioritaire, où certaines règles d'urbanisme sont assouplies voire supprimées. Huit de ces zones sont à Tokyo (2 514 ha). Elle a pour but de favoriser la construction dans les centres de la Yamanote. La libération de plus de 1 000 hectares de terrains industriels permet la création de plusieurs projets. « Okawabata river city » propose des tours d'environ 40 étages rassemblant 3934 logements dont les

locataires vont du cadre moyen à la célébrité. Le groupe Mitsubishi fait appel à Toyo Ito, Kengo Kuma et Riken Yamato pour la construction de 6 000 logements dans des immeubles en R+10 et deux tours de 40 et 45 étages.

Ces constructions hautes et denses contrastent avec des espaces proche des grands centres, comme cette zone, à 15 minutes d'Odaïba, vide de construction.

Une autre conséquence est l'offre soudaine de bureaux dans ces territoires et des prix fluctuant en fonction des réceptions des chantiers privés. Ces constatations renforcent l'idée portée par le slogan « l'Etat au privé » porté par les médias et dénonçant le manque d'implication de l'Etat dans des questions d'intérêt public.

« Une situation urbaine régie non plus par les architectes mais plutôt par les promoteurs privés du foncier qui suivent une logique du marché »²¹.

En 2011, un séisme de magnitude 9 touche l'ensemble du Japon. Parmi les 23 5000 morts, seuls neuf sont à Tokyo, ce qui montre les avancées techniques de la ville. Cependant, la fragilité de Fukushima qui en suivit mène au déplacement de 80 000 personnes et éveille des tendances écologistes dans la population. Comme après le tremblement de terre de 1923, la faiblesse d'un gouvernement trop centralisé se fait ressentir. En 2012, l'arrivée de Shinzo Abe relance les volontés économistes. L'environnement est alors enfin pris en compte dans les préoccupations urbaines. D'après le plan de développement urbain, le deuxième des « six buts » est de « coexister avec l'environnement, ce qui est indispensable pour le développement durable ».

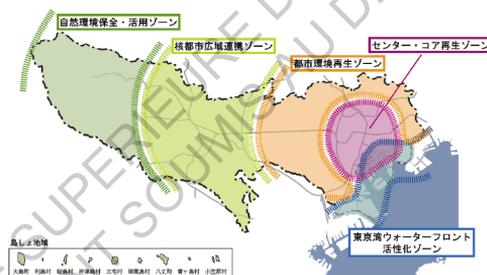


Image du zonage de Tokyo

city planning vision for tokyo

Malgré les différentes destructions et reconstructions de la ville, seuls quelques plans partiels d'urbanismes sont mis en place. Il n'y a pas de plan global d'urbanisme.

La plupart des grands travaux sont entrepris par des entreprises privées pour des raisons économiques. Malgré les influences occidentales visibles dans l'architecture, la ville de Tokyo s'est donc développée sans plan d'ensemble ni cortège de lois défini. Elle a évolué de manière « chaotique » si l'on regarde les volontés politiques et loi qui se sont succédées depuis 1868, « naturelle » ou « spontanée » si l'on en croit les architectes et théoriciens qui proclament Tokyo comme la ville du XXIe siècle. Une chose est sûre : La forme actuelle de Tokyo est due à une somme d'éléments particuliers plus qu'à une réflexion globale.

« La forme actuelle de Tokyo doit beaucoup à cette prédominance de la propriété privée qui a toujours privilégiée l'urgence de la reconstruction plutôt que les grandes réflexions urbaines »²².

21- Tardits, Manuel, Nobumasa Takahashi, et Stéphane Lagré. Tokyo portraits et fictions

22- Namias, Olivier, et Nobuhisa Motooka. Tokyo. Portrait de ville

II- TOKYO DE NOS JOURS

Comme développé dans la première partie, l'urbanisme et l'architecture à Tokyo sont le résultat de plusieurs initiatives, évènements, expériences, volontés...

«La ville sans plan est un champ d'expérience pour réaliser les plans de bâtiments individuels»²³.

Dans cette partie, nous ferons un état des lieux du centre ville de Tokyo de nos jours, on se penchera particulièrement sur le comportement des japonais face à leur patrimoine et sur les motifs, éléments répétés, de la ville.

A- ORGANISATIONS SPATIALES

Généralités

Actuellement, le Japon est un archipel de 6852 îles étalées sur 3 000 km. Les contrastes climatiques y sont importants. Par rapport à la France, le Japon représente la moitié de la superficie et le double d'habitants. La mégapole de Tokkaïdo qui s'étend sur l'est de l'île principale, de Sendai à Fukuoka, comprend 90 millions d'habitants. Tokyo métropole rassemble 26 villes (machi) et villages (mura) et les 23 arrondissements (ku) de la ville de Tokyo.

« 37 millions de personnes peuplent aujourd'hui une conurbation tentaculaire aux contours incertains. » (portrait de ville : Tokyo)

Les arrondissements « ku » forment Tokyo « shi », chacun porte des armoiries et leur dessin rappelle les divisions en secteurs d'intervention contre les incendies datant de la période d'Edo.

Si on considère Tokyo station le centre de la ville, Tokyo s'étale sur un rayon de 50 km environ et compte 13,35 millions d'habitants. En 2020 elle sera la seule ville d'un pays du Nord parmi les 10 plus peuplées au monde. Elle est la plus grande zone métropolitaine monoethnique au monde. C'est aussi la ville ayant la plus forte croissance démographique (0.68%) dans un pays à population vieillissante (-0.17% d'habitants en 2014) et la plus grande proportion de population active (66.2% pour 61.3% de moyenne au Japon).

Le « Tokyo » auquel nous allons nous intéresser est le « shi » de 23 arrondissements.

Le Central Business District, composé des trois arrondissements Chiyoda, Minato et Nishi concentre les édifices gouvernementaux, sièges sociaux, banques, ambassades, ect.

23- KATO, Shuichi, et Rose-Marie FAYOLE. Japon: la vie des formes

24- Namias, Olivier, et Nobuhisa Motooka. Tokyo. Portrait de ville

La ville a la particularité d'avoir été pratiquement entièrement reconstruite après la seconde guerre mondiale. La quasi-totalité de ses bâtiments a donc été construite ces 70 dernières années. Cela n'a pas empêché les courants de se succéder.

Livio Sacci, dans son ouvrage, « Tokyo », introduit la ville ainsi : « La cité se déploie par vagues successives, dans une accumulation chaotique d'édifices disparates et pourtant curieusement semblables. »

A cela, on peut ajouter la philosophie de l'éphémère ancré dans la culture japonaise par les catastrophes naturelles pour justifier l'espérance de vie des bâtiments Tokyoïtes (26 ans contre 44 ans aux Etats Unis et 75 ans au Royaume Uni).

Isozaki Arata explique : « Quand on dessine un projet avec l'intention de le réaliser, il faut accepter l'idée qu'il finira par être détruit. »

Ces reconstructions, comme on a pu le montrer dans la première partie, ont résisté à de nombreuses tentatives de planification. Cela induit un résultat particulier :

Manuel Tardis déclare dans « Tokyo, portraits et fictions » « [Tokyo] dure sur un squelette quatre fois centenaire (ses infrastructures et son parcellaire), mais exhibe surtout des organes neufs et des maladies de peau (ses constructions). »

Qui peut être vu comme une bonne ou une mauvaise chose :

« Le paysage urbain n'est pas alourdi par le passé, parce que l'on n'a pas permis à ce dernier de s'accumuler. Dans ce paysage de transition, les vestiges humains datent tout au plus de quelques décennies » Maki Fumihiko

« Sans continuité, il n'y a pas de souvenir. Tokyo est une ville qui souffre d'amnésie »²⁵.

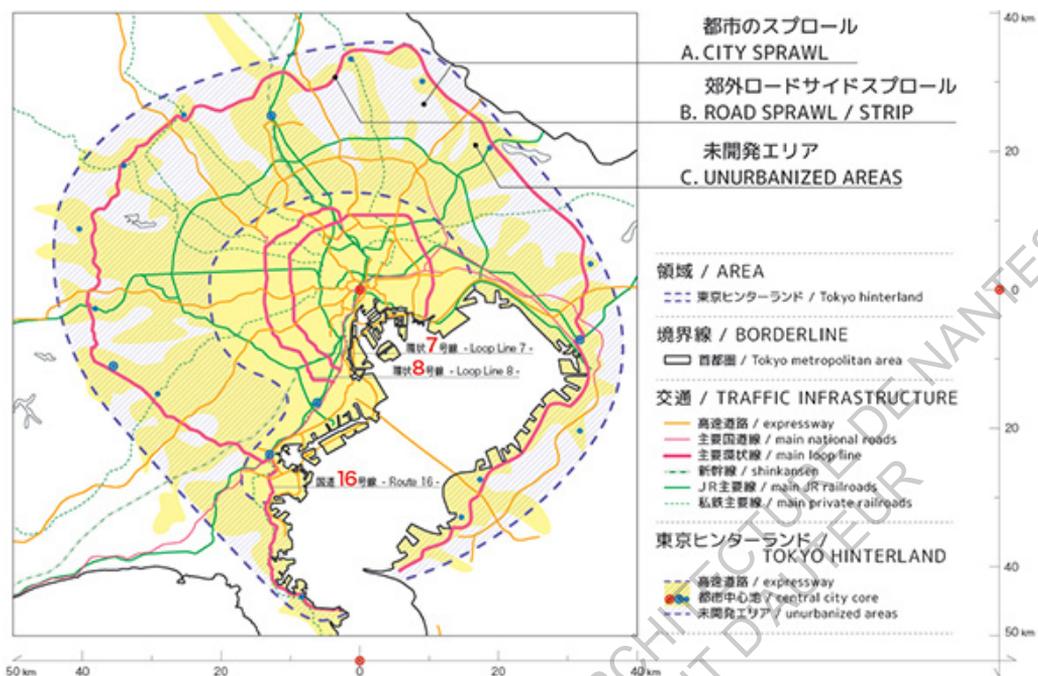
Le paysage urbain se compose à première vue de bâtiments reconstruits après la seconde guerre mondiale, de béton, verre et acier, jouxtant des édifices traditionnels (principalement religieux) qui sont restés en bois à travers les reconstructions.

Un autre élément caractéristique de Tokyo est son système de transport. Il est très compliqué de se déplacer en voiture et les transports en commun, et en particulier les voies ferrées, financées par des entreprises privées, ont pris une importance majeure. Les lignes les plus utilisées sont Yamanote, Chu et Taisei.

La ligne de train Yamanote, dont on a parlé précédemment, dessine la limite du centre-ville, à la manière d'un périphérique. Elle ne suit pas les fondations d'une ancienne fortification (Edo n'a jamais été fortifié) mais est le résultat de la jonction, au nord-est et au sud-ouest de deux lignes de train courbées, lui donnant une forme globalement allongée.

La ville s'est d'abord développée le long de radiales partant des centres puis en profondeur dans les cœurs d'îlots. On peut identifier dans le plan global de Tokyo huit voies circulaires dont le centre est le palais impérial, croisées par des radiales ou route nationales, portant un nom à leurs origine (le château), qui se transforme en un numéro en s'éloignant de Tokyo.

Ces voies ne sont pas des axes directs mais comptent de nombreux décrochés, dus à la topographie, ou résiduels de la stratégie militaire datant de l'époque d'Edo où les chicanes avaient pour but d'empêcher l'avancée de l'ennemi.



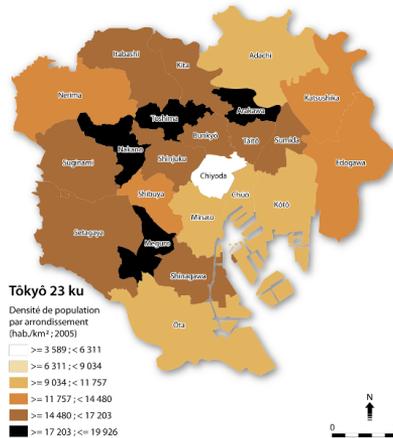
Plan des voies ferrées et routières

A l'intérieur de cette ligne, les logements sont principalement des maisons individuelles. Culturellement, on refuse l'appartement, la priorité est d'obtenir une maison, puis un jardin, puis une place de garage. On se déplace principalement en métro ou vélo. Cela implique une ville peu dense et certains projets d'appartements de luxe ont été mis en place pour attirer les classes aisées près du centre. Les tours d'affaires et d'appartements se rassemblent autour des centres qui forment les différents arrêts de la Yamanote. Tokyo se trouve donc une ville avec plusieurs centres entourant le « vide » du palais impérial. « L'une des deux villes les plus puissantes de la modernité est donc construite autour d'un anneau opaque de murailles [...] dont le centre lui-même n'est plus qu'une idée évaporée »²⁶

C'est une ville polynucléaire dont chaque « centre » offre une spécialité. Certains disent aussi que c'est l'assemblage de plusieurs villes adjacentes. Ces centralités secondaires, ou centres-sakiraba rendent floue la limite entre centre-ville et banlieue.

« La plus grande ville du monde est pratiquement inclassée, les espaces qui la composent sont innomés » Barthes « Tokyo nous redit simplement que le rationnel n'est qu'un système parmi d'autres »

La ville se trouve congestionnée avec 26 000 hab/km² près des gares, dans une toile urbain plus ou moins hérité de l'époque médiévale. Ce chiffre contraste fortement avec la périphérie : on descend à 6 000 hab/km² loin du centre et à presque 0 hab/km² à Okutama-shi (près des montagnes à l'ouest).



plan de la densité d'habitants en ville

<http://kanaga.ridel.org>

Au total, 52% de l'espace utilisé et le coût de la vie est en moyenne 50% supérieur à celui de NY, pour une qualité de vie comparable.

On remarque pourtant un paradoxe au niveau des espaces vert. Si les maisons individuelles tentent de cultiver un jardin, même miniature, seul 5% de la surface de Tokyo est réservée aux parcs. Ce chiffre et l'avancée régulière des terres pleines sur la mer sont les marque de la tendance des Tokyoïtes à sacrifier de l'environnement, urbain ou naturel, à l'industrie et au développement.

L'individualisme conduit à un espace public pauvre, qui entraîne un individualisme encore plus marqué, et la boucle s'enchaîne.

Le parcellaire est souvent redécoupé. En centre-ville, une parcelle fait 211m² en moyenne, et 50% font moins de 100m². Ces micro-terrains sont dus aux impôts sur l'héritage, qui forcent les familles à vendre une partie de leur terrain (souvent en arrière). Une bande de terrain permet d'atteindre la parcelle coupée de la rue, ce qui donne une forme de drapeau à cette dernière. La hampe est alors appelée « hatazao ».

Pour contrer ce morcellement, certains propriétaires effectuent un remembrement, en fusionnant deux parcelles sur lesquelles ils bâtissent quatre habitations, grandes maisons ou petits immeubles. Ce procédé n'est accessible que pour les classes supérieures.

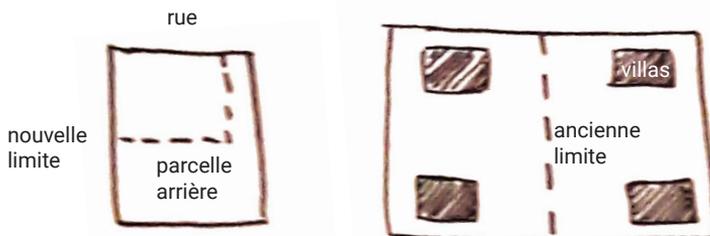


Schéma des découpages et remembrements à petite échelle

Le parcellaire changeant de Tokyo résulte en un système d'adresse compliqué. La ville est découpée en quartiers et les immeubles sont numérotés en fonction de leur date de construction. Pour se repérer, le cadastre est annoté avec le nom des propriétaires des parcelles (disponible dans tous les bureaux de police). Pour indiquer où l'on habite, l'usage est de dessiner un plan, car donner son adresse n'est pas suffisant. Les points de repères y apparaissant sont la gare, le poste de police ou le supermarché. Les noms des rues sont soit hérités d'Edo (par exemple, avec le préfixe Fuji alors que la vue est cachée derrière les grattes ciels) ou ultra-fonctionnelles, numérotées (comme l'axe routier urbain métropolitain circulaire no2).

Le plan d'ensemble de Tokyo n'est donc pas reconnaissable au premier coup d'œil, comme pourrait l'être celui de Barcelonne ou New York mais l'image de la ville se forge des représentations mentales que l'on s'en fait en la arpentant. La ville est la somme d'individualités respectueuses les unes des autres plus que le travail d'une collectivité. De nouveau, ce phénomène suscite des réactions variées :

« Une ville gouvernée par des lois économiques où le chaos et le manque absolu d'intérêt pour la qualité physique des espaces »²⁷.

« La perfection du détail au détriment de celle de l'organisation du tout » (Tokyo, portraits et fictions).

« [Une ville] post-humaniste, c'est-à-dire une ville qui intervienne à un moment où les notions d'unité et de cohérence ne sont plus applicables, [...] caractérisées par une dispersion du sujet, que nous pourrions appeler décentralisation » d'après Bernard Tschumi dans Tokyo de Livio Sacchi.

Cela interroge les architectes et urbanistes, locaux ou étrangers, qui ont proposé plusieurs théories sur l'organisation de la ville depuis 1970. Tokyo, ville de grands axes et de recoins, ville stratifiée, et ville sans centre ni périphérie est-elle une ville à l'ordre caché, une ville organique, ou encore la ville du XXI^e siècle ? La seule affirmation possible est que dans son équilibre fragile et intrigant, Tokyo est, et continue de se développer, dans un renouvellement perpétuel.

Les grands travaux sont souvent réalisés par des entreprises aux multiples activités qui favorisent le dynamisme de la construction. « La compétition entre les villes est internationale. Ces entreprises, aussi appelées « otemintetsu », se divisent en plusieurs branches dont chacune propose un produit ou service allant de la brosse à dent au moteur d'avion en passant par l'agence de tourisme et, bien sur l'architecture.

« Revitaliser Tokyo c'est revitaliser le Japon. »²⁷.

26- C.Baglione *Quattro passi nel conteso* dans *Tokyo portraits et fictions* de Tardits Manuel

27- extrait du site internet de Mori building

Une ville polynucléaire

« Tokyo est une ville dont la périphérie est partout et le centre nulle part »²⁸.

Tokyo peut être vue comme plusieurs plus petites villes connectées les unes aux autres par la ligne Yamanote, qui encercle le palais impérial. Les principaux centres sont Tokyo station, Ginza, Shinjuku, Shibuya, Ikebukuro, Ueno, Asakusa et Akihabara : « elle apparaît en fait comme le regroupement de plusieurs cités [...] comme autant de villes dans la ville »²⁸. Ces centres sont hérités du plan d'Edo où les différentes « grilles » s'organisaient autour de foyers qui sont maintenant les stations de métro.

« La majeure partie des centres urbains ne sont pas l'œuvre des interventions urbanistiques des gouvernements locaux ou nationaux mais plutôt le résultat d'activités commerciales ou de stratégies financières rattachées au chemin de fer »²⁹

Le développement de ces quartiers est favorisé par la politique de décentralisation apparue après le tremblement de terre de 1923 et la seconde guerre mondiale. Le plan propose le développement de six des vingt-trois arrondissements en nouveaux centres villes. Des fonctions y sont déplacées, comme le siège du Tokyo Metropolitan Government, déménagé à Shinjuku en 1995 dans une tour signée Kenzo Tange.

Chaque quartier a une « spécialité » : Asakusa est le quartier historique, Tokyo Station le quartier des affaires, Shibuya le quartier des divertissements, Akihabara des nouvelles technologies, etc. On peut établir un modèle que ces centres suivent tous à peu près. La station de métro/train se trouve au centre, et les magasins se déploient autour de ce point, parfois même en sous-terrain. Les grands axes (dorés) partent en rayon autour et sont bordés de grands immeubles.

On remarque alors un événement particulier : Si beaucoup de capitales du monde ont un plan facilement reconnaissable pour qui connaît la ville (les plans de New York et Barcelone en sont l'archétype), le plan de Tokyo est multiple. En effet, l'absence de planification a donné naissance à une emprise au sol des bâtiments complètement aléatoire et qui ne se ressemble pas d'une partie à l'autre de la ville.



Plan des quartiers

Pour présenter ces quartiers, on partira de Tokyo station, gare la plus proche du centre historique, et on suivra la ligne Yamanote dans le sens des aiguilles d'une montre.

28- Chirat, Sylvie. Tokyo. Portrait de ville. Paris: IFA, 1989

27- Naomichi Kurata dans Tokyo collection Portrait de ville, Namias, Olivier, Nobuhisa Motooka

Tokyo Station est l'arrêt de la Yamanote le plus proche du palais impérial, mais aussi la gare de Tokyo où arrivent les shinkansen (trains à grande vitesse) qui relient la ville au centre du territoire. Le quartier, aussi nommé "Marunouchi" rassemble donc les fonctions de centre historique et centre politique. Sans les terres pleines s'étendant sur la mer, ce quartier serait très proche de la baie, mais les terres pleines s'étendant sur l'eau lui donnent une place presque centrale géographiquement. C'est un passage obligé pour les habitants travaillant dans l'une des immenses tours proches de la gare, comme pour les touristes arrivant par la gare et se précipitant, soit à l'ouest vers le palais impérial, soit à l'est vers le quartier de Ginza.



Photo de Tokyo station

Ginza est un quartier développé, rassemblant de nombreux grands magasins de luxe et débouchant sur le port avec son célèbre marché aux poissons. Les nombreux gratte-ciel ont profité des différentes lois de relance économique pour monter plus haut que ce que les réglementations urbaines prévoyaient. Une modification des flux des vents en résulte, qui participe au réchauffement de Tokyo en été. «il s'agit de constructions sauvages, sans aucun plan d'urbanisme ni aucune évaluation préalable des besoins [...] voici le résultat de graves carences de la politique d'occupation des sols, qui fait prévaloir le profit économique»³⁰ malgré ces hauteurs extravagantes, le plan urbain, lui, est l'un des plus régulés de Tokyo, avec un quadrillage précis et régulier.



Photo de Ginza

Shinjuku est coupé en deux parties par la ligne de Yamanote qui traverse le quartier avec un axe Nord / Sud. Des routes radiales partent de la gare, entre lesquelles des quadrillages s'insèrent formant des angles maladroits. A l'ouest, une zone de magasins et d'arcades offrent une vision futuriste de Tokyo avec des façades-écran diffusant des publicités et des hauts parleurs dans toutes les rues, émettant de la musique japonaise. Ce dernier élément devient aussi un élément de repère au visiteur qui sait que plus la musique est forte, plus on se rapproche du centre. Côté ouest, et à l'intérieur de la boucle de la Yamanote, Shinjuku nous offre un visage plus austère. Des bureaux s'empilent dans des tours de toutes tailles, entourées de rue vides en dehors des heures de début et fin de journée. On peut imaginer les travailleurs rejoindre la gare et l'ouest du quartier pour y profiter des restaurants à midi et se divertir en fin de journée.



Photo de Shinjuku

Shibuya est le second centre de Tokyo. Relié à Tokyo Station par la ligne Chuo, c'est le lieu de vie et de sortie où se retrouvent étudiants et travailleurs. C'est aussi de ce quartier que viennent les images clichés qui représentent Tokyo à l'international avec ses grands bâtiments aux enseignes lumineuses et aveuglantes cachant des petites rues bordées de restaurants locaux. Il a accueilli le tournage du film "Lost in Translation" de Sophia Coppola. Le quartier rassemble le plus grand nombre de magasins, salles d'arcades (ou salles de jeux vidéo), immeubles de karaoke et love hôtel de Tokyo.



Photo de Shibuya

Le quartier d'Ikebukuro n'a pas une spécialité aussi marquée que Tokyo station, Shibuya, ou comme on le verra plus tard, Akihabara ou Asakusa, mais il reste néanmoins un quartier très fréquenté de Tokyo. Il accueille certaines grandes infrastructures telles que le théâtre métropolitain de Tokyo, Sunshine aquarium, le parc à thème J-world Tokyo ou le planétarium Manten.



Photo d'Ikebukuro

Ueno est plus un parc qu'un quartier d'habitations ou même de bureaux. La gare débouche immédiatement sur cet espace aux différents traitements végétaux rassemblés sous le nom de Parc de Ueno. Ici une allée d'arbre, là une petite forêt, plus loin une grande pelouse, au sud un lac, le parc accueille aussi un temple, un jardin zoologique un musée d'art métropolitain, et un cimetière.



Photo de Ueno

Asakusa se trouve à l'est de Ueno et n'est pas directement relié à la Yamanote mais est connu pour être le quartier se rapprochant plus de l'ambiance "Edo" de Tokyo. Le temple Senso Ji est le plus fréquenté de la ville. On y accède par une longue allée qui part de la porte Kaminari-mon et le long de laquelle se dressent des étales de nourriture ou des stands de jeux pendant les festivals. Autour du temple, on trouve des immeubles modernes mais aussi des rues bordées de petites maisons en bois traditionnelles.



Photo d'Asakusa

Akihabara est le quartier des nouvelles technologies. Les bâtiments, couverts d'affiches et d'enseignes, abritent magasins d'équipements électroniques, et de jeux vidéos, salles d'arcades, magasins de mangas et de figurines, et les fameux maid-cafés.



Photo d'Akihabara

B- LE RAPPORT ENTRE PATRIMOINE ET MODERNITÉ

La protection du patrimoine

On cherche ici à comprendre comment le patrimoine est protégé dans le contexte de constante reconstruction évoqué dans la première partie. Pour cela, il faut d'abord définir ce qu'est le patrimoine au Japon. En effet, 30% des bâtiments construits après 1985. Dans ce contexte, qu'appelle-t-on patrimoine ?

« Une ville aussi prémonitoire paraisse-t-elle reste un artéfact présent, comptable de son passé » « A Tokyo, le passé n'a rien d'univoque »³¹.

Au Japon, pour obtenir la dénomination de bien culturel, l'objet doit posséder "une grande valeur historique ou artistique pour notre pays", ou bien "présenter un caractère indispensable à la compréhension des changements des us et coutumes de notre peuple"³².

Il existe trois types de catégorisation du patrimoine : les sites enregistrés, désignés et classés. Les sites enregistrés sont uniquement identifiés mais non protégés. Les sites désignés et classés correspondent aux objets inscrits et objets classés en France. Le droit privé prédomine sur la protection patrimoniale. Il est interdit de protéger un site appartenant à un particulier. Pour pouvoir protéger un site il faut le racheter. Au Japon 0.46% seulement des sites enregistrés sont classés.

Dans les faits, seuls des bâtiments anciens sont protégés. Pour autant, si l'origine du bâtiment est ancienne, le matériau lui-même n'est pas considéré de grande valeur. En effet, les constructions étant principalement en bois, les rénovations sont fréquentes et l'on préfère reconstruire un élément plutôt que de le réparer. Un exemple célèbre est le temple d'Ise, reconstruit à l'identique tous les vingt ans. Cela soulève en échange des interrogations quant à l'authenticité des bâtiments protégés. "La conservation du patrimoine historique au Japon n'est pas le seul fait de la mise en application des documents législatifs ou réglementaires qui s'y rapportent. Il existe dans ce pays une tradition tout à fait spécifique qui consiste dans la reconstruction périodique de certains bâtiments religieux. pour réparer ou purifier le site"³².

Des zones de conservation autour de ces bâtiments traditionnels sont délimitées dans le cadre du plan d'urbanisme des collectivités locales. Elles restent rares, surtout dans le centre de Tokyo, où il est difficile de faire appliquer les lois d'urbanisme.

Il existe aussi des cas où les nouveaux projets tentent de dialoguer avec l'existant, comme la tour du centre d'informations touristiques et culturelles, dans l'alignement de l'allée du temple d'Asakusa.

Photo de la tour à Asakusa
www.pourcel-chefs-blog.com

31- Tardits, Manuel,
Nobumasa Takahashi, et
Stéphane Lagré. Tokyo
portraits et fictions

32- Takashi Inada, «
L'évolution de la protection
du patrimoine au Japon
depuis 1950 : sa place dans
la construction des identités
régionales »



Les premières règles datent du début de l'ère Meiji mais n'ont pas empêché la destruction du patrimoine, autant par les guerres et les catastrophes naturelles que par la spéculation et le développement urbain de la ville.

En 1950, le gouvernement central crée le comité de protection des biens culturels et la loi de protection des biens culturels. Celle-ci concerne tout d'abord «biens matériels» «biens immatériels» «sites et monuments historiques, paysages célèbres et monuments (espèces) naturels» cette dernière catégorie sera plus tard subdivisée en trois nouvelles : «monuments», «paysages culturels» «monuments traditionnels».

En 1992, le Japon signe la «convention pour la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel» (Unesco)

Vis-à-vis du patrimoine archéologique, la politique japonaise n'est pas de conserver les vestiges mais de les étudier, même si cela passe par leur destruction. Toute personne ou société souhaitant construire un nouveau bâtiment doit auparavant effectuer des fouilles archéologiques à ses frais. Par la suite, le site peut être détruit. En 1994, 50% des sites archéologiques connus avaient été détruits.

Les vestiges les plus anciens encore existant se trouvent à Shinagawa.

La conservation des bâtiments historiques se fait plus naturellement lorsqu'on y trouve un intérêt économique.

L'industrie du tourisme est en effet une autre manière de protéger le patrimoine. Les tickets d'entrée permettent de financer les rénovations de châteaux, maisons de thé et jardins. Les temples restent gratuits et vivent des donations des fidèles. Des festivals s'organisent souvent autour des bâtiments religieux. A cette occasion, des stands de nourriture ou de jeux se mettent en place et génèrent une nouvelle activité économique.

« Se sont donc insérés dans les zones protégées des restaurants, boutiques, galeries et antiquaires, créant des quartiers touristiques qui frisent parfois le pastiche »³³

Les autres marques de l'histoire

Mais l'architecture n'est pas la seule marque de l'histoire dans la ville.

Il subsiste des éléments qui détonnent sur l'image futuriste que Tokyo veut parfois se donner, comme les fils électriques aériens là où les réseaux n'ont pas encore été enterrés, ou les passages à niveau du métro, qui arrêtent brusquement la circulation pour quelques minutes.

De plus, malgré le manque de place évident dans la ville, il subsiste des interstices entre les maisons, héritées de l'époque d'Edo (résultant de préoccupations anti-incendie, permettant le passage du vent, et étant une habitude héritée des rizières)

Enfin, le réseau routier est mis en place de manière à éviter l'expropriation. De manière générale, les décisions sont prises en fonction des critères de confort et de modernisme au détriment du patrimoine. Les plans des quartiers de la ville sont donc comparables à ceux de l'époque d'Edo.

« Les lieux ont priorité sur l'espace et le vécu sur le conçu »

Même si le patrimoine architectural ancien n'est pas réellement protégé, le paysage urbain Tokyoïte actuel est bien caractéristique de la culture japonaise.

33- Pottier Christophe. Japon. Notes sur la protection patrimoniale au Japon

C- LE PAYSAGE URBAIN TOKYOÏTE

On remarque dans le paysage Tokyoïte des motifs qui se répètent, que ce soit dans l'espace public ou dans l'architecture.

Transports

Les transports en commun, et en particulier les voies ferrées sont un élément important de la ville. En effet, les habitants du centre de Tokyo ne sont pas autorisés à posséder une voiture s'ils ne peuvent pas justifier d'une place de parking à l'année. Actuellement, 15% des Tokyoïtes possèdent une voiture. Les transports en commun se retrouvent centraux dans la ville et les gares en abritent parfois une partie. La gare de Ginza compte 24 sorties dont certaines dans des bâtiments. Les sous terrains menant aux gares sont des galeries commerciales. La gare de Shinjuku compte 60 sorties.

Les voies ferrées appartiennent pour la plupart à des entreprises privées qui construisent par spéculation. Les principales sociétés possédant ces chemins de fer sont : Seibu, Tobu, Odakyu, Keyo, Tokyu, Keisei et Sotetsu. De ce fait, les voies n'appartiennent pas toutes à la même entreprise et il n'existe pas de ticket valable partout (lors d'une correspondance, il faut parfois changer de ticket). Et même sur une même ligne, le prix du ticket varie selon la destination (plus on va loin, plus on paye cher). Les voies se développent selon des intérêts financiers et non selon un plan d'organisation de l'espace global. « Comme la plupart des équipements lourds à Tokyo, les voies de chemin de fer et les gares se sont surimposées à la cité sans véritable aménagement urbain » (Tokyo, ville phoenix). Les voies 's'empilent' donc dans les rues, parfois deux ou trois chemins de fer se croisent au-dessus de la rue. La saturation des métros atteint 300% à heures de pointe. Il peut aussi exister plusieurs routes pour se rendre d'un point à un autre. Malgré – ou peut-être à cause de – cette prolifération 75% des travailleurs passent plus d'une heure par jour dans les transports. La ligne Yamanote enregistre le record mondial de visiteurs par jour.

Malgré l'usage restreint de la voiture, les voies sont parfois larges (non sans rappeler les villes américaines) et les feux longs. La place du piéton n'est pas mise en avant. Parfois des passerelles sont jetées au dessus des rues pour pouvoir les traverser. Tokyo est une ville à voir en trois dimensions.

L'importance des flux apparaît dès l'époque d'Edo avec le symbole du pont Nihonbashi, construit en 1603 et où arrivaient les cinq plus grandes routes de l'époque : Tokaido, Nakasendo, Koshu Kaido et Oshu Kaido. Aujourd'hui survolée par une voie ferrée, le lieu reste stratégique dans le développement des flux, mais offre une nouvelle image.

Pour sortir de Tokyo, outre les voies ferrées et routières, les deux aéroports (Narita et Hanéda) et les deux ports (Yokohama et Baie de Tokyo) gèrent les flux aériens et fluviaux. Le nouveau projet d'extension de la ligne Chuo qui se terminera en 2027 permettra de rejoindre Nagoya en 40 minutes et Osaka en 67 minutes.

Nature

JARDINS

Les jardins sont des éléments importants dans la ville. Sur une carte à l'échelle de la ville on voit déjà les tâches vertes que sont ces poches de nature dans la ville. Souvent hérités des domaines des Daimyos, ces espaces coupent complètement le visiteur de la ville dont les bruits disparaissent. Seul un gratte-ciel au loin rappelle la civilisation toute proche.

A la différence des parcs occidentaux, ces jardins sont pour la plupart payants (500 yens l'entrée, soit à peu près 5€). Les parcs gratuits sont des petits carrés dans les zones résidentielles accueillant des jeux pour enfants. Les jardins dont on parle ici font clairement référence aux jardins traditionnels japonais entourant les demeures de la noblesse.

Des petites collines, des étangs, et des ruisseaux enjambés par des ponts en bois de style Edo, mais miniaturisé forment un paysage riche et harmonieux, qui nous fait penser que nous voyons le «japon traditionnel». Une fois l'œil habitué au talent des paysagistes japonais, on peut remarquer leur gourmandise. En effet, l'attention portée afin que chaque détail apparaisse naturel prouve l'artificialité de l'ensemble. Les chemins nous mènent en des points voulus à découvrir le jardin par un point de vue précis, comme un tableau dessiné à la perfection, où chaque feuille d'arbre a sa place précise.

Ces jardins sont des représentations miniaturisées d'une nature idéalisée. Aucun élément artificiel ne doit apparaître, et les éléments naturels doivent apparaître anciens. On ajoute pour cela des vieux arbres ou de la mousse sur les pierres. Paradoxalement, ces jardins n'évoluent pas. Entretien à la perfection, ils restent figés dans le temps.

Le plus grand de ces jardins est celui entourant le palais impérial, et qui a valu au centre de Tokyo le nom de «centre vide». Une partie seulement est accessible au public et ses grandes étendues de pelouse sont presque décevantes comparées à d'autres jardins. Mais une fois par an, l'empereur ouvre ses portes à la population et la foule peut admirer ses merveilles.



Photo d'un jardin

Le rapport à l'eau, était à l'époque d'Edo recherché. Les maisons suivaient les cours des rivières pour permettre la pêche. Maintenant des murs anti-crue ont été bâtis au fond de leurs parcelles. La zone portuaire a été complètement dévolue à l'industrie et rares sont les espaces aménagés pour le passant.

« le front de mer est massacré » (Japon : la vie des formes)

« les paysages côtiers sont défigurés par l'entassement de milliers de tripode en béton destinés à briser les lames des raz de marée » (Tokyo ville phoenix)

Pourtant Il existe quelques projets tels que le parc le long de la Sumide qui visent à revitaliser ces espaces.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Architecture

ARCHITECTURE TRADITIONNELLE

Les marques de l'architecture traditionnelle encore présentes à Tokyo sont principalement des temples où édifices culturels encore en fonction. Ils apparaissent presque comme des bâtiments qui n'ont pas encore été détruit.

« il est normal de démonter et de rebâtir à neuf les édifices quel que soit leur valeur historique »³⁴.

« A Tokyo, les édifices de plus d'un siècle sont rares. Tokyo invite à désapprendre les idées reçues sur la ville et le développement urbain »

Si quelques lois régissent la protection de bâtiments classés, rares sont celles qui protègent leur entourage. C'est comme cela qu'on se retrouve avec un petit temple coincé entre deux tours modernes, image cliché particulièrement associée à Tokyo.

GRANDES OPÉRATIONS

Les bâtiments à grande échelle se classent en trois catégories : les gratte-ciel de bureaux dans les centres villes, les équipements publics (musées, équipements sportifs...) et les opérations de remembrements ayant donné des ensembles de logements et commerces. On parle ici des projets de grandes échelles entrepris par les « otemintetsu ». Certains ont été cités plus haut.

« Le système muséal de Tokyo est aujourd'hui le plus imposant et le plus organisé du monde asiatique ; peut-être en raison de l'importance attachée par la culture japonaise aux arts visuels »³⁵.

Le musée Edo-Tokyo (1992) occupe les deux derniers étages d'une tour et abrite la reconstitution d'un pont de l'époque d'Edo grande nature. La démesure ne connaît pas de limite dans ces bâtiments construits principalement dans les années 80 et 90. Les équipements sportifs majeurs sont ceux construits pour les jeux olympiques dans le style métaboliste. Ces deux types d'équipements peuvent paraître datés comparés à certains immeubles flambant neuf de bureaux et appartements de luxe de Ginza ou Shibuya-Shinjuku.

34- Chirat, Sylvie. Tokyo. Portrait de ville. Paris: IFA, 1989

35- Sacchi, Livio, et Odile Menegaux. Tokyo : architecture et urbanisme

PET ARCHITECTURES

Les "Pet architectures" sont tous les petits bâtiments implantés sur les parcelles biscornues héritées du développement spontané de la ville : Une tour de parking de quelques mètres de large, une maison sur une parcelle à l'angle très aigu. Ils sont témoin du besoin d'optimiser l'espace dans la ville.

Les parcelles doivent obligatoirement être utilisées, sinon le propriétaire paye des taxes. Pour éviter cela, il peut choisir de louer son terrain, pour 30 ans, à un autre individu. Cependant, il perd les droits sur la parcelle pendant cette durée. Ceux qui veulent éviter cela, pour pouvoir vendre à une grande entreprise si un projet se met en place, construisent en général des petits immeubles de parking, qui deviennent alors un motif, se répétant dans la ville.

PROJETS MIXTES

Ces projets se rapprochent des pets architecture dans leur origine : le manque de place et le coût du terrain en ville. Ici, la solution est d'optimiser l'espace en multipliant les fonctions du bâtiment, ce qui résulte souvent en une superposition de fonctions sans relation apparente. « Made in Tokyo » se fixe pour but de recenser des structures caractéristiques de cette tendance. Il les caractérise de « da-me architecture », qu'il traduit en anglais par « no good architecture ». « Da-me » est utilisé pour désigner ce qu'il ne faut pas faire, ce qui est interdit ou inutile. On peut citer quelques une des particularités soulevées par les auteurs.

Entre Tokyo station et Akihabara, une arcade de shopping supporte une voie de train. Ce motif est caractéristique de tous les centres secondaires où la gare occupe une place centrale. Les magasins et restaurants s'agglutinent et se développent autour de la dite gare.

Un autre élément récurrent de ces quartiers est le bâtiment de Pachinko. Ici, on voit l'exemple d'une rue de Shinjuku où l'un de ces bâtiment, d'une dizaine d'étages et à la toiture à deux pentes est encadré par deux immeubles de « shark bank » - entreprises privées de prêt d'argent, aux taux d'intérêts très élevé - légèrement plus grand, et à toit plat. La figure obtenue n'est pas sans rappeler celle d'une cathédrale. Cette image, amèrement ironique, souligne un disfonctionnement de la société japonaise, où les jeux d'argent sont monnaie courante.

A Ochanomizu, juste au nord du palais impérial, « Warehouse court » est un entrepôt dont le toit est occupé par des terrains de tennis. Un ascenseur extérieur y accède. Il n'y a aucun lien entre les deux fonctions, en effet, les terrains sont utilisés par des étudiants à des horaires complètement indépendantes des activités de l'entrepôt. Les deux éléments de programme ne sont liés que par leur infrastructure. Ce bâtiment n'est que l'un des nombreux exemples de terrain de sport greffé sur un toit. Ces terrains sont principalement utilisés par des clubs d'étudiants.

D'autres superpositions improbables montrent la capacité des Tokyoïtes à considérer la ville en 3D : Un Shrine sur le toit d'un bâtiment de magasins et bureaux, un circuit d'une école de voiture sur le toit d'un supermarché, et bien d'autres.



Photo du pachinko cathédrale

Made in Tokyo

MAISONS D'ARCHITECTES

L'architecture Japonaise vue à l'international repose en partie sur ces maisons. Des architectes se sont fait connaître grâce à leurs maisons individuelles dont les commandes ne disparaîtront jamais, dû à la culture Japonaise. Ces maisons apparaissent au coin d'une rue, sans lien avec leurs voisines, mais se justifiant à elles-mêmes. Des revues comme *Détail* deviennent le moyen de faire de la publicité à l'architecture Japonaise, que les européens admirent à travers ce filtre.

Deux exemples de ces maisons sont la House Na ou la Hori No Uchi.



Photo de la House Na

<http://www.archdaily.com>

Ces éléments architecturaux apparaissent dans la ville comme un collage, à l'apparence parfois logique, parfois complètement aléatoire.

III- L'ÉCHELLE HUMAINE

L'idée ici est de s'interroger sur la place de l'habitant à Tokyo. Les deux premières parties nous ont permis d'affirmer que la ville est le résultat d'une somme d'événements indépendants, et d'intérêts privés. On cherche maintenant à comprendre l'impact de cette organisation particulière sur la vie de ses habitants.

Cette partie se basera principalement sur l'analyse d'une exposition et d'entretiens réalisés avec des personnes ayant voyagé ou vécu à Tokyo. On tentera d'expliquer comment les espaces publics, les flux, la façade urbaine et les témoignages de l'architecture traditionnelle sont vécus, autant par des Tokyoïtes venus en France que par des français ayant voyagé au Japon. Cela se traduira par une compilation de citations illustrant chaque aspect abordé.

Dans cette partie, les personnes rencontrées sont :

- Frédéric Dorel, enseignant chercheur à l'école Centrale de Nantes et responsable du département communication langues et entreprises
- Manon Girot étudiante en histoire et politique
- Masahiro Ieda, architecte japonais venu passer son diplôme en France
- Toshie, graphiste venue à Nantes pour devenir créatrice de bijoux

Notre échantillon est composé de deux Japonais venus vivre en France et deux français ayant visité le Japon, une personne travaillant dans le domaine de l'architecture et trois ayant un point de vue "candide" sur le sujet. La taille de cet échantillon est bien sur trop faible pour en tirer des généralités mais certains de leurs propos sont révélateurs d'une pensée partagée par le groupe de personnes auquel ils appartiennent. Je me permettrai donc d'émettre des hypothèses bien que mes preuves semblent faibles

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'ACCÈS À L'INFORMATION

A- LA VILLE INTERNATIONALE

Universités

La capitale du Japon veut rayonner à l'international, et cela passe par des partenariats entre des Universités, et le tourisme. La ville se met donc en scène pour offrir une image à la fois simple à comprendre et exotique aux yeux occidentaux.

Frédéric Dorel, raconte que dans le cadre de ses déplacements au Japon, il se retrouvait dans des bâtiments semblables à ceux que l'on peut trouver aux Etats Unis ou en Europe. La culture japonaise lui était alors servie sur un plateau, soigneusement mise en scène par ses hôtes.

« J'étais dans les grands hôtels internationaux, c'est-à-dire les grands hôtels qui sont tous pareils dans toutes les capitales du monde et ça n'a rien de japonais. C'est des hôtels, pour voyageurs qui n'aiment pas voyager. C'est des hôtels, où quand tu tends la main, tu vas trouver une bible dans la table de chevet, exactement à l'endroit où tu la trouves à Philadelphie ou à Singapour. Avec un petit déjeuner occidental, même s'il y a des petits déjeuners japonais, mais souvent les occupants de ces hôtels ne sont pas japonais. Un peu comme les aéroports, c'est la même chose partout. [...]

On prenait, généralement un bus qui était affrété par la convention et qui nous emmenait dans un autre grand hôtel où se tenait la rencontre, ou alors à l'université Keio où se tenait la rencontre. Il y a des pauses, durant lesquelles on nous sert du thé. C'est un thé que les japonais ne boivent pas car c'est un thé qui est réservé aux grandes cérémonies religieuses, et qu'on sert toutes les dix minutes aux occidentaux pour leur faire croire que c'est comme ça que ça se passe au Japon. Et les occidentaux le demandent. » (Frédéric Dorel)

Tourisme

Pour ce qui est du tourisme, Tokyo déploie mille visages, il y en a pour tous les goûts. Chaque quartier porte son identité, chaque coin de rue apporte une surprise. Cette ville tentaculaire devient un gigantesque puzzle dont les pièces dépareillées difficiles à vivre pour les autochtones mais qui émerveillent les passants.

« Tokyo est très bien pour un voyageur, un touriste mais pour travailler et pour vivre c'est très difficile. » (Masahiro Ieda)

« Pluralité ça va avec beauté. Il y a tellement tout, que tu trouves forcément ce que tu aimes. » Manon Girod

Pour le travailleur, les trains bondés des heures de pointes sont épuisantes. Pour l'Occidental, l'organisation en cercle de la Yamanote facilite la compréhension des plans même écrits en Japonais. Et chaque station ouvre ses portes sur une mini-ville à l'intérieur de Tokyo.

Ces quartiers, ces centres urbains, ces petites villes organisées autour de leur gare sont autant de clichés que l'on peut rapporter chez soi. Même pour les habitants, la sectorisation est évidente.

« Juste à côté du palais royal c'est la zone où il y a Tokyo Station, il y a plein de bureaux et de commerces, pas mal d'entreprises, un peu comme la Défense. Ensuite si on descend un peu il y a Shibuya, Shinjuku, il y a plein de petits magasins, de mode, des restaurants, on peut se balader, c'est plutôt pour les jeunes gens qui s'amuse dans cette zone-là. Ensuite tu montes au nord, c'est le quartier historique : Asakusa, Ueno, si tu as visité... Il y a des temples, et des musées, et des parcs, donc c'est à la fois culturel et historique. Après sur la zone côtière, et la baie de Tokyo, c'est une zone d'habitation et de bureaux aussi, c'était la zone « nouveau quartier », qui a été construit après les autres quartiers. » (Masahiro Ieda)

Pour les touristes, c'est la méthode rêvée d'organiser son séjour.

« Je me suis fixé un jour par quartier.[...] Au total j'ai fait 8 ou 9 quartiers. Je me suis baladée en allant vers les endroits que je trouvais jolis. » (Manon Giro)

Une fois débarqués au bon arrêt de train, l'Occidental incapable de se repérer sur les plans en Japonais est réduit à utiliser la méthode d'Edo et se repère grâce aux espaces verts, grands axes et rivières. Un nouveau point de repère est pourtant apparu dans la ville : les grandes tours. Dans les quartiers aux bâtiments encore bas comme Shimbashi et Asakusa la Tokyo Tower et la Tokyo Skytree s'élèvent comme des phares. Dans les quartiers de Tokyo station et Akihabara, les gratte ciels sont suffisamment haut pour empêcher un bâtiment particulier de sortir du lot. A Shinjuku et Sibuya, les murs montent si haut que le visiteur se sent comme une petite souris cherchant une sortie dans un labyrinthe géant.

Deux tendances se dégagent pourtant des quartiers visités. Elles découlent de l'opposition constatée entre « tradition » et « modernité » et s'illustrent par la comparaison des quartiers d'Asakusa et Shinjuku. Le quartier d'Asakusa, rescapé des bombardements de la seconde guerre mondiale, représente la ville d'Edo et tient une réputation de « quartier traditionnel » car il rassemble le plus grand nombre de bâtiments en bois selon le mode de construction poteaux poutres perfectionné par des générations de charpentiers. Ce quartier attire tous les touristes venus au Japon, même pour une courte période. Pour les habitants, c'est le lieu des célébrations religieuses et grands événements annuels tels que le lancer de feu d'artifice de juillet.

« Ensuite j'ai fait Asakusa. J'ai adoré ! En plus, j'étais en quête d'un kimono fait main et donc c'est le quartier où l'on voit des métiers traditionnels. » (Manon Giro)

« On est parti d'Asakusa parce qu'il y avait un temple que j'avais visité il y a dix ans et j'ai voulu y emmener ma collègue. C'était assez sympa, c'était un jour de fête, donc il y avait une procession. » (Frédéric Dorel)

Diamétralement opposé sur la Yamanote, Shinjuku tient le titre de nouveau centre de Tokyo. Il est le lieu de sortie des étudiants et travailleurs cherchant un Karaoke où se défouler après le travail. Mais au-delà de ses grattes ciel, les plus haut de Tokyo, ce qui frappe le plus le visiteur, c'est la surabondance de publicité. Les rues deviennent la caricature d'un phénomène observé un peu partout et les panneaux énormes n'ont rien à envier à ceux accrochés sur les façades de Broadway à New-York. Sauf que les rues sont beaucoup plus étroites et les publicités incompréhensibles pour l'occidental ! On se demande comment la lumière parvient à pénétrer dans les bâtiments avant de se rendre

compte qu'il s'agit principalement de magasins, karaoké et love hotels. La ville entière devient un objet de consommation dont la rue est la vitrine.

Ces contrastes et extrêmes sont aussi la raison pour laquelle le visiteur ne peut échapper au sentiment d'être perdu et à l'effet de dépaysement dont essaye de témoigner le film « Lost in translation ».

Exposition Fondation Cartier

Le rayonnement à l'international de la ville se fait aussi par l'exportation de sa culture: sa littérature (dont les mangas), les publications sur l'architecture, mais aussi la photographie. Daido Moriyama, photographe japonais expose de février à juin 2016 une installation du nom "Daido Tokyo".

L'exposition est constituée de deux parties : une projection d'un diaporama de photos noires et blanches et des panneaux de photos en couleurs.

De cette exposition, j'ai retrouvé certaines impressions vécues lors de ma visite de la ville.

Il y a d'abord les thèmes abordés :

- La nature en ville, avec un pot de fleur devant une maison sans jardin, ou les poissons directement acheminés du port à l'étable devant un restaurant.
- La place ambiguë de la femme entre ce groupe de secrétaires aux jupes noires sous le genou et chaussure à petits talons, cette étudiante habillée à la dernière mode avec ses talons compensés, ses cheveux teints en blond et ses lentilles élargissant les yeux, enfin sur une autre photo, le "menu" d'un établissement de prostitution avec les visages et noms des "employées".
- L'omniprésence de la publicité avec les enseignes lumineuses et écrans géants, qui dans la pénombre prennent plus d'importance que le passant.
- L'envie de se rapprocher de la culture occidentale.
- Le côté foisonnant et saturé de Tokyo à travers des superpositions et entremêlements de textures.

Au-delà du contenu des photos, leur positionnement tente aussi de traduire l'esprit de la ville. Dans la partie où les photos sont en couleurs, les panneaux juxtaposent deux ou quatre photos, imprimées sur le même support mais sans liens apparent, de couleur, de thème ou de composition. De plus, l'espace du plateau d'exposition est divisée par ces panneaux de photos en un labyrinthe où le visiteur est constamment amené à faire demi-tour pour accéder au reste de l'exposition. Cette mise en œuvre peut être vue comme une tentative de recréer le Tokyo comme somme d'évènements particuliers (juxtaposition aléatoire de photo) et sans plan d'urbanisme (labyrinthe).



Album de l'exposition

B- UNE ÉVOLUTION DIFFICILE

La ville accuse son manque de planification. Les intérêts privés ont parfois délaissé l'espace public, transformant la ville en un curieux puzzle.

Un urbanisme décousu

Tokyo n'est pas appelée « ville tentaculaire » sans raison. La ville s'est étendue sans limite au-delà des quartiers principaux. La zone urbaine a rejoint les villes voisines en une étendue plus ou moins uniforme de quartiers résidentiels, qui abritent la majorité des 30 millions d'habitants.

« Au centre il y a le palais impérial, et autour il y a plusieurs zones numérotées, 1,2,3,4,5,6... traversées par des routes radiales donc il n'y a pas vraiment la zone péri-urbaine ou banlieue. C'est difficile à définir car il y a une continuité jusqu'à la préfecture d'à côté.

Le quartier où j'habitais, c'est entre centre et banlieue, c'est plutôt quartier dortoir. Il y a plutôt des maisons individuelles, des petites maisons avec pas beaucoup de jardin. [...] C'est très rare la maison qui a un jardin. On construit jusqu'à la limite de propriété et si il reste de la place, le jardin est vraiment tout petit espace devant la porte. » (Masahiro Ieda)

L'aspect quartier dortoir de la zone au-delà de la Yamanote est très important. Elle va de pair avec une sectorisation entre zone résidentielle et lieu de travail et est une source de stress pour les habitants. En effet, au-delà des horaires à rallonge et de la pression sociale distinctive de la culture japonaise, les trajets importants et les transports en commun bondés laissent les travailleurs épuisés avant même d'avoir commencé leur journée.

« Quand je travaillais à Tokyo, je me levais vers 8h - 8h30 et je prends le train à obikubo, la station de ma commune pour aller au bureau, à côté de Shibuya. Ça prend à peu près trente minutes, et c'était horrible. Il y a beaucoup de monde qui prend le train donc c'était très stressant, fatiguant. » (Masahiro Ieda)

« Si tu as vu des images de métro de Tokyo, le matin il est toujours bondé, avec des personnes qui poussent. Et le trajet était assez long : 40 minutes. Et la ligne n'était pas directe, il y avait un changement. » (Toshie)

Dans les quartiers centraux, les différentes "lois de renaissance urbaine" qui avaient pour but de relancer l'économie sont en partie responsables du manque total de cohérence entre les bâtiments. Les grattes ciel rivalisent de hauteur, rendant parfois les rues très sombres, et les quelques constructions respectant les règles d'épanage pour la lumière se retrouvent coiffés de toitures aux pentes étranges.

« Je suis allé à Shinjuku. C'est un quartier avec des grands immeubles. On peut monter au dernier étage et dominer la ville. C'est un quartier qui m'a paru très laid. [...] A Tokyo, ce quartier moderne me semble être une succession de cubes, sans charme. Et vue de ces tours, les immenses quartiers populaires de Tokyo semblent assez homogènes

dans leur manque total de relief. Tokyo m'a paru une ville peu intéressante. » (Frédéric Dorel)

« Après avoir éré en pleine ville pour aboutir à un pavillon défraîchi, la plus grande métropole du monde nous accueille dans la pénombre par un remugle automnal de sous-bois en décomposition » (Tokyo Portraits et fictions)

« Les rues ressemblent parfois à des maisons playmobile. Je m'attendais à davantage de maisons traditionnelles, mais elles ressemblent souvent à des petits cubes. » (Manon Girot)

Cette importance des initiatives privées ont aussi pour résultat de laisser les espaces publics pauvres car cela n'intéresse personne de les entretenir.

« Il y a des parcs magnifiques comme ça. Mais il n'y a pas tant de parcs que ça. Dans les zones résidentielles, toutes les deux ou trois rues il y a une petite aire de jeu. Mais les gens ne vont pas se promener dans les parcs. Ils se retrouvent dans les sayaka. » (Manon Girot)

Les grands parcs sont rassemblés à l'intérieur de la ligne Yamanote et les espaces publics dans les quartiers résidentiels se réduisent à une zone de jeux pour enfants où une petite pelouse entourée de barrières et souvent, ce sont des classes d'étudiants qui viennent ramasser les déchets.

Une culture en danger

Dans le centre de Tokyo, une famille peu s'endetter sur plusieurs générations pour acheter un appartement, obligeant grands-parents, parents et enfants à cohabiter dans un espace restreint. Cette proximité entraîne des conflits et une scission se forme entre les générations.

« Ce n'est pas une société multiculturelle. On voit peu de gens de race autre que la race japonaise. Ils veulent garder leurs traditions. Ils aiment leurs traditions. [...] Les jeunes au Japon maintenant n'étaient pas forcément très attachés à la culture traditionnelle japonaise. » (Manon Girot)

La culture japonaise semble s'aplatir peu à peu en absorbant les influences occidentales. Ceci est vrai dans l'architecture de manière flagrante, et les comportements des habitants commencent à suivre la même tendance.

« J'y ai vu encore des images qui correspondaient encore absolument aux clichés occidentaux sur le Japon [...]. Quand le feu vert pour les piétons était lancé, à ce moment-là, il y avait cinq mille personnes qui passaient d'un trottoir à l'autre, en bon ordre. Alors j'ai vu des choses comme ça, que je n'ai pas revues en 2015. Je ne suis pas allé à Shibuya en 20015, je suis allé dans d'autre quartiers, et j'ai trouvé moins d'uniformité » (Frédéric Dorel)

Un autre problème est la récurrence des catastrophes naturelles, raison d'un grand nombre de reconstructions.

« Au Japon, il y a beaucoup de tremblements de terre. On dit qu'il faut prévoir en fonction de cela pour l'avenir. Et il faut surveiller les bâtiments tous les ans. Et si le niveau de sécurité est insuffisant, il faut reconstruire. » (Toshie)

« On est allé visiter le village qui a été balayé par un Tsunami en 2010. C'est très émouvant de voir qu'il ne reste rien... et en même temps, les japonais reconstruisent au même endroit. Quand je les interroge "vous reconstruisez au même endroit ?", ils répondent "oui, mais ça n'arrive pas très souvent". Et ça me rappelle ce fatalisme des japonais face aux catastrophes. Ils en connaissent régulièrement, des tremblements de terre, des tsunamis, des bombardements... Je suis impressionné par cette résilience souriante des Japonais. » (Frédéric Dorell)

La course à la modernité et la construction de ces bâtiments peu respectueux de leur environnement ont un second effet sur le paysage urbain de ces quartiers. En effet, les petits temples ayant survécus aux bombardements ou ayant été reconstruits se trouvent parfois pris entre deux bâtiments modernes. L'équilibre entre tradition et modernité apparaît alors comme une chose fragile, à peine protégée par les lois de conservation du patrimoine face à l'hégémonie des intérêts privés.

« Peut-être que la différence très remarquable c'est la réglementation par rapport aux bâtiments historiques. En France, c'est très strict, on veut protéger les bâtiments historiques. Au Japon il n'y a pas vraiment de réglementation comme ça. Il y a quelques règles à respecter en termes de hauteur, où des reculs. Mais sinon il n'y a pas de composition de la façade. En conséquence, la ville de Tokyo est vraiment très variée. Et même à côté d'un bâtiment historique on peut construire quelque chose de très moderne, très bizarre. Peut-être que la ville de Tokyo c'est un peu le chaos, pour moi c'est un peu le bordel. Il y a des étrangers, et des touristes qui trouvent ça intéressant, il y a deux côtés différents.

Peut-être que le dynamisme de Tokyo est à la fois bien et pas très bien. En effet, ça change tout le temps, la moyenne d'âge de l'architecture c'est vingt ans. On construit, mais on détruit tout de suite. La durée de vie de l'architecture est très très courte. Peut-être que ça donne le dynamisme de la ville, mais en même temps ça détruit un peu l'ambiance. » (Masahiro Ieda)

De même, certains éléments ayant disparu de la ville occidentale survivent à Tokyo : Des passages à niveaux bloquent les rues, laissant une foule s'accumuler pour quelques minutes avant de reprendre sa route, et les fils électriques tissent leurs toiles dans le ciel des rues arrière et dans les îlots. Ces anachronismes sont un autre témoignage du manque de planification de la ville.

La place de la femme dans les relations de travail

Certains comportements sont aussi à la limite de l'anachronisme. Le relations hommes/ femmes au travail en fait partie.

« Plusieurs fois je me suis trouvé en discussions avec des collègues. Et je vois que lui n'est pas très au point, et à deux pas derrière lui qui elle est très au point et qui frissonne quand elle l'entend parler mais qui n'intervient pas parce qu'elle est son assistante et qu'elle est une femme. Et la relation entre les hommes et les femmes m'a paru, il y a dix ans, mais encore il y a quelques mois, d'une brutalité scandaleuse. Je trouve que c'est pathétique dans une société très intelligemment développée, très fine, à la pointe de beaucoup de choses, qu'il y ait des survivances féodales, je trouve ça moche. Je vois des étudiants arriver tous les ans, et les jeunes filles sont un peu moins nyan nyan mais les garçons sont toujours un peu neuneu, donc je compte sur les jeunes filles pour nous sortir de cette impasse. » (Frédéric Dorell)

« Quand j'ai commencé à travailler, il y avait encore un grand décalage entre les tâches des hommes et des femmes. Quand j'ai commencé à travailler, j'étais la seule femme. Alors il fallait faire le ménage des hommes. C'était toujours à moi de répondre au téléphone. J'ai fait un peu de comptabilité aussi. Mais je ne pouvais pas faire mon travail de graphiste. » (Toshie)

« Je suis restée en contact avec une famille et leur petit garçon. La maman a arrêté de travailler à sa naissance. Au Japon, c'est une culture très patriarcale. Quand j'étais là-bas, lorsqu'elle parlait de son métier, elle avait l'air très nostalgique. » (Manon Giro)

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT DE LA PROPRIÉTÉ

C- LES HASARDS BIENHEUREUX

Mais la manière particulière dont la ville a été formée a aussi engendré des situations intéressantes.

Transports

Les transports bondés aux heures de pointes sont par ailleurs extrêmement efficaces. Et la forme en cercle de la Yamanote permet un minimum de correspondances.

« Par rapport à New York, Montréal, Berlin. Ce sont les autres villes que j'ai pu visiter. Clairement, le métro de Tokyo est le mieux : c'est propre, il va partout, il y en a tous les 5 minutes. Le seul petit hic, c'est que ce n'est pas 24h/24, contrairement à New York. » (Manon Giro)

« La Yamanote va loin et il y a plein de petites branches, etc. Je comprends que les japonais n'ont pas besoin de voiture. C'est hyper facile de se déplacer. J'aime bien le système qui est très japonais : tu payes pour la distance que tu parcours. Pas plus. Si tu te trompes d'arrêt et que tu retournes dans le métro, tu payes juste pour les arrêts supplémentaires. Quand je changeais de logement et que j'étais à la gare, la nuit, je me sentais toujours en sécurité. » (Manon Giro)

« Sur le quai de la gare, j'ai vu aussi toutes les lignes au sol. Il y a des lignes pour la première classe, pour la seconde classe et selon le nombre de wagon du train. Et il y a surtout une ligne pour le conducteur, et dix minutes avant le départ du train, alors que le train n'était pas encore arrivé, j'ai vu un homme en uniforme, qui c'est placé exactement sur le point dessiné au sol. Droit comme un I, il a attendu le train. Une espèce de discipline militaire à la fois fascinante et effrayante. » (Frédéric Dorel)

« j'habite à l'ouest de Shinjuku, à 10-15 minutes en train. On prend toujours le train pour aller en centre-ville, au cinéma... Pour le moyen de transport, le train est le plus pratique, le vélo est aussi beaucoup utilisé. J'avais une voiture mais je l'utilisais rarement car ce n'est pas très pratique. » (Masahiro Ieda)

Diversité

La reconstruction constante de la ville peut être vue comme un danger pour le patrimoine architectural, mais c'est aussi ce qui la rend dynamique et diversifiée.

« Ce qui m'a frappé à Tokyo, ce sont les grands gratte-ciels, à l'américaine, et puis, à côté de ça, il y a des petites rues toutes sinueuses, le temple traditionnel qui sort de nulle part. Il y a des choses super modernes et puis d'autres un peu délabrées. C'est ce qui fait le charme de la ville. Et puis la ville est en travaux perpétuels – ils sont toujours en train de reconstruire. [...] Tokyo, c'est une ville portée vers la modernité. Il y a dans la culture japonaise cette obsession d'optimiser la vie quotidienne. Je trouve ça génial chez eux. Les bedhouse, les tainhouses ; Ils ont cette mentalité qui consiste à dire : c'est à nous de nous adapter à l'environnement. C'est ce qui fait qu'ils sont toujours dynamiques, ingénieux, etc

[...]

Il y a des quartiers résidentiels, très calmes, et aussi des quartiers aux rythmes frénétiques. Il y a un peu de tout. Quand j'arrive dans une ville, ce que je regarde c'est le montant du loyer, si c'est bien desservi, s'il y a des commerces. L'habitant à Tokyo, quel que soit sa situation, célibataire ou autre, il a tout pour bien vivre. [...] Tu as envie de t'évader, il y a la mer ou les montagnes tout près. Ou bien si tu veux tu peux te retrouver dans la fourmilière des villes. Il y a de tout. » (Manon Girot)

Culture

La culture japonaise, qui semble disparaître au profit de la culture occidentale apparaît toujours par bribes.

« Toute occasion est bonne pour aller au temple. Et chaque quartier à son temple. Où que tu sois, il y a un temple dans un rayon de 5 kilomètres autour de toi. Donc ça c'est une tradition qui persiste. » (Manon Girot)

« Et en 2006, je voyais les femmes, en Kimono -J'étais assez impressionné- bon pas toutes, mais beaucoup, qui marchaient à petit pas dans les rues très vertes de ce quartier, et les hommes en costumes qui marchaient à grand pas, et qui tous allaient, en silence, de façon un peu mécanique, rejoindre la station de train de Banlieue d'Hyoshi pour partir travailler à Tokyo. Et ces images correspondaient tellement à des clichés que je n'en revenais pas. » (Frédéric Dorel)

Enfin, l'adaptation à la culture occidentale que l'on voit se produire depuis 1868 n'est-elle pas semblable à l'adaptation à la culture chinoise du Ve siècle ? Ne peut-on pas espérer une réponse japonaise à la culture occidentale qui les mêlerait sans les deux sans les corrompre ?

« Et partout où j'allais, - j'ai beaucoup circulé dans Tokyo, j'ai marché j'ai pris le métro- j'étais frappé soit par l'emprise très forte du silence, soit par la défaite absolue du silence, à Shibuya, à Ginza. Ces petites "back streets" qui ne sont pas les rues commerçantes, qui sont les rues de l'arrière, qui sont un peu froissées, avec des vélos un peu partout et des gens assis à une table et qui jouent... Et qui sont silencieux et gentils. Ça c'est un autre aspect du Japon, c'est qu'on peut se promener à deux heures du matin, tranquillement. [...] Ce que j'ai aimé voir, c'est l'intime, plus que les grands espaces. Les grands immeubles ne m'ont pas touché. Ce que j'aime, c'est les petits restaurants. J'y vois beaucoup de chaleur, les petits magasins, les petites échoppes, les petits bars, où on va chanter le karaoké le soir, et qui sont grand comme cette table. » (Frédéric Dorel)

Cette ambiance particulière aux villes japonaises est entretenue autant par le contexte urbain que par les habitants, qui entretiennent un accord tacite de distance et de respect de l'intimité de son voisin.

RAPPORTS HABITANTS

« J'ai expérimenté le Japon du quotidien. Le matin, tu vas au parc. Tu fais tes exercices. Ensuite tu vas faire tes courses. Tout le monde se connaît. C'est sympa. Tu t'imagines que Tokyo c'est une mégapole. En fait, il y a des quartiers beaucoup plus calmes, hyper paisibles. Il y avait aussi un petit temple. Et puis tout le monde était à pieds, ou à vélo. C'était vraiment très zen. [...] Tu sais, les gens, ils se retrouvent dans le sayakailla : c'est l'équivalent du bistrot ou dans le pub. Pendant mon séjour, j'ai également été hébergé par un ami qui était dans une grosse co-location. Ces grosses co-locs sont assez fréquentes au Japon. Il y a une douzaine de petites chambres à l'étage et puis des grands espaces communs en bas. Mais les gens cuisinent assez peu. Ça ne coûte pas plus cher d'aller dans un sayakailla. Pour 700 yens, tu as un repas et ce serait pas moins cher à la maison si tu achètes des légumes etc. Le sayakailla c'est l'endroit où on va direct après le travail souvent. Parce que de toute façon ils rentrent trop tard pour dîner avec leur famille. C'est l'espace convivial par excellence. C'est dur d'inviter chez soi parce que les gens ils habitent dans des espaces tout petit. J'avais lu quelque part qu'il y a 25 fois plus de restaurants au Japon qu'en France. Ils ne font pas faillite. » Manon Girot

« Marcher dans les rues de Tokyo, c'est une respiration calme et tranquille. Mais la foule en Asie n'est pas la même que la foule en Europe ou aux Etats Unis. C'est des foules fluides, comme des bancs de poisson qui avancent tous dans le même sens, ou dans des sens contraire mais sans se heurter. C'est des foules chaleureuses. Il y a une espèce de sensualité. J'ai envie de m'y abandonner, comme prendre un bain dans du nutella, ou plonger dans un bain de Yaourt. Il y a une espèce de fluidité chaleureuse. » (Frédéric Dorel)

« J'aime bien le fait que les japonais, c'est un peu comme une grande famille : ils se respectent au quotidien et vivent bien ensemble. » (Manon Girot)

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

CONCLUSION

J'ai, au cours de ce travail de recherche, tenté de comprendre le fonctionnement de la ville de Tokyo, avec trois points d'entrée : son histoire, son paysage urbain actuel, et les voix de ceux qui ont arpenté la ville.

Il est temps maintenant de tenter de conclure sur la question posée : Tokyo est-elle une ville spontanée ? Le terme "spontané" est choisi ici en référence aux recherches de Pierre Lavedan qui définit les villes en deux catégories : les villes créées et les villes spontanées. Les villes créées sont les villes nouvelles, reconnaissables par leurs plans quadrillés et leur organisation raisonnée comme New York. Les villes spontanées au contraire sont les villes historiques ayant évolué et grandi à partir d'un village comme Venise. Dans le cas de la capitale japonaise, on peut affirmer que Edo est une ville créée par Tokukawa dont les travaux d'aménagement, remblais, détournement de voies d'eau, plans quadrillé, et règlement sur l'architecture ont effacé toute trace du village qui lui préexistait.

Cependant, dans les cinq cent ans qui se sont écoulés, la ville a évolué. Les parcelles se sont redécoupées, ou remembrées. Les façades réglées des villas en bois ont été remplacées par les façades des grattes ciels de toutes les époques et mouvements architecturaux et d'autres constructions aux partis pris divers. Les rues se sont élargies, de nouveaux types de voies (voies routières, voies ferrées) s'y sont superposées. Le palais a perdu son statut de centre au profit des différentes stations de la Yamanote. La difficulté à mettre en place des règlements urbains a empêché la refonte des quartiers, et le plan d'Edo est encore visible, surtout à l'intérieur de la boucle de la Yamanote. La ville actuelle est donc un mélange entre une ville créée, mais avec des préoccupations maintenant obsolètes, et une ville spontanée, où l'organisation de la ville découle de son évolution. Cette spontanéité peut être vue à un autre plan : une spontanéité venant des habitants, où l'évolution n'a pas souffert d'un cadre d'urbanisation rigide, ni de plan d'aménagement, même lors des reconstructions.

Derrière son apparence chaotique, la ville cache une ancienne organisation, mais surtout un mode de vie. Les choses sont où elles sont parce que c'était pratique, logique, économique. Les préoccupations d'unité de la ville et d'esthétique arrivent en second, et ne parviennent pas à atteindre une grande échelle, formant ainsi l'image actuelle de Tokyo.

Le chaos observé à Tokyo n'est qu'une autre forme d'organisation que celle des capitales européennes.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

BIBLIOGRAPHIE :

Ouvrages :

Chirat, Sylvie. Tokyo. Portrait de ville. Paris: IFA, 1989.

Goldblum, Charles, Pierre Clément, et Sophie Clément-Charpentier. Cités d'Asie. Marseille: Parenthèses | ORSTOM, 1995.

KATO, Shuichi, et Rose-Marie FAYOLE. Japon: la vie des formes. Paris: La bibliothèque des arts, 1992.

L'Atlas des villes. Paris: Le Monde, 2013.

Namias, Olivier, et Nobuhisa Motooka. Tokyo. Portrait de ville. Paris: Institut français d'architecture (IFA) | Cité de l'architecture et du patrimoine, 2014.

Salomon Cavin, Joëlle, et Bernard Marchand. Antiurbain: Origines et conséquences de l'urbaphobie. Espace en société / logique territoriale. Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes (PPUR), 2010.

Nussaume, Yann, et Iain Borden. Anthologie critique de la théorie architecturale japonaise: le regard du milieu. Art(s) des Lieux. Bruxelles: Ousia, 2004.

Sacchi, Livio, et Odile Menegaux. Tokyo : architecture et urbanisme. Paris: Flammarion, 2005.

Tardits, Manuel, Nobumasa Takahashi, et Stéphane Lagré. Tokyo portraits et fictions. Blou: Le Gac Press, 2011.

Kajima, Momoyo, Junzo Kuroda, et Yoshiharu Tsukamoto. Made in Tokyo: Guide Book. Tokyo: Kajima Institute Publishing, 2001.

Articles

Kubo Shigeki. La liberté de construire et le droit de l'urbanisme au Japon. In: Revue internationale de droit comparé. Vol. 51 N°3, Juillet-septembre 1999. pp. 487-497

Aveline Natacha. Tokyo et ses projets urbains / Tokyo and her urban projects. In: Revue de géographie de Lyon, vol. 72, n°2, 1997. Une nouvelle culture de l'aménagement des villes. pp. 117-121.

Takashi Inada, « L'évolution de la protection du patrimoine au Japon depuis 1950 : sa place dans la construction des identités régionales », Ebisu [En ligne], 52 | 2015, mis en ligne le 20 septembre 2015, consulté le 20 octobre 2015. URL : <http://ebisu.revues.org/1576>

Pottier Christophe. Japon. Notes sur la protection patrimoniale au Japon. In: Bulletin de l'Ecole française d'ExtrêmeOrient. Tome 82, 1995. pp. 339-351.

Bourdier Marc. Le mythe et l'industrie ou la protection du patrimoine culturel au Japon. In: Genèses, 11, 1993. Patrie, patrimoine. pp. 82-110.

Shima, Hiramoto, Seta, Katayama, Kim, Cho, Matsutani, Tokyo's Large-scale Urban Redevelopment Projects and their Processes, 43rd ISOCARP Congress 2007

HITOSHI, Terao. « Le droit de l'urbanisme au Japon », 1999.

Revues en ligne :

Raphaël Languillon-Aussel, « Le « skyline » de Tokyo, entre constructions opportunistes et ordre caché », Métropolitiques, 23 septembre 2015. URL : <http://www.metropolitiques.eu/Le-skyline-de-Tokyo-entre.html>

Raphaël Languillon-Aussel, « Crise immobilière et privatisation de l'aménagement à Tokyo », Métropolitiques, 29 novembre 2013. URL : <http://www.metropolitiques.eu/Crise-immobiliere-et-privatisation.html>

Ducom Estelle, « Vieillesse et aménagement du territoire. Le "laboratoire" japonais », Population & Avenir 3/2007 (n° 683) , p. 4-8

URL : www.cairn.info/revue-population-et-avenir-2007-3-page-4.htm.

DOI : 10.3917/popav.683.0004.

TOKYO | Capitale Post-Moderne. URL : <http://laboratoireurbanismeinsurrectionnel.blogspot.fr.html>

Sites internet :

<https://medium.com/@damjancvetkovdimitrov/these-photos-are-why-i-m-trapped-in-tokyo-forever-now-1a0ea980bcc5#.wurilf3lo>

<http://konnichiwa-le-japon.blogspot.fr>

Mamiya, Jun. « Tokyo, la seule zone urbaine attrayante du Japon ? », 26 juin 2014, nippon.com édition.

<http://www.stat.go.jp/english/data/index.htm>

<http://honyaku.j-server.com/LUCTOSHISE/ns/tl.cgi/http%3A//www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/?SLA%3A%3Dja&TLANG=en&XMODE=0&XJSID=0>

Natacha Aveline, Tôkyô, métropole japonaise en mouvement perpétuel. URL : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/typespace/urb1/MetropScient3.htm>

http://japonais.eu/Le_Japon/Tokyo.php

Films et documentaires :

MOSCO. Douze millions de Tokyo. Mégalo-Mégalo-poles. Paris: Arsenal productions, 1987.

SOFIA COPPOLA, Lost in translation. American Zoetrope, Tohokushinsha Film, 2003

NAOMI KAWASE, délices de Tokyo. 2016



山

奥多摩

山

青梅

八王子

立川

中央自動車道路

東名高速路

下北沢

新横浜

目黒川

黒川

川

目黒

多摩川

大崎

大井町

羽田空港