



HAL
open science

L'architecture des déplacements comme forme de construction métropolitaine au Japon. Permanence et renouvellement d'une figure de centralité urbaine (fin XIXe – début XXIe siècles)

Corinne Tiry-Ono

► To cite this version:

Corinne Tiry-Ono. L'architecture des déplacements comme forme de construction métropolitaine au Japon. Permanence et renouvellement d'une figure de centralité urbaine (fin XIXe – début XXIe siècles). Architecture, aménagement de l'espace. École pratique des hautes études, 2012. Français. NNT : 2012EPHE4007 . tel-04293257

HAL Id: tel-04293257

<https://hal.science/tel-04293257v1>

Submitted on 18 Nov 2023

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 4.0 International License

ÉCOLE PRATIQUE DES HAUTES ÉTUDES

Mention « Histoire, textes et documents »

Titre de la thèse

L'architecture des déplacements comme forme de construction métropolitaine au Japon.

Permanence et renouvellement d'une figure de centralité urbaine

(fin XIX^e – début XXI^e siècles)

Thèse de doctorat présentée par

Corinne TIRY-ONO

sous la direction de M. Nicolas FIÉVÉ,

directeur d'études

Jury :

- M. Nicolas FIÉVÉ, directeur d'études à l'École pratique des hautes études (directeur)
- M. Jean-Michel LENIAUD, directeur d'études à l'École pratique des hautes études
- M. Philippe LOUGUET, professeur à l'École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille (rapporteur)
- M. Jacques LUCAN, professeur à l'École d'architecture de la ville & des territoires à Marne-la-Vallée et à l'École polytechnique fédérale de Lausanne
- M. Philippe PELLETIER, professeur à l'Université de Lyon II (rapporteur)

Date : 22 mai 2012

ÉCOLE PRATIQUE DES HAUTES ÉTUDES

Mention « Histoire, textes et documents »

Titre de la thèse

L'architecture des déplacements comme forme de construction métropolitaine au Japon.

Permanence et renouvellement d'une figure de centralité urbaine

(fin XIX^e – début XXI^e siècles)

Thèse de doctorat présentée par

Corinne TIRY-ONO

sous la direction de M. Nicolas FIÉVÉ,

directeur d'études

Jury :

- M. Jean-Michel LENIAUD, directeur d'études à l'École pratique des hautes études
- M. Philippe LOUGUET, professeur à l'École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille
- M. Jacques LUCAN, professeur à l'École d'architecture de la ville & des territoires à Marne-la-Vallée et à l'École polytechnique fédérale de Lausanne
- M. Philippe PELLETIER, professeur à l'Université de Lyon II

Date : 22 mai 2012

RÉSUMÉ en français

Le cœur de cette recherche porte sur l'analyse d'un objet matériel précis, la grande gare ferroviaire au Japon, du point de vue de ses transformations morphologiques dans le contexte de la métropole en croissance. L'étude de cette évolution et de ses origines vise à fournir des clés de compréhension de l'organisation et du statut actuels de cet objet, tant à l'échelle architecturale qu'à l'échelle urbaine.

Cette analyse est abordée en amont par une présentation des interactions entre un territoire et un système de mobilité en construction à l'échelle métropolitaine, dans le cas particulier de Tôkyô. Ce préalable permet de situer la place et le rôle de notre objet dans ce processus singulier. Le thème de la centralité, développée ici en tant que combinaison de l'activité et du mouvement, apparaît comme moteur.

L'analyse est prolongée en aval par la relecture d'un ensemble de projets d'architectes japonais, à grande échelle, qui sont emblématiques des années de croissance. Si ces concepteurs formulent d'autres dispositifs de centralité à l'échelle du territoire, tous partagent cette même approche combinatoire des déplacements.

Le cas de la ville japonaise est d'autant plus complexe que sa modernisation s'est amorcée sous l'influence de cultures urbaines étrangères. Il n'en demeure pas moins que son système de mobilité urbaine, c'est-à-dire pensé et matérialisé en relation avec la ville, s'avère l'un des plus singuliers des pays développés. De fait, la proximité continue des mondes marchand et industriel a conduit à la persistance, réelle ou mentale, de schémas traditionnels de pensée de la ville au sein de ses transformations les plus radicales.

TITRE en anglais

The architecture of mobility as a metropolitan building form in Japan.

Continuity and change of an urban centrality pattern (from end of 19th to early 21st centuries)

RÉSUMÉ en anglais

The core of this research focuses on the analysis of a specific material object—the large railway station in Japan—through its morphological transformations, in the context of the growing metropolis. The study of its origins and its development aims at providing keys to understanding its actual organisation and status, on the architectural as well as the urban scale.

This analysis is preceded by a presentation of the interactions between a territory and a mobility system, under construction on the metropolitan scale in the particular case of Tokyo. This preliminary allows us to evaluate the situation and the role of our object in this singular process. The theme of centrality, developed here in a combination of activities and movement, appears as a driving force.

The analysis is extended further by the rereading of a set of large-scale urban design proposals by Japanese architects, which are emblematic of the growing years. Even though they formulate other devices of centralities on a territorial scale they are nevertheless driven by the same combinatory approach of mobility.

The case of the Japanese city is all the more complex as its modernisation started under the influence of foreign urban cultures. Its urban mobility system—i. e. conceived and shaped in relation to the city—remains none the less one of the most singular of the developed countries. In fact, the continuous proximity of both commercial and industrial worlds leads to the real, or imagined, persistence of traditional schematic ideas of the city within its most radical transformations.

MOTS CLÉS en français

Tôkyô, Ôsaka, Kyôto, urbanisme, architecture, transport, centralité, gare ferroviaire

MOTS CLÉS en anglais

Tokyo, Osaka, Kyoto, city planning / urban design, architecture, transport, centrality, railway station

DISCIPLINE

41004060 HISTOIRE MODERNE ET CONTEMPORAINE

ÉCOLE DOCTORALE

École doctorale EPHE 472

INTITULÉ ET ADRESSE DE L'UNITÉ OU DU LABORATOIRE

Centre de recherche sur les civilisations de l'Asie orientale – UMR 8155

Collège de France

52, rue du Cardinal Lemoine — 75005 PARIS

REMERCIEMENTS

L'élaboration de cette thèse de doctorat n'aurait pu s'effectuer sans l'aide, sous diverses formes, de nombreuses institutions et personnes.

Nous souhaitons tout d'abord exprimer notre vive reconnaissance à notre directeur de thèse, Nicolas Fiévé, dont le soutien sans faille et les encouragements continus de longue date ont permis l'aboutissement de ce travail.

Nous tenons ensuite à remercier le Ministère de la Culture et de la communication français et ses établissements d'enseignement supérieur et de recherche où nous avons été affectés en tant qu'ingénieur de recherche parallèlement à la préparation de ce mémoire : l'École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille, puis l'École nationale supérieure d'architecture de Paris-Malaquais. En lien avec le Bureau de la recherche architecturale, urbaine et paysagère de ce ministère, les missions scientifiques dont nous avons eu la charge au sein des laboratoires de recherche de ces deux établissements, le LACTH puis l'ACS / UMR AUSSER, nous ont amené à développer directement ou indirectement certaines thématiques ou méthodes de cette thèse. Nous remercions ainsi l'ensemble des responsables de ces structures pour la confiance qu'ils nous ont témoignée : Monique Eleb, Nathalie Lancret, Éric Lengereau, Philippe Louguet, Panos Mantziaras, Nasrine Seraji, Jean-Marc Zuretti.

Nous remercions aussi le Centre de recherche sur les civilisations de l'Asie orientale (CRCAO) et la Maison de l'Asie à Paris, et leurs directions respectives, pour leur accueil.

Enfin, nos rencontres avec de nombreux professionnels japonais impliqués dans la fabrique et l'analyse de la ville contemporaine (architectes, urbanistes, acteurs du transport, chercheurs), avec lesquels nous avons eu de multiples échanges instructifs et stimulants, ont indéniablement contribué à alimenter cette recherche. Nous adressons tous nos remerciements pour leur aide précieuse à Abe-Kudo Junkô, Hagai Masami, Okai Yuka, Kanai Akihiko, Suga Tatsuhiko, Sendai Shôichiro, Katô Kunio, Matsumoto Yutaka, Matsuda Naoko, et en particulier aux architectes qui ont aimablement accepté les entretiens : Hara Hiroshi, Maki Fumihiko, Ôno Hidetoshi et Sakata Seizô.

Pour leur disponibilité, leur écoute ou leurs conseils, nous souhaitons aussi remercier les collègues ou amis Jean Attali, Baba Kaoru, Anne-Marie Burdese, Sylvie Brosseau, Jean-François Coulais, Nathalie Devoghelaere, Xavier Dousson, Françoise Ged, Benoît Jacquet, Anne Laporte, Paul Lecroart, Carol Ludwig, Sébastien Marot, Guillemette Morel Journal, Nishida Masatsugu, Okamoto Tamaki, Sophie Trelcat, Uematsu Kyôko et Florence Wierre.

Sans oublier mes familles française et japonaise, pour leur soutien indéfectible et leur immense patience.

AVERTISSEMENT

TRANSCRIPTION ET TRADUCTION DES MOTS ÉTRANGERS

Les mots japonais sont transcrits dans le système Hepburn. Ils apparaissent ainsi systématiquement, et en italique, dans l'ensemble du volume tandis que la graphie originale est reportée dans le glossaire et la bibliographie. Les voyelles longues sont notées à l'aide de l'accent circonflexe. Contrairement à l'usage, le son [n] n'est pas noté par un « m » devant les consonnes « b », « m » ou « p » (par exemple, *Shinbashi eki* et non *Shimbashi eki*). Pour la prononciation, rappelons notamment que :

- « e » correspond à « é » — fermé, sauf devant « n » — ,
- « u » correspond à « ou » ,
- « g » est toujours occlusif (*gi* se lit gui, *ge* se lit gué),
- « s » est toujours sourd (*kôssaten* se lit kôssaten),
- « ch » note une affriquée (*ryokuchi* se lit ryokutchi).

Conformément à l'usage, les noms propres japonais sont présentés avec le patronyme qui précède le prénom.

Sauf mention contraire, toutes les traductions du japonais vers le français sont de l'auteur.

Les mots anglais ne sont pas traduits, sauf en annexe où se trouve une proposition de traduction de deux essais importants dont la version française n'existait que partiellement et n'avait pas été révisée depuis près de cinq décennies.

Nous avons choisi de ne pas accentuer les mots japonais cités dans les parties anglophones.

PRÉSENTATION DES SOURCES ICONOGRAPHIQUES

Lorsque les documents iconographiques japonais existent aussi avec une légende en anglais ou en français, nous les avons privilégiés — après vérification de leur cohérence avec l'original.

La couleur est conservée uniquement lorsqu'elle fait partie du système de légende du document.

Sauf indication contraire, les cartes et les plans sont présentés avec le nord en haut de la page. De même, quand ils forment un ensemble, les documents graphiques d'une série sont restitués à la même échelle. Dans tous les cas, l'échelle est précisée si elle est indispensable à la lecture du document.

SOMMAIRE

INTRODUCTION 15

PARTIE I

FORMES ARCHITECTURALES ET URBAINES

DE LA MOBILITÉ MÉTROPOLITAINE :

DES FIGURES DE LA CENTRALITÉ 29

CHAPITRE A

LES MODES DE TRANSFORMATION DE LA MÉTROPOLE DE TÔKYÔ :

D'UN URBANISME DES RÉSEAUX À UN SYSTÈME DE CENTRES MULTIPLES 31

**A1. De quelques spécificités des échelles et premiers concepts d'aménagement
du Grand Tôkyô : carrefours (*kôsatên*), corridors (*ryokuchi*),**

villes-satellites (*eisei toshi*) 31

La transformation du paysage urbain par l'architecture 32

L'élargissement du territoire planifié 35

La distinction centre / périphérie 44

**A2. La congestion du centre, moteur de transformations de la structure
et du paysage métropolitains : autoroutes urbaines (*kôsoku dôro*),**

places de gares (*ekimae hiroba*), immeubles de grande hauteur

(*chôkôsô kenchikumono*), nouveaux centres urbains (*fukutoshin*) 51

La reconstruction du cœur de la métropole : desserrer par les réseaux 51

La modernisation du territoire central : fluidifier, équiper et « verticaliser » 57

D'un centre unique à un réseau de centralités différenciées 65

A3. Les mutations du territoire central :

hyperconcentration et atomisation vues à travers l'atlas urbain de 1961 69

La variation des densités de population : un phénomène éclaté 70

La géographie des flux : une figure multipolaire hiérarchisée 74

La répartition des activités dominantes : des polarisations multiformes 79

A4. Place et rôle de la gare dans les documents d'urbanisme :

un instrument implicite du polycentrisme 85

Les premiers plans d'occupation du sol

ou l'expression d'une structure urbaine en mutation 86

Les plans d'occupation du sol de l'immédiat après-guerre,

ferment d'une structure urbaine polycentrique 91

CHAPITRE B**DIMENSION MULTISCALEAIRE DES GARES FERROVIAIRES DU SECOND XX^e SIÈCLE :
SYSTÈMES, VALEURS ET DISPOSITIFS DE CENTRALITÉ URBAINE 101**

B1. L'impact des réseaux et gares ferroviaires sur la métropole japonaise contemporaine	101
Approche critique : la gare, moteur de la mutation des centres urbains	105
Approche ouverte : la gare, cœur de territoires urbains composites	108
Approche intégrée : la gare, carrefour du quartier	110
B2. L'acception récurrente de « centre urbain »	113
À l'intersection des échelles architecturale et urbaine	113
À l'échelle urbaine	115
À l'échelle métropolitaine	118
B3. Deux réalisations emblématiques des années 1990, entre permanence et renouveau du modèle	123
<i>Kyôto eki</i> ou l'intériorisation de la centralité	126
<i>Shibuya Mark City</i> ou l'absorption des fonctions de service	134
Vers une centralité banalisée ?	139

PARTIE II**ARCHITECTURE ET URBANISME DES GRANDES GARES :
PERMANENCE ET RENOUVELLEMENT
D'UNE FORME DE CENTRALITÉ 141****CHAPITRE A****L'« EKIMACHI » OU L'ESPACE DU DÉPLACEMENT COMME FORME DE CENTRALITÉ 143**

A1. Réseau de villes (<i>machi</i>) et système d'étapes (<i>eki</i>) : aménagement du territoire et urbanisme linéaire à l'époque préindustrielle	143
Tôkaidô et villes d'étape	145
Variété typologique des villes d'étape	148
Évolution contemporaine d'une ville d'étape :	
l'exemple de Shinagawa sur la Tôkaidô	152

CHAPITRE B**ÉVOLUTION TYPOLOGIQUE DES GRANDES GARES FERROVIAIRES :
DE L'ADAPTATION D'UN MODÈLE ARCHITECTURAL PRIMITIF****À LA GÉNÉRALISATION D'UN OBJET URBAIN COMPLEXE 167****B1. Historiographie d'un objet acquis : différents niveaux d'importation 167**

Modernisation et importation technique 168

Nationalisation et reproduction morphologique 172

Expansion et transfert urbanistique 178

B2. Les grandes gares du premier XX^e siècle :**un édifice en mutation au service d'expansions multiples 183**

Les années 1872 à 1910 : un saut typologique tardif mais fulgurant.

Vers de nouveaux « monuments » architecturaux ? 185

Les prémices d'un statut de « monument » urbain 192

Les années 1920 et 1930 : le type « métropolitain »,
entre innovation et répétition 195

Vers l'idée de « monument » urbain 204

B3. La réception d'un objet (re)conquis par la croissance 211

L'effacement du débat stylistique au profit de la reconnaissance

d'une nouvelle problématique architecturale : la grande échelle 213

De l'émergence d'un prototype ambigu... 215

Vers l'apparition d'un type générique ? 225

B4. Les grandes gares du second XX^e siècle : une évolution morphologique**au service de connexions à plusieurs échelles 233**Les propositions urbaines de Sakakura Junzô : la grande gare,
cœur de la planification d'organisations urbaines complexes 236Les années 1960 et 1970 : la grande gare,
échangeur d'un système infrastructurel démultiplié 240Le cas particulier des gares du réseau de lignes à grande vitesse (*shinkansen*) 255**CHAPITRE C****DYNAMIQUE ARCHITECTURALE ET URBAINE****D'UNE FORME D'ÉCHANGEUR MÉTROPOLITAIN :****LE CAS DE *SHINJUKU EKI* À TÔKYÔ 259****C1. Aux origines du site : des réseaux et des équipements de transport****générateurs d'une forme urbaine complexe 259**

De la ville d'étape au carrefour ferroviaire 261

La densification du site par la démultiplication des lignes 262

Le développement disséminé des terminaux de transport	264
La densification du nœud (re)dessinée par l'agrégation des gares	265
C2. Des projets d'aménagement à l'appui de nouvelles conceptions	
des espaces « publics »	271
L'invention d'une place verticale et la « découverte » de l'espace souterrain	271
La fabrique d'une topographie aérienne et le renouvellement du paysage urbain	279

PARTIE III

MOBILITÉ ET CENTRALITÉ À GRANDE ÉCHELLE : DES PROJETS ENTRE HÉRITAGE ET INNOVATION 289

CHAPITRE A

LA GRANDE ÉCHELLE COMME OBJET D'INVESTIGATION DES ARCHITECTES D'APRÈS-GUERRE 291

A1. Des concepts entre modernité et tradition	291
Changement de contexte et enjeux du projet à grande échelle	294
Typologie des projets à grande échelle	296
La question du « centre urbain (<i>âban koâ, chûshin</i>) », objet de recherche de nouvelles structures urbaines extensives... ..	299
<i>Versus</i> des dispositifs architecturaux d'agglomération	304
A2. Tôkyô, laboratoire architectural de la connexion ?	309
La métropole comme réseau de centralités : le plan du nouveau Tôkyô – Tôkyô dans 50 ans (<i>Shin Tôkyô keikaku an – 50 nengo no Tôkyô</i>) de Kurokawa Noriaki, 1959	310
La métropole linéaire : proposition urbaine sur la baie de Tôkyô (<i>Tôkyô wankai ue toshi an</i>) d'Ôtaka Masato, 1959	315
La métropole des réseaux : le plan pour Tôkyô (<i>Tôkyô keikaku 1960</i>) de Tange Kenzô <i>et al.</i> , 1960	318
A3. Les recherches de Maki Fumihiko sur les « formes collectives (<i>gunzôkei</i>) », 1960-1964	323
Le recueil <i>Investigations in Collective Form</i>	324
Les trois paradigmes des formes collectives	326
La notion de liaison tridimensionnelle (<i>three dimensional linkage / sanjigen no kessetsu</i>) : donner forme aux flux	329
L'application au site de Shinjuku : préfiguration d'un 4 ^e paradigme ?	332

CONCLUSION	339
ANNEXES	351
ANNEXE A	352
ENTRETIENS AVEC LES ARCHITECTES	
- SAKATA Seizô / agence Sakakura Associates, le 11 juin 2009	353
- MAKI Fumihiko, le 24 décembre 2008	357
- HARA Hiroshi, le 24 février 2007	360
- ÔNO Hidetoshi, le 18 mars 2008	368
ANNEXE B	373
TRADUCTION DES TEXTES DU RECUEIL	
INVESTIGATIONS IN COLLECTIVE FORM, 1964	
- Avertissement	374
- MAKI Fumihiko et ÔTAKA Masato : « Collective Form-Three Paradigms »	375
- MAKI Fumihiko et Jerry GOLDBERG : « Linkage in Collective Form »	389
- Notes des deux textes	404
ANNEXE C	405
DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE	
- Cartes schématiques des réseaux et des gares ferroviaires des régions métropolitaines de Tôkyô-Yokohama, de Nagoya et de Kyôto-Ôsaka-Kôbe, en 2004	406
- Documents d'urbanisme relatifs au site de Shinjuku à Tôkyô, de 1996 à 2009	409
- Liste des réalisations et projets au Japon relatifs au domaine du transport ferroviaire, Sakakura Junzô / agence Sakakura Associates, de 1952 à 2007	416
LISTE DES FIGURES ET DES TABLEAUX	423
GLOSSAIRE DES MOTS JAPONAIS	437
BIBLIOGRAPHIE	453
- Sources et références en langues occidentales	455
- Sources et références en langue japonaise	470
INDEX DES NOMS DE PERSONNES	477

INTRODUCTION

INTRODUCTION

Les phénomènes de prolifération urbaine que connaissent les métropoles des pays industrialisés depuis l'après Seconde guerre mondiale bouleversent progressivement une des finalités majeures assignées à l'urbanisme, celle de donner forme à la ville. La complexité et les changements d'échelle des territoires urbanisés ont conduit certaines sociétés urbaines à intégrer peu ou prou ce hiatus entre forme et étendue. D'autres — nous pensons à certains pays aujourd'hui à leur tour en régime de croissance — poursuivent bon an mal an la construction de ce qui relève désormais d'un idéal.

Peu d'autres artefacts que les infrastructures et le paysage s'affranchissent de cette disjonction. Si ils sont autant convoqués aujourd'hui pour tenter de restructurer la ville, c'est probablement parce que leur rapport forme / échelle apparaît apte à se substituer aux grands dessins d'urbanisme — renouant paradoxalement avec les origines de la discipline. C'est sans doute aussi qu'ils sont susceptibles de répondre à une vision plus dynamique de ce que « donner forme à la ville » signifierait aujourd'hui, à savoir instaurer un système de relations intelligibles entre ses éléments.¹ Il n'empêche que les infrastructures de déplacement demeurent *a priori* le seul des deux à s'inscrire dans une relation ambivalente au territoire. Dans le contexte urbain contemporain, qu'il soit en régime de croissance ou de décroissance, il est désormais acquis que l'augmentation des (vitesses de) déplacements des hommes, des biens et des informations joue un rôle capital et accélérateur des phénomènes d'urbanisation. Le développement de leurs supports matériels, infrastructures et équipements de transport, participe tout autant à la dilution qu'à la structuration spatiales des entités urbaines. Depuis une vingtaine d'années, en Europe, au-delà des logiques quantitatives et bien souvent exclusivement techniques d'équipement et de desserte du territoire, liées à la modernisation de l'après-guerre ainsi qu'à la période de croissance consécutive, des logiques de connexion des territoires se sont affirmées.² Issus pour une large part de disciplines telles que la

¹ Cette approche est partagée par de nombreux architectes-urbanistes. Citons par exemple la définition qu'en donne Joan Busquets, architecte et professeur d'urbanisme : « To speak of the 'form' of the city today is sometimes to try and establish strategies of relation between objects, sectors or voids. » BUSQUETS, Joan and CORREA, Felipe, (eds), *Cities X Lines. A New Lens for the Urbanistic Project*, Cambridge (Mass.), Harvard University & Nicolodi Editore, 2006, p. 338.

² Pour un panorama de leurs orientations en terme de projet, dans le cas de la France, voir le bilan suivant : GRILLET-AUBERT, Anne et GUTH, Sabine, *Transport et architecture du territoire. Recherche : état des lieux et perspectives*, Paris, éditions Recherches / IPRAUS, collection Questionnements, 2003, 155 pages.

géographie ou la socio-économie, de nombreux travaux de recherche se sont principalement concentrés sur l'étude des effets structurants (ou non) des infrastructures d'une part, sur l'analyse des comportements liés à l'accroissement des déplacements d'autre part, sans parler des diagnostics de l'impact écologique de l'ensemble. Avec cet objectif partagé d'une meilleure compréhension du phénomène exponentiel de la mobilité, de ses rôle et impact sur les processus de mutation du territoire, ils ont progressivement conduit à une réévaluation de la valeur économique, sociale et environnementale du projet de transport collectif au regard des demandes de nos sociétés urbaines contemporaines. En France, par exemple, l'aboutissement le plus emblématique de cette approche est sans doute le couplage volontariste des projets d'aménagement de lignes de tramway avec des opérations de requalification de l'espace public, qui articule des échelles macro et micro.

Sans visée opérationnelle directe, d'autres travaux issus de la recherche urbaine — qui n'englobe pas moins les disciplines citées précédemment — en prise avec la question des flux au sens large, matériels et immatériels, ont contribué en amont à modifier nos représentations de « l'urbain » en livrant de nouvelles clés d'interprétation de ses complexités. C'est plutôt d'outre-Atlantique cette fois et à partir du début des années 1990, que proviennent les travaux les plus marquants, là où l'ampleur des mutations liées aux déplacements et l'échelle des territoires où elles sont à l'œuvre, se font jour dès la fin des années 1950.³ Bien que tardifs par rapport à l'émergence du phénomène en question, ces travaux ont néanmoins largement participé à confirmer qu'à grande, voire à très grande échelle, les fonctionnements urbains sont de moins en moins issus de régimes de proximité sociale et de contiguïté spatiale, mais de plus en plus dépendants d'un régime de mises en réseaux. Le pouvoir de connexion de ce dernier produit des formes d'organisation urbaine d'une autre nature. Pour l'historien de la ville Peter Hall, la polarisation en est une des plus répandues, à l'échelle mondiale ; elle échappe toutefois à l'urbanisme : « For the fear is that polarization might remain the heart of the contemporary urban problem, and thus of the world that urban planning has to deal with. The question is what in fact planning has done about it; and the answer is not much. »⁴

³ Notamment les travaux de Saskia Sassen (*The Global City: New York, London, Tokyo*, 1991), Manuel Castells (*The Information Age: Economy, Society and Culture I, The Rise of the Network Society*, 1996) ou William J. Mitchell (*The City of Bits. Space, Place, and the Infobahn*, 1996).

⁴ HALL, Peter, *Cities of Tomorrow. An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century*, London, Blackwell, 2002 (1^{ère} édition : 1988), p. 409.

Une question de départ

À la croisée de toutes les échelles, du local au mondial, est aussi posée aux architectes la question de l'aménagement des points de connexion de ces systèmes. Si, comme l'indique Andrea Branzi, « le projet devient en partie une proposition de modification de cette réalité, et aussi un système qui la représente par une simulation à échelle réduite », ⁵ quelles en sont les formes opératoires dès lors que l'échelle de cette réalité dépasse les limites du cadre bâti ? À l'intérieur du large spectre de leurs programmations possibles, du simple nœud d'échanges de flux aux polarités urbaines de haute densité, qu'ils soient centraux ou périphériques, les points de connexion sont aussi l'expression construite et condensée de la ville. Aussi les concepteurs de ces espaces se trouvent-ils confrontés aux prérogatives de l'urbanisme : articuler différentes échelles, intégrer une pluralité d'enjeux (techniques, économiques, sociaux, ...), combiner une multiplicité de facteurs (densité, mixité, usages, ...) et de données (flux, temporalités, programmes, ...), dont le menu relève bien plus de l'échelle du fragment urbain que de celle du simple équipement de transport. Pour autant, ces « grandes formes architecturales » offrent-elles un sens particulier à l'étendue de la ville contemporaine ?

Face à cette question, un détour par le contexte urbain du tournant des années 1950 et 1960 est instructif. À la charnière de deux époques, il présente non seulement les prémices de la situation urbaine actuelle mais concentre aussi nombre d'expériences qui transgressent les limites traditionnelles de l'architecture et de l'urbanisme. Ce contexte se caractérise principalement par deux phénomènes majeurs. Pour les rappeler, deux publications qui ont fait date permettent de cerner les échelles en jeu et ce qui les anime. Le premier phénomène est une dissolution des contours de la grande ville, issue du *sprawl*, qui se traduit par une prise de conscience de l'émergence d'une nouvelle échelle urbaine : celle de la très grande ville ou « mégapole ». À cette époque, le géographe Jean Gottmann crée le terme *Megalopolis*, et analyse dans son ouvrage éponyme le cas de la conurbation de la côte nord-orientale des États-Unis. ⁶ Il y révèle l'émergence d'un nouveau type de territoire urbain, multipolaire, discontinu, hétérogène, où plusieurs dizaines de millions d'habitants se répartissent sur une

⁵ BRANZI, Andrea, *Nouvelles de la métropole froide. Design et seconde modernité*, Paris, éditions du Centre Georges Pompidou, 1991, p. 126 (traduction française de *Pomeriggi alla media industria*, Milano, Idea Books Edizioni, 1988).

⁶ Cet ouvrage est publié en 1961 aux éditions Twentieth Century Fund (New York) sous le titre *Megalopolis. The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*. Il est traduit en français dès 1962, puis à nouveau publié aux États-Unis en 1964 aux éditions du MIT.

étendue de mille kilomètres de long ou plus. Son étude rend compte de manière systémique du phénomène de la « cité-région ». Urbanisée quasi en continu de Boston à Washington, celle-ci abrite déjà à l'époque une trentaine de millions d'habitants, concentre les fonctions principales et décisives de la nation, et présente une densité et une variété d'activités — et par conséquent de mouvements — qui occupent (presque) indifféremment des territoires tant urbains que ruraux. Ce dernier aspect, que Gottmann qualifie de « *modern revolution in land use* », fait voler en éclat les certitudes du zoning alors à l'œuvre. Le second phénomène est celui de l'emprise exponentielle des réseaux de circulation, notamment routiers. Le rapport Buchanan *Traffic in Towns (L'automobile en ville)*, commandé en 1961 par le Ministère britannique des Transports et remis en 1963, est largement diffusé et reçu par les milieux tant professionnels qu'académiques de l'architecture et de l'urbanisme.⁷ Pour assurer une coexistence pacifique du piéton et de l'automobile en ville, ce rapport préconise un nouveau type d'aménagement dont le dispositif clé, un sol artificiel surélevé et dédié aux piétons (la « dalle »), opère une stratification hiérarchisée des différents trafics et vitesses. Dénommée par ses auteurs « architecture de circulation (*traffic-architecture*) », cette approche a surtout d'innovant à l'époque le refus de dissocier réseau et plan-masse : « Il ne s'agit plus de projeter des routes ou de projeter des bâtiments, mais de projeter les deux ensemble, à l'intérieur d'une seule et même démarche. »⁸ Par rapport à l'échelle du phénomène décrit par Gottmann, cette résolution peut sembler ne répondre qu'à un problème ponctuel de congestion. Elle atteste surtout, de la part des urbanistes, de la quête d'une autre forme de lien entre le fixe et le mobile, *a priori* plus économe spatialement, mais surtout entièrement construite. De même, leur principe de stratification oppose à l'étalement une organisation et une pratique verticales (de la ville), qui est bien souvent limitée aux seuls réseaux de transport souterrain ou aérien. La superposition hiérarchisée des flux et des programmes (urbains), et le passage de l'un à l'autre, font écho à l'organisation spatiale d'un bâtiment et introduisent de fait une mixité verticale des fonctions urbaines. En d'autres termes, à partir d'une

⁷ Ce rapport est édité en français dès 1965 par l'Imprimerie nationale (Paris) sous le titre *L'automobile en ville*. Françoise Choay en traduit aussi quelques passages dans son anthologie qui paraît la même année : *L'urbanisme. Utopies et réalités*, Paris, Seuil, 1965, p. 322-334.

⁸ Extrait cité dans CHOAY, Françoise, *op. cit.*, 1965, p. 333-334. C'est bien la démarche, et non le résultat dit « urbanisme de dalle », qui nous intéresse ici. Sur cette forme d'urbanisme, voir PATTYN, Christian (dir.), *L'urbanisme de dalles. Continuités et ruptures*, Paris, Presses de l'ENPC, 1995, 179 pages.

problématique liée aux déplacements, cette démarche assume paradoxalement une conception architecturale de la ville.

Thème et objet d'étude

À grande échelle, comme le déplorait encore récemment l'urbaniste Bernardo Secchi : « Longtemps on a confié au maillage routier la tâche de donner une forme à la ville. »⁹ Ajoutons que ce rôle a rarement été confié au ferroviaire, encore moins à ses points de contact immédiat avec la ville que sont devenues les gares : « Ainsi se révèle cette incapacité structurelle de la société industrielle à associer de façon synchrone et harmonieuse deux développements pourtant complémentaires : celui du ferroviaire et celui de la ville, [...] »¹⁰ À l'instar de tout programme d'équipement urbain, l'architecture des gares résulte d'un faisceau de contraintes et de choix économiques, techniques, sociaux, esthétiques, ... en relation avec une époque donnée. Par ailleurs, plus que tout autre équipement urbain, en raison de son lien direct à un réseau strictement matériel — les infrastructures de transport —, cette construction est indissociable du territoire qui l'accueille. Ces deux dimensions, celle de l'équipement et celle de l'infrastructure, sont le plus souvent dissociées ; traditionnellement, la première serait l'œuvre de l'architecte, la seconde l'ouvrage de l'ingénieur. Sans nier la complémentarité effective des deux compétences, cette situation a sans doute minimisé voire occulté, pendant des décennies, d'autres dimensions inhérentes à ce programme et, par conséquent, d'autres modes d'analyse et potentiels. À l'inverse de la route du même âge, qui n'a pas systématiquement produit son corollaire en matière d'accueil des voyageurs, le rail a toujours organisé des supports construits du collectif qu'il accueille — du plus rudimentaire (le quai ou l'embarcadère) au plus sophistiqué (le complexe d'échanges multimodal). Aux densités d'implantation et à la diversité des échelles de ces supports correspondraient différents types de relations avec le territoire environnant telles que la concentration ou la diffusion des activités et de l'habitat, par exemple. Réciproquement, les changements d'échelle du territoire équipé, qu'ils soient subis ou maîtrisés, auraient un impact direct sur l'évolution morphologique de ces supports. Par conséquent, d'autres domaines que le technique,

⁹ SECCHI, Bernardo, *Première leçon d'urbanisme*, Marseille, Parenthèses, 2006 (édition originale en italien : 2000), p. 88.

¹⁰ DETHIER, Jean (dir.), *Le temps des gares*, Paris, Centre Georges Pompidou, 1978, p. 59.

l'économique ou l'esthétique sont à mobiliser pour comprendre ces évolutions. L'urbanisme et l'aménagement du territoire, institutionnels ou délégués, en font partie.

Parmi les pays industrialisés aux systèmes de transport hautement développés, le Japon fait figure de contre-exemple. Au moment de la modernisation du pays, à la fin du XIX^e siècle, les nouvelles politiques nationales d'équipement favorisent délibérément le rail, public ou privé, au détriment de la route.¹¹ De cette orientation naît un système de desserte ferroviaire d'une grande densité, agrémenté de nombreux équipements, dont l'armature marque profondément l'organisation spatiale des villes et règle des pratiques de déplacements collectifs quasi généralisées. Ces caractéristiques déterminent un « système de mobilité » original, générateur d'un modèle urbain dont il existe peu d'équivalents parmi les grandes métropoles occidentales. À Tôkyô ou dans d'autres métropoles nipponnes, ce modèle est à la fois renforcé au moment de la reconstruction post-conflit qui privilégie le réaménagement des quartiers de gare, et menacé par la concurrence de la motorisation des ménages qui s'accélère à partir des années dites de Haute croissance (1955-1973). Toutefois, les principes de ce modèle évoluent peu tout au long du XX^e siècle. Il conserve aujourd'hui un intérêt significatif vis-à-vis des multiples enjeux de déplacements que rencontre toute métropole. Il nous importe de comprendre les logiques de construction et de persistance de ce modèle, alors que le Japon n'a pas échappé au phénomène de mégalopolisation ni au développement des grandes infrastructures routières.¹² Il s'impose également d'explorer ses prolongements, ses résonances et ses influences dans les domaines de la conception architecturale et urbaine de cette culture.

Le cas de la ville japonaise est d'autant plus complexe que sa modernisation s'est amorcée sous l'influence directe de cultures urbaines étrangères. Il n'en demeure pas moins que son système urbain de mobilité collective, c'est-à-dire construit en relation avec la ville,

¹¹ Plusieurs ouvrages abordent plus ou moins directement ce sujet. Par exemple : ERICSON, Steven J., *The Sound of the Whistle. Railroads and the State in Meiji Japan*, coll. Harvard East Asian Monographs 168, Cambridge (Mass.) and London, Council on East Asian Studies, Harvard University Press, 1996, 505 pages ; MIZUTANI Fumitoshi, *Japanese Urban Railways. A Private-Public Comparison*, Aldershot, Avebury Publisher, 1994, 209 pages ; AVELINE, Natacha, *La ville et le rail au Japon. L'expansion des groupes ferroviaires privés à Tôkyô et Ôsaka*, Paris, CNRS éditions, 2003, 238 pages.

¹² Sur les grands phénomènes d'urbanisation et les politiques d'aménagement de l'archipel au XX^e siècle, nous renvoyons aux nombreux travaux du géographe Philippe Pelletier. Par exemple : PELLETIER, Philippe, « Le Japon », in GENTELLE, Pierre et PELLETIER, Philippe, (dir.), *Chine. Japon. Corée*, coll. Géographie Universelle, Paris-Montpellier, Belin-Reclus, 1994, p. 224-430 (en particulier les articles « La fluidité de l'espace », p. 351-360 et « L'explosion urbaine », p. 361-275 ; PELLETIER, Philippe, *Atlas du Japon. Une société face à la post-modernité*, Paris, Autrement, 2008, 79 pages.

demeure l'un des plus singuliers des pays industrialisés. De fait, la forte proximité des mondes marchand et industriel a conduit à l'intégration, réelle ou mentale, de schémas traditionnels de pensée de la ville au moment des transformations urbaines les plus radicales.

Présentation

La première partie de cette recherche se concentre sur la nature des figures urbaines représentatives des transformations de Tôkyô à différentes échelles, depuis la Restauration de Meiji (1868) jusqu'aux années 1990 qui sonnent la fin d'une croissance économique soutenue. Le premier chapitre propose une lecture du développement métropolitain de la capitale depuis l'ère Meiji (1868-1912) jusqu'aux années de forte croissance d'après-guerre, à travers le prisme de ses changements d'échelles. Cette période correspond à la mise en place d'un nouveau système de planification urbaine et au contexte d'importantes destructions (Grand séisme du Kantô, Seconde guerre mondiale) et reconstructions. Au cours de cette période, les changements d'échelle du territoire planifié ou transformé révèlent la récurrence d'une double préoccupation de la part des autorités. Il s'agit à la fois de moderniser la structure urbaine héritée de l'époque féodale et de maîtriser la croissance urbaine qui l'accompagne. Construire une métropole moderne se confronte alors aux nécessités de contenir l'urbanisation périphérique tout en réglant la congestion de l'hypercentre. Ce double objectif s'appuie en particulier sur l'émergence de phénomènes de polarisation du territoire qui constitueront le fondement des choix urbanistiques de régulation et de modernisation. Un ensemble de formes architecturales ou urbaines émergentes est alors repéré comme autant d'expressions — projetées ou mises en œuvre — de ces choix. Ces formes présentent le plus souvent des caractéristiques qui répondent à des finalités conjointes de fluidité et de centralité. Parmi cet ensemble, la gare apparaît comme un objet singulier qui oriente la planification urbaine locale d'une part, et participe à la stabilisation d'une figure métropolitaine polycentrique d'autre part (1^{ère} hypothèse). Le second chapitre fait appel aux disciplines et domaines d'analyse spatiale des phénomènes urbains, en l'occurrence la géographie et l'urbanisme. Il présente les travaux de spécialistes de la ville japonaise contemporaine qui accordent une importance particulière à l'objet « gare » du point de vue de son rôle dans les dynamiques d'urbanisation. L'examen de ces différentes analyses et des définitions qui en découlent, révèle la dimension multiscalaire de cet objet. Si leurs tentatives de définition de la gare en relation avec le territoire urbain,

proche ou lointain, butte constamment sur la question des limites physiques de l'objet, elles font apparaître en revanche unanimement ses valeurs de « centre urbain ». À la lumière de ces valeurs, deux exemples récents situés à Kyôto (1997) et à Tôkyô (2000), sont analysés pour évaluer le renouvellement, en termes de morphologie architecturale et urbaine, de cette figure singulière de la centralité urbaine des métropoles nippones.

La deuxième partie traite spécifiquement de la grande gare au Japon en explorant ses caractéristiques du point de vue de son évolution morphologique, architecturale et urbaine, et pose la question de son échelle. Le premier chapitre propose de repérer au préalable, dans la culture japonaise et dans le temps, les figures urbaines assimilables à celle, occidentale, du centre urbain afin d'en révéler les spécificités. Un détour par la période antérieure au développement du chemin de fer au Japon fait apparaître la récurrence d'un type urbain spécifique : la ville d'étape, soit un dispositif de relais d'un système de déplacements organisé à grande échelle, support de centralité périphérique. Les représentations historiques de cette figure originale mettent en évidence une forme singulière de centralité, celle du fragment urbain linéaire, qui éclaire les formes contemporaines de la grande gare au Japon (2^e hypothèse). L'évolution historique de la ville d'étape de Shinagawa offre un exemple du passage d'une figure ancestrale à son équivalent contemporain. Le deuxième chapitre explore tout d'abord la place de l'objet « gare » en tant qu'édifice construit dans les histoires de l'architecture moderne et contemporaine qui traitent du Japon. La reconnaissance mineure accordée à cet objet questionne d'emblée la pertinence de son statut d'objet architectural dès lors qu'il ne présente plus les déterminants typologiques que nous connaissons habituellement à cette échelle. Mesurer l'évolution morphologique de l'objet « gare » au Japon s'avère alors nécessaire, depuis sa naissance issue de modèles architecturaux importés jusqu'à sa forme actuelle, complexe et hybride. À travers diverses situations métropolitaines, un panorama synthétique permet de montrer que cette évolution s'opère en relation avec les mutations de la ville japonaise, et confirme que l'échelle architecturale n'est pas suffisante pour comprendre cette forme contemporaine du grand équipement de transport. Le troisième chapitre examine *a contrario* cet aspect de la forme dans le contexte de l'évolution de l'urbanisme contemporain à Tôkyô, en particulier à Shinjuku, à savoir l'aménagement de centralités périphériques dans le cadre des politiques de reconstruction puis de décongestion urbaine. L'analyse d'un certain nombre de mesures issues des domaines de l'urbanisme et de la construction rend compte du double rôle attribué par les urbanistes au couple gare - quartier de gare. À l'échelle du

territoire, il devient un instrument de maîtrise du polycentrisme tandis qu'à l'échelle architecturale et urbaine, il accueille une forme d'expression renouvelée de la modernisation de la capitale. Dans les deux cas, il transforme profondément son paysage urbain. La conjonction de ces deux attributs conduit à reposer la définition de l'objet « gare » du point de vue de la fabrique d'un paysage urbain à grande échelle, c'est-à-dire à le considérer comme un ensemble urbain générateur d'un paysage d'échelle métropolitaine (3^e hypothèse).

La troisième partie aborde la grande échelle à partir d'un ensemble de réflexions et de projets emblématiques du thème de la mobilité urbaine au second XX^e siècle, et vise à préciser leurs liens. Cette production théorique est analysée à la lumière des traits caractéristiques mis en évidence précédemment, à savoir en tant que figures territoriales alliant les nouvelles conditions de la métropole en croissance et la permanence — directe ou indirecte — de références aux formes traditionnelles. Bon nombre des propositions de leurs concepteurs, architectes, en particulier à Tôkyô, après la période de reconstruction, procèdent par addition ou superposition de systèmes fragmentaires régis par une combinaison de l'activité et du mouvement. Si ces approches donnent lieu à une diversité de résolutions, toutes cherchent néanmoins à donner forme à de nouvelles centralités urbaines à l'appui de leur potentiel de connexion. Elles mettent alors en évidence une approche commune du territoire par le biais des vertus tridimensionnelles de la grande échelle architecturale, comme alternative aux impasses de la planification urbaine.

Méthodologie et corpus

Le cœur de cette recherche se concentre sur l'analyse d'un objet matériel précis, la grande gare ferroviaire, du point de vue de ses transformations morphologiques dans le contexte de la métropole japonaise en croissance. Cette évolution, depuis ses origines, vise à donner des clés de compréhension de son organisation et de son statut actuels, tant à l'échelle architecturale qu'à l'échelle urbaine.

Cette analyse est précédée d'une présentation des interactions entre un territoire et un système de mobilité en construction à l'échelle métropolitaine. Cette phase exploratoire permet de situer la place et le rôle de notre objet dans ce processus. Le thème de la centralité, définie dans ce contexte en tant que combinaison de l'activité et du mouvement, se révèle être moteur.

L'exploration et l'analyse sont prolongées par la relecture d'un ensemble de projets emblématiques des dernières années de forte croissance, qui formulent d'autres configurations de centralités à l'échelle du territoire à l'appui de cette même pensée combinatoire des déplacements et de l'activité.

Cette approche multiscalair nécessite un corpus à la fois large et varié. Dans la mesure où nous nous intéressons à la forme matérielle des constructions, théoriques ou réelles, ce corpus est essentiellement figuratif. Nous distinguons trois types de documents qui nourrissent l'observation de différentes manières. Nous les présentons en fonction de leur degré d'information des dynamiques d'échelles au croisement desquelles nous situons notre objet de recherche.

- L'appareil iconographique des projets d'architecte :

Cet ensemble est composé de documents graphiques produits par des architectes, dans le cadre d'études ou de projets d'architecture ou d'urbanisme. La majorité est issue de revues professionnelles japonaises ou occidentales.

Dans le cas des programmes d'équipements ferroviaires, les représentations architecturales conventionnelles (plans, coupes, façades) servent à mesurer l'évolution typologique des bâtiments construits, à en mesurer les ruptures et les continuités morphologiques au cours de la période étudiée. Celle-ci a une amplitude importante, qui s'étend de la fin du XIX^e siècle à la fin du XX^e siècle, soit depuis les premières constructions jusqu'aux dernières réalisations majeures conçues en régime de croissance.

Dans le cas des projets de ville, des représentations graphiques de même nature (plans, coupes, schémas), parfois accompagnées de photographies de maquettes, sont examinées. Ces documents permettent d'identifier les moments où les transformations du territoire sont appréhendées à l'échelle métropolitaine, et les dispositifs spatiaux proposés à cette échelle en réponse à des visées communes — répondre à l'urbanisation périphérique et à la congestion de l'hypercentre. L'amplitude temporelle est plus courte. Ses limites coïncident avec la mise en place d'un nouveau système de planification urbaine au tournant des XIX^e et XX^e siècles d'une part, et au lendemain de la période de reconstruction (1945-1955) d'autre part. Elles correspondent aussi au passage d'une volonté de mise en forme de la ville à une logique abstraite de réglementation.

Dans les deux cas, les éléments de programme renseignent particulièrement sur les choix des formes et des composants des centralités projetées, à l'échelle architecturale comme à l'échelle urbaine.

- L'appareil cartographique, photographique et statistique des contextes urbains :

Ce type de document est examiné en amont et en aval des réalisations, dans le but de mesurer leur contexte d'implantation et, réciproquement, leurs effets sur ces contextes à plus ou moins long terme.

Dans la mesure où nous observons un objet en construction à travers ses logiques d'interaction avec le territoire, et dans le temps, les sources cartographiques à différentes échelles et époques, constituent des outils de lecture révélateurs des transformations qui en résultent. Les cartes historiques sont issues de recueils ou d'atlas urbains officiels japonais. Les schémas cartographiques que nous produisons visent à mettre en évidence un aspect particulièrement singulier en isolant les couches d'information révélatrices du propos.

Dans le cas des réalisations d'équipements de transport ferroviaire, les cartes topographiques permettent de visualiser l'insertion urbaine des nouveaux bâtiments et de mesurer les transformations postérieures de l'environnement urbain, à l'échelle du quartier. Les photographies complètent ces informations en offrant des relevés instantanés des mutations du paysage urbain.

Dans le cas de documents d'urbanisme ou de diagnostics de l'état de la métropole à des moments précis, les représentations cartographiques sont privilégiées afin de fournir une lecture située des orientations ou des phénomènes à l'échelle de l'ensemble du territoire métropolitain et d'en mesurer l'impact de manière générale.

Dans les deux cas, des données statistiques apportent des éléments de comparaison entre différentes situations et permettent d'isoler les plus singulières.

- L'appareil des discours :

Hétérogène et non systématique, cet ensemble se compose de textes variés se rapportant directement ou indirectement à notre objet, dans une perspective d'analyse élargie ou complémentaire.

La publication commentée des projets ou des réalisations dans les revues professionnelles, locales ou internationales, ou au sein de différents types de recueils critiques

(histoires de l'architecture, monographies, récits de voyages, ...) constitue une autre forme d'information des projets. À travers ces réceptions synchrones ou postérieures, par des historiens ou des critiques, il s'agit de repérer les aspects perçus comme singuliers ou renouvelés par rapport à un contexte intellectuel géographiquement élargi.

Les réflexions des architectes, écrites ou orales (entretiens), éclairent les images véhiculées par les dessins. Le vocabulaire spécifique déployé pour nommer les dispositifs spatiaux, ou la citation de références à des modèles antérieurs ou extérieurs, par exemple, permettent de souligner les liens conceptuels entre des productions apparemment discontinues.

PARTIE I

FORMES ARCHITECTURALES ET URBAINES DE LA MOBILITÉ MÉTROPOLITAINE : DES FIGURES DE LA CENTRALITÉ

A – Les modes de transformation de la métropole :
d'un urbanisme des réseaux à un système de centres multiples

CHAPITRE A

Les modes de transformation de la métropole de Tôkyô : d'un urbanisme des réseaux à un système de centres multiples

A1. De quelques spécificités des échelles et premiers concepts d'aménagement du Grand Tôkyô : carrefours (*kôsatên*), corridors (*ryokuchi*), villes-satellites (*eisei toshi*)

Depuis la Restauration de Meiji (1868) qui marque l'avènement d'une nouvelle ère de transformations de la société nipponne dans de multiples domaines de réflexion et d'action, l'architecture et l'urbanisme offrent la particularité de matérialiser — au sens premier du terme — ces bouleversements. L'étude des formes construites ou simplement projetées par différents concepteurs (architectes et urbanistes en particulier) est une manière de révéler les enjeux à l'œuvre. L'étude de la réception de ces formes éclaire en outre sur l'évolution des regards portés sur leurs différentes matérialisations. À l'échelle du pays, depuis cette époque, des transformations majeures sont en effet imaginées à la lumière d'un cadre de références occidentales qui sont plus ou moins acceptées et mises en œuvre selon les circonstances. Ce cadre a souvent valeur de mesure des « réussites » ou des « échecs » des actions de transformation du cadre bâti de l'archipel, sinon de leur degré d'adaptation au contexte local. Ainsi, l'analyse du développement urbain contemporain des villes japonaises oscille-t-elle entre deux attitudes différenciées qui se recouvrent peu. D'une part, de nombreuses approches critiques en référence à des pratiques et modèles extérieurs, émanent des experts de la ville, qu'ils soient nippons ou occidentaux. D'autre part, à l'inverse, des approches s'appuyant sur les spécificités d'une culture spatiale nipponne, tant moderne que contemporaine, ouvrent sur d'autres modes de compréhension des formes urbaines produites par les dynamiques de transformation, quelles qu'elles soient. Cette dichotomie est particulièrement marquée et récurrente dans les productions scientifiques — prises au sens large — qui ont trait à la forme urbaine. Issue d'un système de planification urbaine importé et confronté à des morphologies urbaines héritées, la ville japonaise contemporaine occupe pour ces deux raisons une place singulière au sein des études urbaines. Une lecture des transformations de la ville japonaise contemporaine du point de vue de cette dichotomie nous semble une manière appropriée de rendre compte de sa complexité. Elle procure les conditions d'un cadre conceptuel ouvert et propice à l'identification des formes urbaines spécifiques issues de ce décalage propre au contexte historique nippon.

La transformation du paysage urbain par l'architecture

Il existe une importante littérature au sujet de l'histoire du développement urbain des grandes villes japonaises depuis l'ère Meiji, en particulier dans les cas de Tôkyô, Ôsaka et Kyôto.¹³ Dans le cas de Tôkyô, deux familles d'ouvrages sont représentatives de cette dichotomie entre une approche « critique » et une approche « culturaliste », pour reprendre des catégories balisées. La première catégorie se concentre sur une lecture des transformations urbaines du point de vue de la planification urbaine et en mesure les écarts. Pour leurs auteurs, il n'y a aucun doute que « [...] neither the shape nor the form of the growth of the city was managed by city planning in spite of recurrent destruction in the twentieth century. »¹⁴ Ces travaux nous renseignent par conséquent sur les leviers urbanistiques qui agissent peu ou prou à différentes échelles et à certains moments clés. La seconde catégorie s'attache à repérer les nouvelles formes urbaines qui sont produites au cours des périodes de transformation majeures de la métropole. Si cette lecture morphologique rend compte des mutations du paysage urbain à l'échelle locale, elle permet en outre de déceler la nature des programmes les plus opérants. De notre point de vue, relier ces deux catégories généralement séparées procure une complémentarité pertinente pour identifier la dynamique des échelles de transformation de cette métropole complexe.

Des travaux comme ceux de l'historien de l'architecture et de la ville Jinnai Hidenobu illustrent précisément cette troisième catégorie, plus féconde dans la mesure où elle se situe à la croisée des deux autres. Son ouvrage *Tôkyô no kûkan jinruigaku*, publié en 1992 et traduit en anglais sous le titre *Tokyo. A Spatial Anthropology*,¹⁵ présente une histoire des structures et pratiques urbaines de la capitale du point de vue de leur permanence au cours des processus de transformation de la ville féodale en métropole moderne. Superposés à la ville héritée, des modes de conception occidentaux de l'architecture et de la ville, importés, reproduits puis

¹³ Parmi les ouvrages parus en langue occidentale au cours des deux dernières décennies, signalons plusieurs monographies urbaines : MARMIGNON, Patricia / Ôsaka (2010), FIÉVÉ, Nicolas, (dir.) / Kyôto (2008), SACCHI, Livio / Tôkyô (2004), CYBRIWSKY, Roman / Tôkyô (1998 et 1991), SEIDENSTICKER, Edward / Tôkyô (1991) et quelques publications ayant trait à plusieurs villes ou métropoles : SORESENSEN, André (2002), SHELTON, Barrie (1999). Voir les références détaillées dans la bibliographie.

¹⁴ ICHIKAWA Hirô, « Reconstructing Tokyo: The Attempt to Transform a Metropolis », in HEIN, Carola, ISHIDA Yôrifusa and DIEFENDORF, Jeffrey M., (eds), *Reconstructing Urban Japan after 1945*, New York, Palgrave MacMillan Press, 2003, p. 50.

¹⁵ JINNAI Hidenobu, *Tôkyô no kûkan jinruigaku*, Tôkyô, Chikuma Shobô, 1992, traduit en anglais : *Tokyo. A Spatial Anthropology*, Berkeley, University of California Press, 1995, 236 pages. Jinnai Hidenobu (né en 1947) est professeur d'histoire de l'architecture et des villes à l'Université Hôsei à Tôkyô.

adaptés, déterminent selon cet auteur un mécanisme fondateur des caractères de la ville japonaise contemporaine. Un objet unique correspondrait alors à ce mode de transformation hybride : « This process produced an urban space and a cityscape encountered only in Japan. »¹⁶ Il distingue trois périodes majeures de transformations urbaines qui, cumulées, sont à l'origine des caractéristiques morphologiques du Tôkyô qu'il observe au début des années 1980 : Edo (1603-1867), Meiji (1868-1912) et fin Taishô (1912-1926) - début Shôwa (1926-1989) — soit les années 1920. L'époque d'Edo se caractérise par la mise en œuvre d'une ville planifiée dont la structure de voies et de canaux s'appuie sur la topographie contrastée du territoire et délimite différents types de quartiers. L'ère Meiji installe des fonctions modernes au sein de la ville féodale, principalement sous la forme de nouveaux édifices aux styles et gabarits d'influence occidentale, sans transformation globale de la structure urbaine héritée. La vacance des vastes propriétés seigneuriales de la Ville Haute offre en effet des terrains aux dimensions adéquates pour accueillir de nouveaux programmes urbains, en particulier institutionnels. Dans la mesure où ces transformations s'effectuent essentiellement à l'échelle parcellaire, par substitutions ponctuelles, le paysage urbain du Tôkyô de l'ère Meiji est marqué par un mélange hétérogène de formes anciennes et nouvelles. Surtout, il dénote d'un processus où l'édifice, et en l'occurrence le grand édifice public, a valeur d'agent des transformations urbaines :

« In the end, the people could not conceive of entire districts made up of rows of buildings, or of the city as one great urban space. The problem for them remained how to express the spirit of civilization and enlightenment within the boundaries set by individual buildings and individual lots. »¹⁷

Enfin, au cours du tournant des ères Taishô et Shôwa, la modernisation de la capitale se poursuit. Les transformations portent alors principalement sur l'espace public à travers l'aménagement d'un ensemble ponctuel de nouveaux dispositifs spatiaux (plantations, avenues, places, parcs, ...) et la construction de nombreux ouvrages d'art (ponts). L'échelle de ces réalisations s'avère modeste au regard de l'étendue du territoire urbanisé de la capitale. Elle se concentre sur des points particuliers de la ville, où le trafic est important, et donne lieu à une famille d'espaces urbains d'un nouveau genre. Certains combinent l'élargissement d'un pont et de ses espaces d'accès immédiats — soit des lieux de passage — avec l'édification

¹⁶ JINNAI Hidenobu, *ibid.*, 1995, p. 4.

¹⁷ JINNAI Hidenobu, *ibid.*, 1995, p. 6.

d'un grand édifice d'angle.¹⁸ D'autres carrefours du même type (*kōsaten*) résultent de percées en diagonale au sein de la trame quadrangulaire des îlots traditionnels de certains quartiers. La mise en œuvre du paysage urbain du Tôkyô moderne des années 1920 procède alors par l'adjonction de fragments urbains à l'intérieur de la structure héritée, sans remodelage à grande échelle (fig. 01 et 02). C'est le cas notamment de ces carrefours ou « pseudo-places » : « [...] even though no basic change was made in the grid-patterned streets that characterized Tokyo's urban structure, 'pseudo-plazas' were created, [...] »¹⁹



Figure 01 : Vue du « carrefour » de Nihonbashi à Tôkyô en 1913

Source : IGUCHI Etsuo et IKUTA Makoto, *Tôkyô konjaku aruku chizuchô (Parcours cartographique dans le Tôkyô d'hier et d'aujourd'hui)*, Tôkyô, Gakken bijuaru shinsho, 2010, p. 100-101.



Figure 02 : Vue du « carrefour » de la gare-grand magasin Tôbu Asakusa à Tôkyô en 1931

Source : IGUCHI Etsuo et IKUTA Makoto, *ibid.*, 2010, p. 134-135.

¹⁸ À l'époque d'Edo, les espaces latéraux d'accès aux ponts (*hashizume*) sont déjà des lieux particuliers qui équivaldraient à une place publique à l'échelle du piéton (*bridgeside plaza*). JINNAI Hidenobu, *op. cit.*, 2010 (1992), p. 120 ; traduit en anglais : *op. cit.*, 1995, p. 82.

¹⁹ JINNAI Hidenobu, *ibid.*, 1995, p. 190.

L'élargissement du territoire planifié

L'examen des plans d'aménagement successifs de Tôkyô qui sont mis au point par les autorités désignées au fur et à mesure des réformes administratives, montre que la question de l'échelle métropolitaine et de son dessin ne se pose véritablement qu'à partir du tournant des années 1920. Jusqu'alors, de la part des urbanistes de l'administration, les propositions de remodelage à l'échelle de la ville ne concernent que tout ou partie d'un territoire encore empreint des limites de l'ancienne capitale féodale, sans bouleversement fondamental de la structure urbaine héritée. Les limites du nouveau territoire communal, désignées en 1878 lors des réformes statutaires de Meiji, correspondent plus ou moins à celles d'Edo. Elles sont matérialisées par deux grands arcs de circulation : la rivière Ara (*Arakawa*) à l'est, partiellement canalisée, et la future ligne ferroviaire Akabane-Shinagawa à l'ouest qui sera mise en service en 1885. Le premier plan d'aménagement de 1889 (*Tôkyô shiku kaisei sekkei*), révisé en 1903 (*Tôkyô shiku kaisei shinsekkei*), s'attache essentiellement à moderniser la trame viaire existante par l'élargissement de plusieurs voies et à désigner une série de parcs au sein des vastes parcelles vacantes de l'ancien régime.²⁰ Le plan de 1918 intitulé « Plan du nouveau Tôkyô » (*Shin Tôkyô keikaku*),²¹ fait preuve en revanche d'une nouvelle orientation — comme son nom l'affiche — dans l'appréhension de l'échelle et du dessin de la capitale. D'une part, en couvrant une emprise supérieure à celle du territoire administré, ce plan anticipe les futurs besoins d'expansion d'une cité en pleine croissance démographique (la ville atteint à nouveau un million d'habitants en 1883 et en compte 2,6 millions à la fin de l'ère Meiji).²² D'autre part, à cette nouvelle échelle, le plan propose une figure circulaire centrée sur le palais impérial et structurée selon un réseau de voies routières en arborescence qui relie centre et périphérie. Un système de carrefours (*kôsatén*), ponctués d'édifices publics (*kôkan*), dont la taille va croissante au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre, marque chaque intersection majeure du réseau. Le dessin d'un grand arc routier à l'ouest (actuelle *Kannana-dôri*), au-delà de l'arc ferroviaire, indique la nouvelle limite communale envisagée. Cet arc routier parachève une organisation territoriale qui, bien qu'amputée de la baie, se veut résolument et idéalement radioconcentrique. Si il existe une hiérarchie des largeurs de voies et

²⁰ Plusieurs sites de résidences seigneuriales sont reconvertis pour accueillir de grands équipements publics (universités, ambassades, etc.).

²¹ Ce plan est élaboré par l'architecte Fukuda Shigeyoshi (1887-1971), alors employé à la Ville de Tôkyô.

²² VILLE DE TÔKYÔ (dir.), *Cent ans d'urbanisme à Tôkyô*, coll. Bibliothèque municipale de Tôkyô n° 28, Tôkyô, Ville de Tôkyô, 1994, p. 14.

des tailles de places, la nouvelle structure urbaine couvre néanmoins indifféremment territoire central et territoire périphérique (un prolongement au-delà de la future limite communale est même prévu). La périphérie et son organisation sont ainsi conçues comme une extension du réseau de circulation. Toutefois, notons la distinction scalaire des mailles centrales (à l'intérieur de la boucle ferroviaire Yamanote, soit la ville dense) et périphériques.²³

En 1920, année du premier recensement municipal de la population, la capitale compte déjà 3,7 millions d'habitants. Deux ans plus tard, le Gouvernement désigne le périmètre d'une aire de planification urbaine (*Tôkyô toshikeikaku kuiki*) adaptée à l'échelle du territoire pratiqué dont l'étendue déborde largement des limites communales fixées depuis 1878 (fig. 03 et 04). Cette aire couvre une superficie près de sept fois supérieure à celle du territoire administratif. Elle est définie selon un rayon de seize kilomètres à partir de la gare centrale de Tôkyô, soit l'équivalent à l'époque d'une heure de trajet depuis celle-ci.²⁴ À la veille du Grand séisme du Kantô (*Kantô dai shinsai*) de 1923 dont les destructions importantes précipitent la réflexion des édiles à propos de l'aménagement du territoire de la capitale, les prémices d'une construction métropolitaine sont à l'œuvre (fig. 05, 06 et 07). Le principe d'une organisation radioconcentrique est repris à l'occasion du plan de reconstruction élaboré au lendemain de la catastrophe par l'ancien maire Gotô Shinpei (1857-1929), alors Ministre de l'Intérieur. D'autres plans d'aménagement sont proposés, comme celui de l'architecte Nakamura Junpei (1887-1977) en 1924. Intitulé « Banlieue [de] Tôkyô » (*Tôkyô kinkô*), ce plan vise clairement à organiser la périphérie à partir d'une nouvelle armature viaire. Il présente également une figure centrée sur le palais impérial et un réseau de voies arborescentes déployées à l'échelle du grand territoire. Il instaure en outre une réflexion sur l'échelle du centre d'une telle métropole. Avec l'implantation d'un nouveau grand élément satellite au sud-est, qui prend la forme d'une plateforme portuaire localisée au sein de la baie, la question de la taille et des fonctions du centre de la métropole est également posée.²⁵

²³ Cette ligne circulaire, achevée en 1925, est en majorité aérienne. Ainsi, en réalité, cette infrastructure ne constitue pas une rupture physique franche entre le territoire central et les quartiers périphériques.

²⁴ WATANABE Shun-ichi J., « Metropolitanism as a Way of Life: the case of Tokyo, 1868-1930 », in SUTCLIFFE, Anthony, (ed.), *Metropolis 1890-1940*, London, Mansell, 1984, p. 419. Cette distance correspond à la limite occidentale actuelle du périmètre des 23 arrondissements centraux.

²⁵ Au cours des années 1880-1890, le projet de création d'un port international à l'arrière de la gare centrale de Tôkyô est à l'étude, l'infrastructure commerciale-industrielle étant alors localisée à Yokohama.



Figure 03 : Carte de l'aire de planification urbaine de Tôkyô (*Tōkyō toshikeikaku kuiki*) désignée en 1922

Source : VILLE DE TÔKYÔ (dir.), *Cent ans d'urbanisme à Tôkyô*, coll. Bibliothèque municipale de Tôkyô n° 28, Tôkyô, Ville de Tôkyô, 1994, p. 21.



Figure 04 : Schéma de l'aire de planification urbaine de Tôkyô (*Tōkyō toshikeikaku kuiki*), désignée en 1922, et du découpage administratif préexistant

Source : WATANABE Shun-ichi, « Metropolitanism as a Way of Life: the case of Tokyo, 1868-1930 », in SUTCLIFFE, Anthony, (ed.), *Metropolis 1890-1940*, London, Mansell, 1984, p. 419.

Légende

En noir : le territoire administratif de la Ville de Tôkyô désigné en 1878.

En blanc : les communes intégrées dans l'aire de planification urbaine.

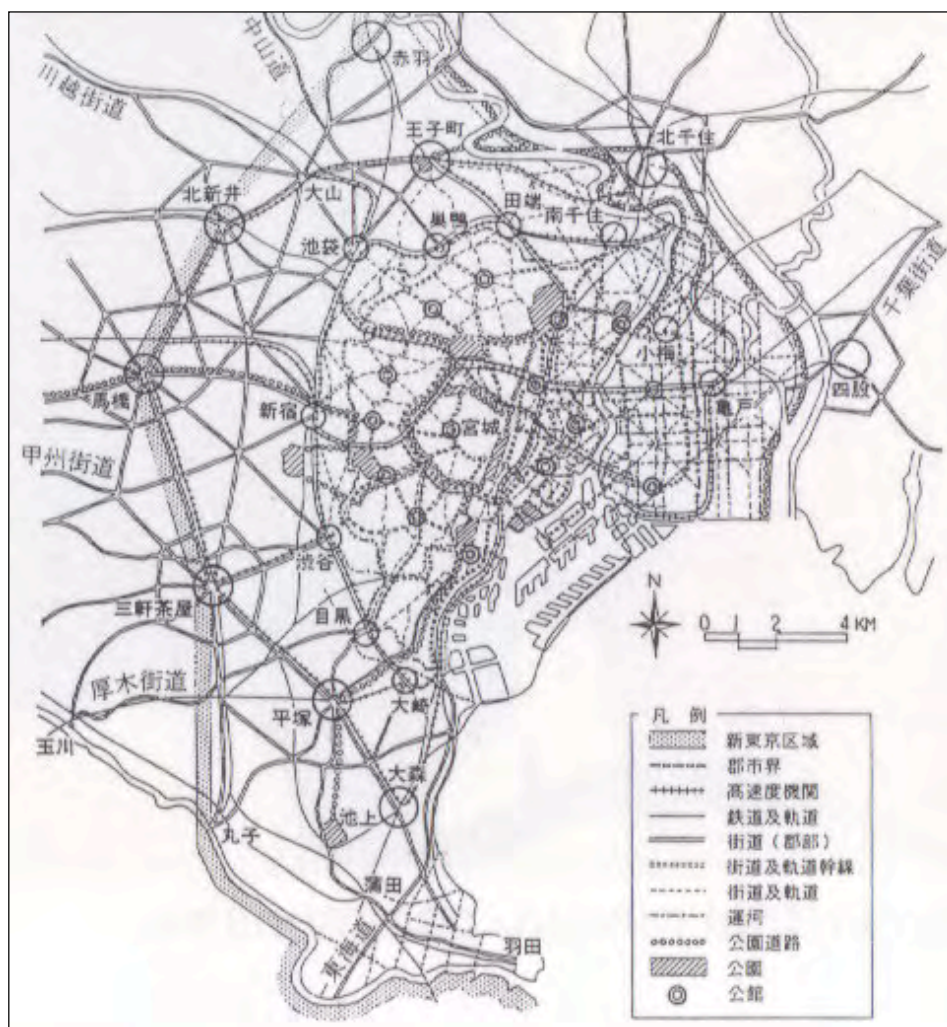


Figure 05 : « Plan du Nouveau Tōkyō » (*Shin Tōkyō keikaku*) de l'architecte Fukuda Shigeyoshi, 1918

Source : *Process Architecture*, n° 129, March 1996, p. 48.

Légende

Limite des arrondissements du Nouveau Tōkyō (*Shin Tōkyō kuiki*)

Limite communale (en 1918) (*gunshi kai*)

Organe rapide (*kōsokudō kikan*)

Voie de chemin de fer et voie (*tetsudō oyobi kidō*)

Route principale (zone suburbaine) (*kaidō [gunbu]*)

Route et voie principales (*kaidō oyobi kidō kansen*)

Route principale et voie (*kaidō oyobi kidō*)

Canal (*unga*)

Parkway (*kōen dōro*)

Parc (*kōen*)

Équipement public (*kōkan*)

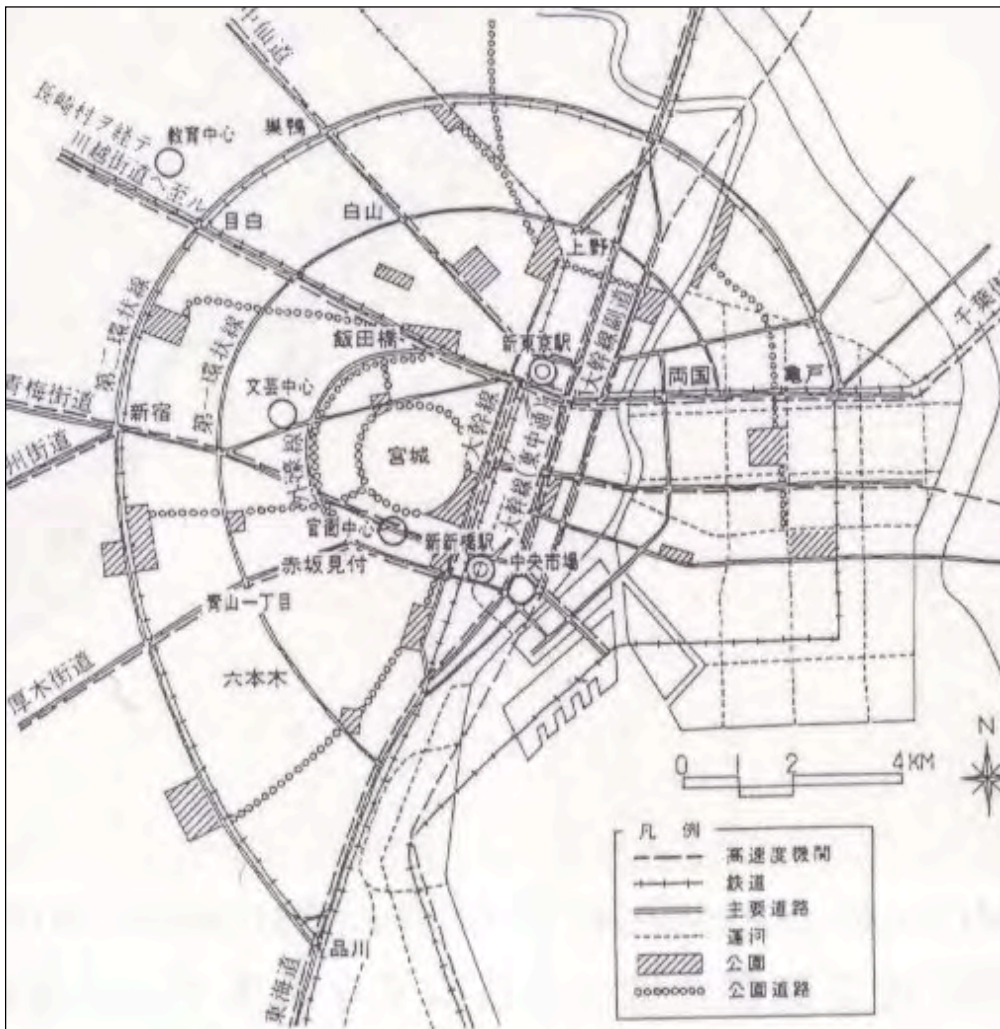


Figure 06 : Plan de reconstruction de Tôkyô du maire Gotô Shinpei, 1923

Source : *Process Architecture*, n° 129, March 1996, p. 48.

Légende

Organe rapide (*kôsokudô kikan*)

Chemin de fer (*tetsudô*)

Route principale (*shuyô dôro*)

Canal (*unga*)

Parc (*kôen*)

Parkway (*kôen dôro*)



Figure 07 : Plan de reconstruction du Grand Tôkyô (*Dai Tôkyô-shi fukkô keikaku*) intitulé « Banlieue [de] Tôkyô » (*Tôkyô kinkô*) de l'architecte Nakamura Junpei, 1924

Source : AKIBA Shun, *Teito Tôkyô. Kakusareta chikamô no himitsu* (2) (*Tôkyô capitale impériale. Le secret des souterrains cachés*, tome 2), Tôkyô, Shinchôsha, 2004, p. 35.

Parallèlement à ces figures idéales, des plans du futur réseau routier de la capitale sont régulièrement produits par les autorités à l'échelle de l'aire de planification urbaine. Que ce soit dans le cadre de la reconstruction postérieure au séisme ou peu après, en 1927, avec la publication du plan du réseau viaire du Grand Tôkyô (*Dai Tôkyô gairomô zu*), le schéma radioconcentrique est réitéré. Un système régulier et uniforme de rocares et de radiales, centré sur le palais impérial, valide les dessins antérieurs d'une métropole mono centrée et élargie.

En 1932, l'annexion de plusieurs villes et villages limitrophes entérine cette nouvelle échelle. Il y a désormais concordance entre territoire administratif et aire de planification, et l'ensemble est officiellement dénommé Grand Tôkyô (*Dai Tôkyô*). Si la capitale ne passe officiellement du statut de ville (*shi*) à celui de métropole (*to*) qu'en 1943, il n'en demeure pas moins que plusieurs dessins de sa figure métropolitaine sont déjà élaborés sous la forme de plans à l'échelle du nouveau territoire administratif. C'est le cas par, exemple, du plan d'aménagement du réseau routier (*Tôkyô toshi keikaku dôromô zu*) de 1932. Enfin, les plans d'aménagement postérieurs couvrent un territoire de plus en plus vaste et inscrivent la capitale au sein d'un système territorial d'échelle régionale. En 1942, en pleine période militariste, un plan à l'échelle de la région du Kantô (*Kantô chihô keikaku*) est conçu par la commission régionale d'urbanisme. Motivé par des préoccupations de protection défensive de la population et des infrastructures industrielles, ce plan désigne essentiellement des localités à développer (petites villes périphériques où sont implantées des usines d'armement) et des localités à desservir et à protéger de « ceintures vertes » (les quartiers les plus anciens de Tôkyô, les villes industrielles côtières telles que Kawasaki et Yokohama).²⁶

Au lendemain de la guerre, si le plan de redressement des dommages de guerre (*sensai fukkô keikaku*) concerne en priorité le territoire de la métropole (les 23 arrondissements actuels), il couvre déjà en réalité aussi trois des préfectures limitrophes, dans un rayon de 40 à 50 kilomètres.²⁷ En 1956, la loi sur l'aménagement du territoire de la capitale (*shutoken seibi hō*) détermine le périmètre de la Région capitale qui regroupe Tôkyô et ses six préfectures limitrophes. Avec le premier plan régional de la capitale (*shutoken seibi keikaku*) de 1958 qui

²⁶ D'après KOSHIZAWA Akira, *Tôkyô no toshikeikaku (L'urbanisme de Tôkyô)*, Tôkyô, Iwanami Shoten, coll. Iwanami shinsho 200, 1996 (1^{ère} édition : 1991), p. 181.

²⁷ VILLE DE TÔKYÔ (dir.), *op. cit.*, 1994, p. 48. Ce plan est dû à Ishikawa Hideaki (1893-1955) qui prend la tête du Bureau d'urbanisme de Tôkyô en 1943 lorsque la ville passe au rang de « métropole ».

est conçu à l'échelle de ce nouveau territoire régional, la dimension du rayon est fixée à un peu plus d'une centaine de kilomètres (fig. 08 et tabl. 01).

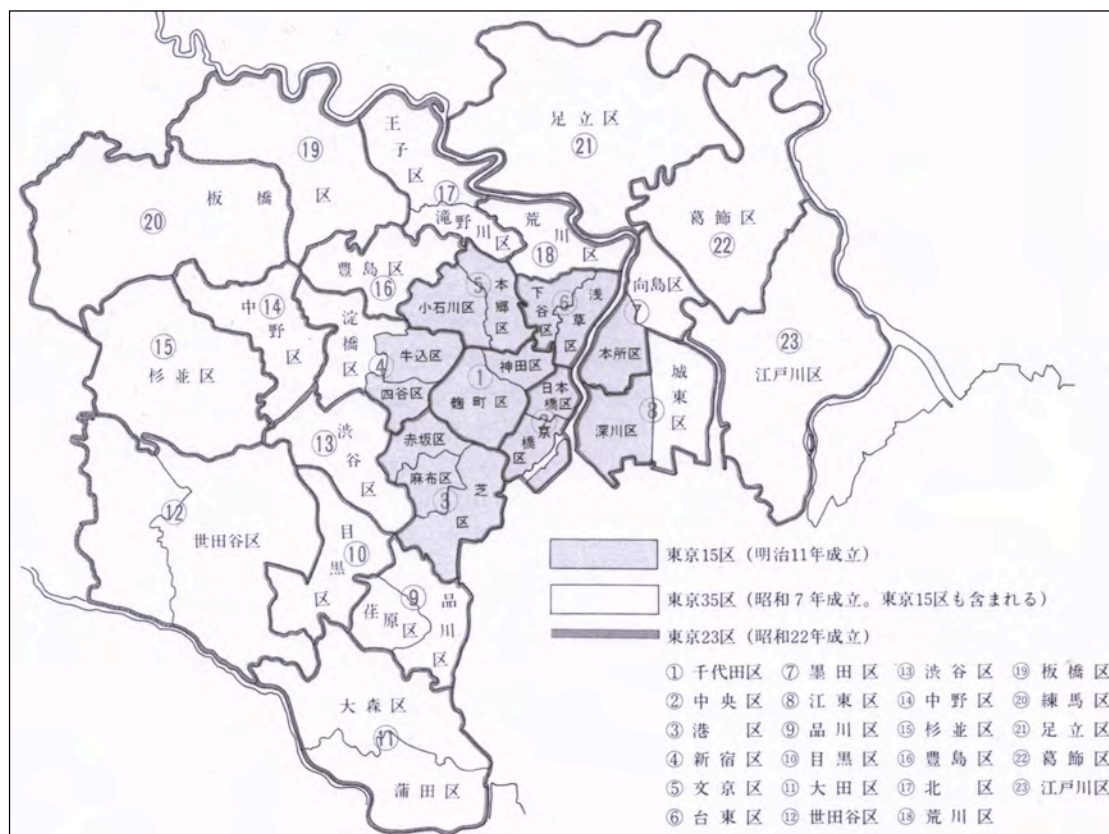


Figure 08 : L'évolution des limites communales de Tôkyô et l'élargissement du territoire administré depuis la fin du XIX^e siècle

Source : TAMAI Tetsuo (dir.), *Yomigaeru Meiji no Tôkyô – Tôkyô jûgoku shashinshû (Raviver le Tôkyô de Meiji. Collection photographique des quinze arrondissements de Tôkyô)*, Tôkyô, Kadokawa gakugei shuppan, 2009 (1^{ère} édition : 1992), p. 5.

Légende

15 arrondissements (Meiji 11 [1878])

35 arrondissements (Shōwa 7 [1932])

23 arrondissements (Shōwa 22 [1947])

(1) Chiyoda-ku	(7) Sumida-ku	(13) Shibuya-ku	(19) Itabashi-ku
(2) Chûô-ku	(8) Kôtô-ku	(14) Nakano-ku	(20) Nerima-ku
(3) Minato-ku	(9) Shinagawa-ku	(15) Suginami-ku	(21) Adachi-ku
(4) Shinjuku-ku	(10) Meguro-ku	(16) Toshima-ku	(22) Katsushika-ku
(5) Bunkyô-ku	(11) Ôta-ku	(17) Kita-ku	(23) Edogawa-ku
(6) Taitô-ku	(12) Setagaya-ku	(18) Arakawa-ku	

Tableau 01 : Repères de l'évolution du territoire administratif et de la population de Tôkyô depuis la Restauration de Meiji (1868) jusqu'à la création de la Région capitale en 1956

Source : TIRY-ONO, Corinne, 2011, d'après (principalement) VILLE DE TÔKYÔ (dir.), *Cent ans d'urbanisme à Tôkyô*, coll. Bibliothèque municipale de Tôkyô n° 28, Tôkyô, Ville de Tôkyô, 1994, p. 79.

ANNÉE	DÉCOUPAGE ET STATUT ADMINISTRATIFS	SUPERFICIE RAYON (depuis la gare centrale)	POPULATION		
			Ville puis métropole	Région capitale	Pays
1868	Préfecture (<i>Tôkyô-fu</i>)				
1878	Quinze arrondissements (<i>ku</i>)	S = 83,6 km ² R = +/- 5 km			
1889	Ville (<i>Tôkyô-shi</i>)				
1893	La juridiction des trois secteurs de Tama est transférée de la préfecture de Kanagawa à celle de Tôkyô.				
> 1920			3,7 millions		55,9 millions
> 1930			4,9 millions		64,4 millions
1932	35 arrondissements (les vingt nouveaux sont créés par annexion de 82 villes et villages limitrophes).	S = 552,8 km ² R = +/- 15 km			
> 1935			6,3 millions		
1943	Métropole (<i>Tôkyô-to</i>)				
> 1945			3,4 millions		
1947	22 arrondissements (par redécoupage des 35 précédents).				
1948	23 arrondissements (création de <i>Nerima-ku</i> par redécoupage de <i>Itabashi-ku</i>).	S = 622 km ² R = +/- 15 km			
> 1950			5,3 millions		84,1 millions
> 1955			8 millions	19,8 millions	
1956	Région capitale (<i>shutoken</i>) Sept préfectures : Tôkyô, Saitama, Kanagawa, Chiba, Gunma, Tochigi, Ibaraki.	S = 24 824 km ² R = +/- 100 km			

NB : les 23 arrondissements actuels dénommés « spéciaux » = les 23 arrondissements (*ku*) + 26 villes (*shi*) + cinq bourgs (*machi*) + huit villages (*mura*) ; le secteur de Tama à l'ouest (1 160 km²) ; les îles (406 km²).

La distinction centre / périphérie

C'est à nouveau bien antérieurement à la délimitation officielle du périmètre de planification à l'échelle du territoire régional que des perspectives d'aménagement à cette échelle émergent. Le plan des « corridors verts » (*Tôkyô ryokuchi keikaku*) élaboré en 1939, par exemple, couvre déjà ce vaste territoire (fig. 09). Son objectif marque surtout un tournant dans l'approche de la périphérie par rapport au centre de la métropole. Ce plan désigne d'une part un ensemble de parcs de différentes natures, disséminés sur le territoire métropolitain, et d'autre part des secteurs entiers à préserver de l'urbanisation. Ces derniers sont situés en limite du territoire, le long du réseau hydrographique majeur, et esquissent ainsi une « ceinture verte » (*kanjô ryoku chitai*) de protection. Dès lors, la périphérie de la métropole n'est plus envisagée comme l'extension du centre. Bien au contraire, ce nouveau dispositif vise à la contenir et à orienter son développement. Il instaure deux types de territoires distincts qui feront plus tard l'objet de modalités de planification différenciées.

Cette distinction territoriale chemine jusqu'au plan de redressement des dommages de guerre de 1946 et se poursuit également au cours de l'élaboration du plan régional de la capitale de 1958 où les premières villes-satellites (*eisei toshi*) sont désignées au-delà de ladite ceinture verte — bien que celle-ci soit restée largement d'ordre théorique.²⁸ À la veille de la publication de ce dernier plan, la population de Tôkyô dépasse en effet les neuf millions d'habitants et les efforts de reconstruction n'ont abouti qu'en quelques points clés de la ville-centre. Le programme des autorités se concentre désormais sur des tentatives de déconcentration massive de l'habitat et de l'industrie. Le territoire de la métropole est alors partagé en trois zones distinctes : la ville dense (ou zone urbanisée : *kisei shigaichi*), une couronne verte dénommée « ceinture de banlieue » (*kinkô chitai*) ou zone suburbaine, de faible densité, et au-delà, une zone à urbaniser (*shigaichi kaihatsu kuiki*) où est désigné un chapelet de onze villes-satellites ; trois zones auxquelles il faut ajouter la baie industrialisée.²⁹

²⁸ Dans le plan de reconstruction, la ceinture verte couvre environ 30 % du territoire des 23 arrondissements de la métropole.

²⁹ La plupart des villes-satellites envisagées regroupent en réalité plusieurs noyaux suburbains. Quatre villes-satellites sont prévues dans un rayon de 30 kilomètres : (1) Sagami-hara et Machida, (2) Hachiôji et Hino, (3) Ômiya et Urawa (préfecture de Tôkyô), (4) Chiba, Ichihara et Goi (préfecture de Chiba) ; deux dans un rayon de 50 kilomètres (préfecture de Kanagawa) : (5) Yokosuka, (6) Hiratsuka, Chigasaki et Fujisawa ; deux dans un rayon de 70 kilomètres : (7) Ôta et Ôizumi (préfecture de Gunma), (8) Kumagaya et Fukaya (préfecture de Saitama) ; trois dans un rayon de 100 kilomètres : (9) Maebashi et Takasaki, (10) Utsunomiya (préfecture de Tochigi), (11) Mito et Katsuta (préfecture d'Ibaraki). TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT (TMG) (ed.), *City Planning, Tokyo. 1961*, Tôkyô, TMG, 31.03.1962, p. 4-5.

En 1961, au cours de la révision du plan régional de la capitale, cinq autres villes-satellites sont ajoutées. L'ensemble des seize villes est alors prévu pour absorber une population de 2,7 millions d'habitants à l'horizon de l'année 1975, soit une moyenne d'un peu plus de 150 000 habitants chacune. Tous ces sites sont localisés dans la plaine du Kantô, en règle générale le long des infrastructures routières et ferroviaires existantes.³⁰ Ainsi, une organisation spatiale du grand territoire métropolitain par zones différenciées se substitue aux visions d'un territoire structuré par une extension de son réseau d'infrastructures central.

Il est généralement admis par les historiens de la ville japonaise que ces deux plans de 1946 et de 1958 ont pour modèle le plan du Grand Londres de 1944 de l'architecte-urbaniste britannique Patrick Abercrombie (1879-1957).³¹ L'historien Koshizawa Akira démontre en revanche leur filiation par rapport au plan régional du Kantô (*Kantô chihô keikaku*) de 1942 dont les grands principes de déconcentration / protection — même s'ils servent d'abord des objectifs de défense à l'époque — sont réutilisés en matière d'aménagement du territoire (fig. 10). La « zone d'évacuation » (*sokai chiku*), soit le territoire le plus dense (Tôkyô-Kawasaki-Yokohama), est classée en « zone urbanisée accomplie » (*kisei shigaichi*) dont l'urbanisation doit être restreinte. Les « zones de 'ceintures vertes' » (*ryokuchi chiku*), situées en couronne de la ville-dense et des noyaux urbains périphériques, sont amalgamées pour former une seule grande « ceinture verte » (*gurinberuto*) où l'urbanisation doit être modérée. La plupart des « zones spéciales » (*tokubetsu chiku*) et des « zones urbaines » (*shigai chiku*), qui correspondent aux noyaux urbains périphériques en pleine croissance, sont désignées « zones urbaines à développer » (*shigaichi kaihatsu kuiki*).³² À quelques exceptions près, les villes-satellites correspondent à cette sélection de localités périphériques et sont localisées sur le réseau national de chemins de fer (fig. 11, 12 et 13).

En définitive, que cette proposition d'aménagement du territoire de la région capitale provienne de l'expérience londonienne ou de tout autre modèle antérieur, il n'en demeure pas

³⁰ Deux villes-satellites sont prévues dans un rayon de 30 kilomètres : (1) Noda et Nagareyama (préfecture de Chiba), (2) Kawagoe et Sayama (préfecture de Saitama) ; deux dans un rayon de 50 kilomètres : (3) Ôme et Hamura (préfecture de Tôkyô), (4) Tsuchiura et Ami (préfecture d'Ibaraki) ; une dans un rayon de 70 kilomètres : (5) Oyama et Mamada (préfecture de Tochigi). TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT (TMG) (ed.), *ibid.*, 1962, p. 4-5.

³¹ ISHIZUKA Hiromichi and ISHIDA Yôrifusa, (eds), *Tokyo: Urban Growth and Planning, 1868-1988*, Tokyo, Tokyo Metropolitan University / Center for Urban Studies, 1988, p. 28.

³² KOSHIZAWA Akira, *op. cit.*, 1996 (1991), p. 182.

moins qu'elle suggère la mise en œuvre d'un nouveau système urbain, à la fois polynucléaire et fortement hiérarchisé par rapport au centre métropolitain. Avec l'instauration d'une limite artificielle entre ville et périphérie, sans commune mesure avec la tradition nippone où les limites entre urbain et rural ou urbain et suburbain sont si peu marquées, se pose par conséquent la question de l'échelle du centre d'une part, et celle des réseaux de circulation d'autre part.



Figure 09 : Plan des « corridors verts » de Tôkyô (*Tôkyô ryokuchi keikaku*), 1939

Source : ISHIZUKA Hiromichi and ISHIDA Yôrifusa, (eds), *Tokyo: Urban Growth and Planning, 1868-1988*, Tokyo, Tokyo Metropolitan University / Center for Urban Studies, 1988, n. p.

Légende

De droite à gauche :

« Ceinture verte » (*kanjô ryoku chitai*)

Parc d'exercice (*undô kôen*)

Parc ordinaire (*futsû kôen*)

Parc naturel (*shizen kôen*)

Route d'agrément (*kôroku dôro*)

Jardin paysagé (*keien chi*)

Chemins de fer principaux (*shuyô tetsudô ryoku*)

Limite préfectorale (*fu ken kai*)

Limite communale (*shigun kai*)

Route circulaire n° 7 (*kanjôdôro dai 7*) [NB : en pointillés, au-delà de la boucle ferroviaire Yamanote, ce tracé correspond à la future rocade *Kannana-dôri*]

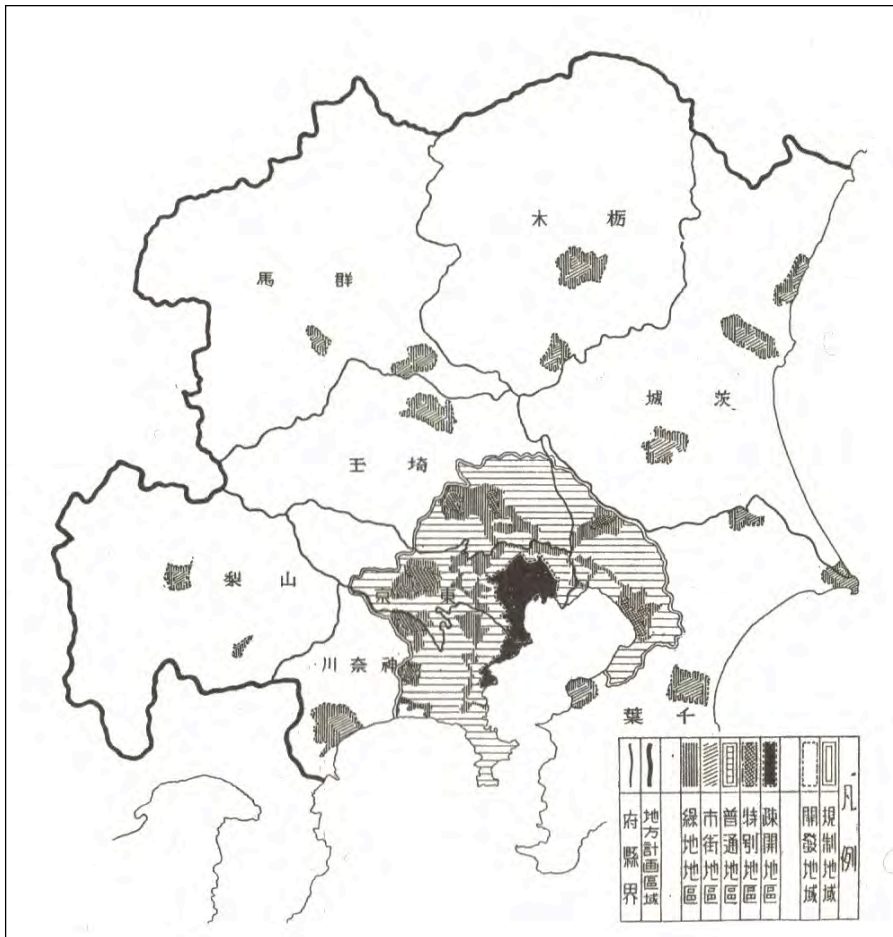


Figure 10 : Plan régional du Kantô (*Kantô chihô keikaku*), 1942

Source : KOSHIZAWA Akira, *Tôkyô no toshikeikaku (L'urbanisme de Tôkyô)*, Tôkyô, Iwanami Shoten, coll. Iwanami shinsho 200, 1996 (1^{ère} édition : 1991), p. 182.

Légende

De droite à gauche :

Aire régulée (*kisei chiiki*)

Aire de développement (*kaihatsu chiiki*)

Zone d'évacuation (*sokai chiku*)

Zones spéciales (*tokubetsu chiku*)

Zone ordinaire (*futsû chiku*)

Zones urbaines (*shigai chiku*)

Zones de « ceintures vertes » (*ryokuchi chiku*)

Limite de l'aire de planification régionale (*chihô keikaku kuiki*)

Limite préfectorale (*fu ken kai*)

A – Les modes de transformation de la métropole :
d'un urbanisme des réseaux à un système de centres multiples

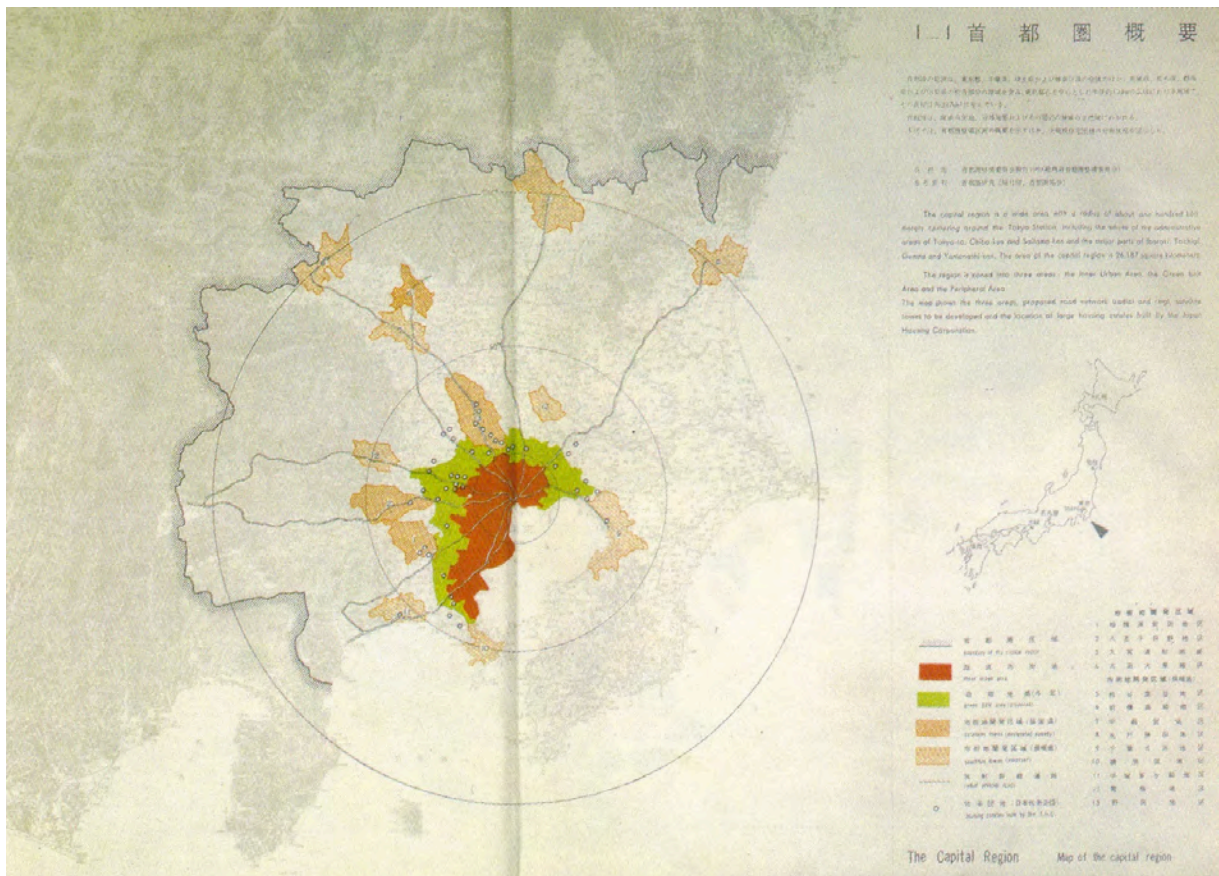


Figure 11 : Plan de la Région capitale (*shutoken seibi keikaku*) de Tôkyô, 1961

Source : ISHIZUKA Hiromichi and ISHIDA Yôrifusa, (eds), *Tokyo: Urban Growth and Planning, 1868-1988*, Tokyo, Tokyo Metropolitan University / Center for Urban Studies, 1988, n. p.

Légende

Limite de la région capitale

Ville dense (ou zone urbanisée : *kisei shigaichi*)

Ceinture verte (ou ceinture de banlieue : *kinkô chitai*) (proposée)

Villes-satellites (ou zone urbaine à développer : *shigaichi kihatsu kuiki*) (désignées : n° 1 à 4)

Villes-satellites (proposées : n° 5 à 11)

Axes routiers principaux

Ensembles de logements collectifs construits par l'établissement public d'habitat de la métropole (*Tôkyô-to jûtaku kyôkai*)

PARTIE I
Formes architecturales et urbaines
de la mobilité métropolitaine : des figures de la centralité

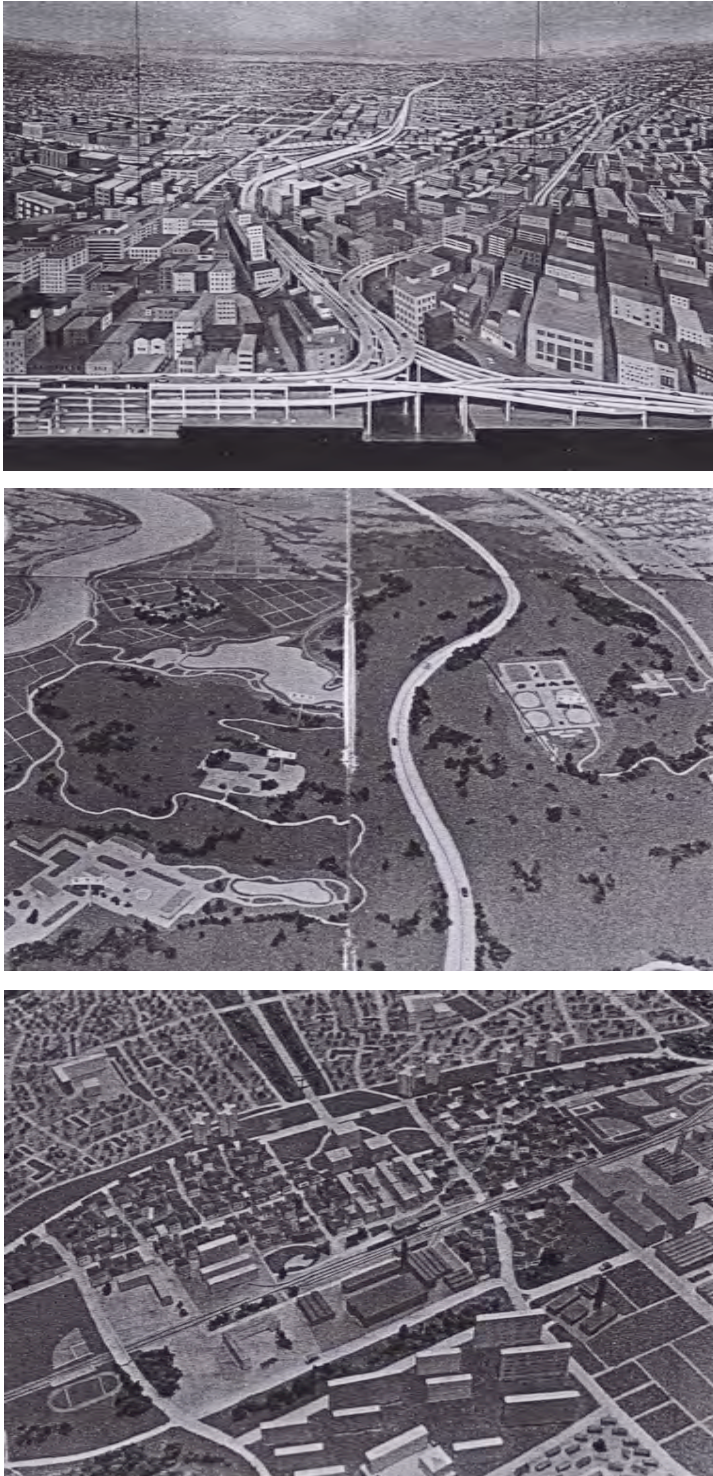


Figure 12 : Représentation des trois types de zones planifiées à l'échelle de la région métropolitaine de Tôkyô (zone urbanisée, ceinture de banlieue, zone urbaine à développer), 1962

Source : TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT (TMG) (ed.), *City Planning, Tokyo. 1961*, Tôkyô, TMG, 31.03.1962, p. 6-7.

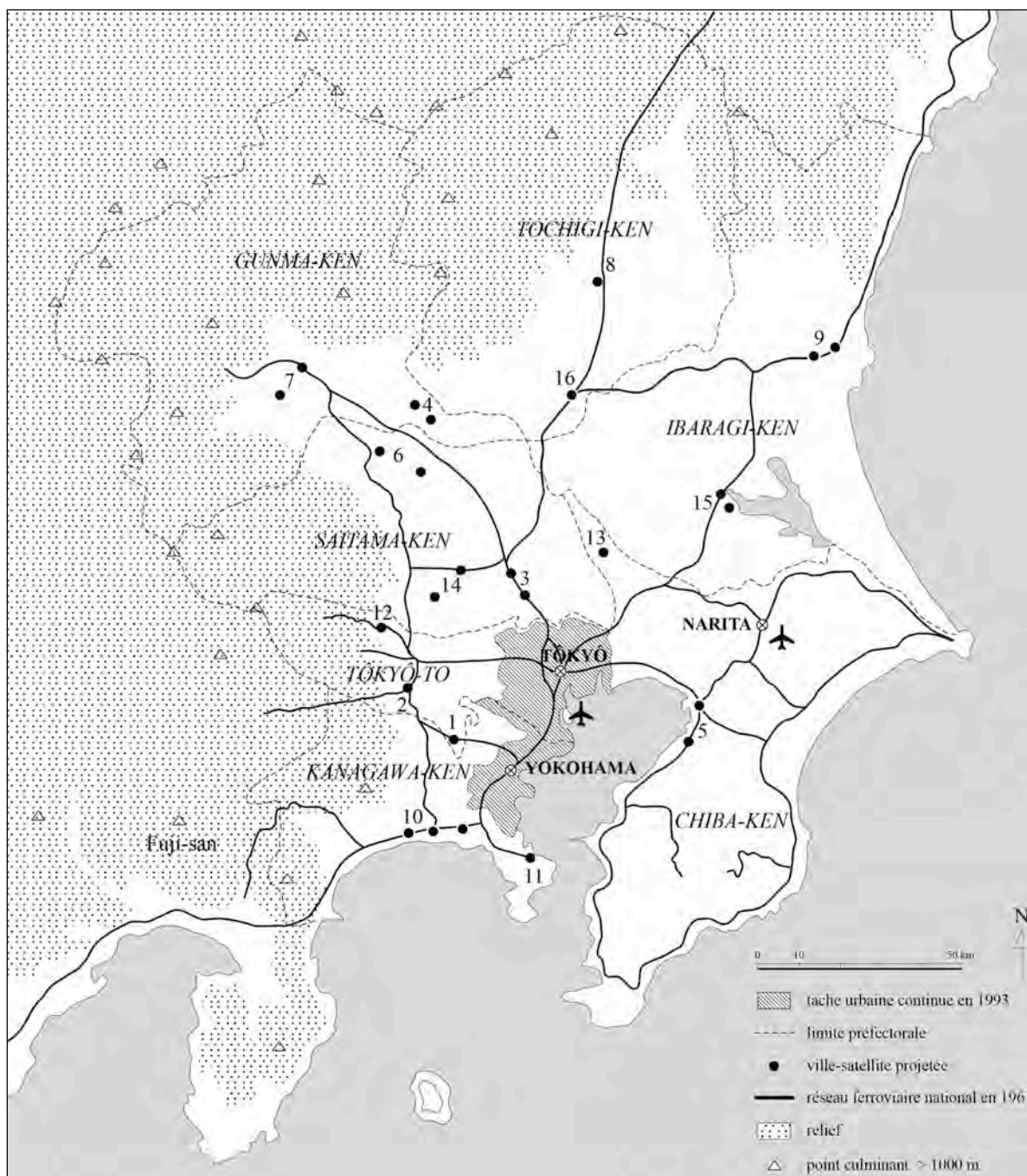


Figure 13 : Schéma de localisation des principales villes-satellites du plan de la Région capitale de Tôkyô de 1961 par rapport au réseau de chemin de fer national

Source : TIRY-ONO, Corinne, 2011.

Légende

(1) Machida (2) Hachiôji (3) Ômiya et Urawa (4) Ôta et Ôizumi (5) Chiba et Ichihara (6) Fukaya et Kumagaya (7) Maebashi et Takasaki (8) Utsunomiya (9) Katsuta et Mito (10) Hiratsuka, Chigasaki et Fujisawa (11) Yokosuka (12) Ôme (13) Noda (14) Kawagoe et Sayama (15) Tsuchiura et Ami (16) Oyama.

A2. La congestion du centre, moteur de transformations de la structure et du paysage métropolitains : autoroutes urbaines (*kôsoku dôro*), place des gares (*ekimae hiroba*), immeubles de grande hauteur (*chôkôsô kenchikumono*), centres urbains supplémentaires (*fukutoshin*)

La reconstruction du cœur de la métropole : desserrer par les réseaux

La particularité du plan de reconstruction de Tôkyô, et peut-être l'une de ses difficultés majeures, est sans doute sa double échelle, à la fois métropolitaine et régionale.³³ Son ambition est en effet à la mesure d'une cité à la fois capitale nationale et future tête de la région métropolitaine la plus importante du pays en termes démographique et économique. Bien que la population urbaine ait significativement diminué en 1945, les objectifs de ce plan maintiennent les résolutions d'avant-guerre en matière de limitation de l'expansion de la cité. À l'échelle régionale, ce plan comprend plusieurs volets, tous motivés par une double exigence de déconcentration urbaine et industrielle et de renforcement du centre politique, économique et culturel de la capitale. Le volet réglementaire qui désigne différents niveaux d'urbanisation par zone³⁴ en constitue la clé tandis que le développement du réseau d'infrastructures de transport en est une condition majeure de faisabilité.

À l'échelle de la métropole, zone la plus touchée par les bombardements aériens, le principe du remembrement foncier demeure, comme en 1923, le principal outil opérationnel utilisé pour atteindre *a minima* le niveau d'équipement d'avant-guerre et le développer en lien avec ces priorités. Le plan de reconstruction est établi en 1947, à l'échelle du nombre réel d'habitants que comprend la capitale au lendemain du conflit (3,5 millions d'habitants contre 6,3 millions en 1935), niveau qui est défini comme la limite maximale à maintenir. Ce plan ne formule une complète réorganisation des quartiers et de l'usage de leurs terrains (résidentiel, commercial, industriel) que pour la partie détruite, soit environ les deux tiers centraux du territoire administratif et les plus denses avant-guerre (aire comprise entre l'*Arakawa* à l'est et l'actuelle rocade *Kannana-dôri* à l'ouest). Au-delà, la destination des sols reste floue et relève du domaine de la « ceinture verte » du plan régional. Cette nouvelle organisation vise à desserrer la structure urbaine centrale en préservant certains espaces de toute édification. Le

³³ D'autres grandes cités comme Ôsaka ou Nagoya n'ont pas bénéficié d'une telle échelle de projet. D'après KOSHIZAWA Akira, *op. cit.*, 1996 (1991), p. 204.

³⁴ Cette distinction sera réglementée en zones d'urbanisation (*shigaika kuiki*) et zones d'urbanisation contrôlée (*shigaika chôsei kuiki*) par la nouvelle loi d'urbanisme (*shin toshi keikaku hô*) édictée en 1968.

principe en est l'insertion d'une trame de « cordons verts » (*ryokuchi*), de largeurs variables, qui détermine un archipel de territoires habités.³⁵ Destiné à limiter la densification et à répartir des espaces coupe-feu à l'échelle du territoire central, le principe de ces cordons présente aussi l'intérêt de lier les différents types de réseaux de circulation qui sont jusqu'alors planifiés séparément. Ces cordons sont en effet prévus le long des réseaux existants (voirie principale, rivières et canaux, lignes de chemins de fer publiques et privées) et suivant de nouveaux axes à créer — du type *parkway*.³⁶ Future structure métropolitaine et réseau de circulations diverses coïncident. Un maillage plus serré est prévu à l'intérieur de la boucle ferroviaire Yamanote : il marque la nouvelle échelle du « centre urbain » de la métropole (fig. 14, 15, 16 et 17).

Le bilan plus que mitigé de la reconstruction de la seule ville de Tôkyô, tant à mi-parcours³⁷ qu'*a posteriori*, remet progressivement ce schéma en question. Dès 1950, par exemple, la superficie des opérations de remembrement foncier est réduite à 5 000 hectares, soit un quart du chiffre prévu à l'origine.³⁸ De même, le développement du réseau d'infrastructures routières tel qu'annoncé est rapidement jugé pléthorique et surdimensionné : il est constamment revu à la baisse tandis que sa réalisation ne peut être menée que de manière fragmentaire.³⁹ Même réévalués, tant l'élargissement des voies existantes que les percées à travers le tissu urbain se heurtent aux difficultés incommensurables des procédures foncières et des coûts financiers. D'infimes tronçons de la maille végétale voient le jour. La surface dédiée aux parcs urbains est aussi fortement réduite. En définitive, les opérations de transformation significatives aboutissent dès lors que les terrains sont situés le long du réseau de chemins de fer publics, en particulier le long des lignes Yamanote (circulaire) et Chûô /

³⁵ Chaque entité est prévue pour une population de 150 000 résidents (KOSHIZAWA Akira, *op. cit.*, 1996 [1991] p. 207) et correspond à un arrondissement (23 x 150 000 = +/- 3 500 000 habitants).

³⁶ Ils connectent également les grands parcs urbains. Seul ce dispositif est présent dans les plans évoqués précédemment, élaborés par Fukuda Shigeyoshi en 1918 et par Gotô Shinpei en 1923.

³⁷ La période de reconstruction est officiellement terminée en 1955. Toutefois, pour l'historien de la planification urbaine japonaise Ishida Yôrifusa, la période de reconstruction et celle de l'occupation du pays par les Forces alliées sont globalement concomitantes : d'août 1945 à avril 1952. ISHIDA Yôrifusa, « Japanese Cities and Planning in the Reconstruction Period: 1945-1955 », in HEIN, Carola, ISHIDA Yôrifusa and DIEFENDORF, Jeffrey M., (eds), *Reconstructing Urban Japan after 1945*, New York, Palgrave MacMillan Press, 2003, p. 19.

³⁸ ISHIDA Yôrifusa, *op. cit.*, 1988, p. 57.

³⁹ À l'origine, le projet prévoit 34 artères radiales et neuf circulaires (toutes sont d'une largeur comprise entre 40 et 100 mètres), et 24 voies secondaires (de 20 à 36 mètres de large). KOSHIZAWA Akira, *op. cit.*, 1996 (1991), p. 208.

Sôbu (est-ouest). Ces opérations sont notamment localisées au niveau de plusieurs nœuds de transports collectifs,⁴⁰ seuls points d'articulation entre échelle régionale et échelle métropolitaine en théorie comme en pratique (fig. 18 et 19).

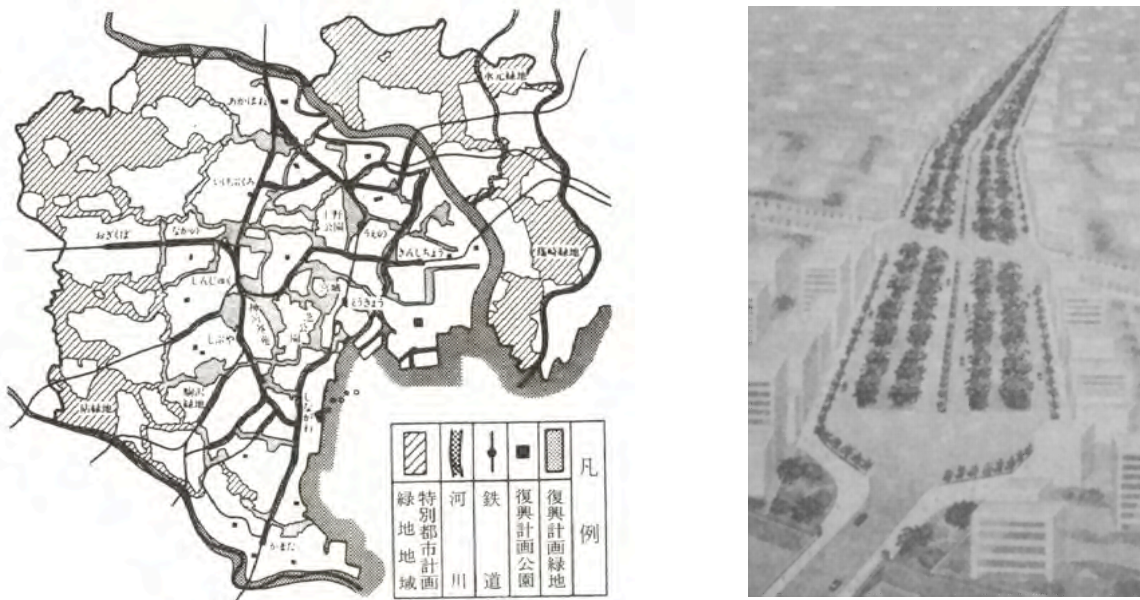


Figure 14 (gauche) : Le plan de reconstruction de Tôkyô et son système de parcs et de « cordons verts » (*Tôkyô fukkô keikaku no kôen oyobi ryokuchi chiiki*), 1947

Source : KOSHIZAWA Akira, *op. cit.*, 1996 (1991), p. 209.

Légende

De droite à gauche :

« Cordons verts » (*fukkô keikaku ryokuchi*)

Parcs de la reconstruction (*fukkô keikaku kôen*)

Chemins de fer (*tetsudô*)

Rivières (*kasen*)

Zone spéciale de « ceinture verte » (*tokubetsu toshikeikaku ryokuchi chiiki*)

Figure 15 (droite) : Représentation d'un parkway type (100 mètres de large) du plan de reconstruction de Tôkyô, 1947

Source : KOSHIZAWA Akira, *op. cit.*, 1996 (1991), p. 213.

⁴⁰ Les premiers réaménagements ont lieu au niveau des gares de Shinjuku, Ikebukuro et Shibuya à l'ouest, Ôtsuka au nord, Gotanda au sud et Kinshichô à l'est. ISHIDA Yôrifusa, *op. cit.*, 1988, p. 27.

A – Les modes de transformation de la métropole :
d'un urbanisme des réseaux à un système de centres multiples



Figure 16 : Schéma des relations entre le réseau ferroviaire et les « cordons verts » dans le plan de reconstruction de Tôkyô de 1947

Source : TIRY-ONO, Corinne, 2011.

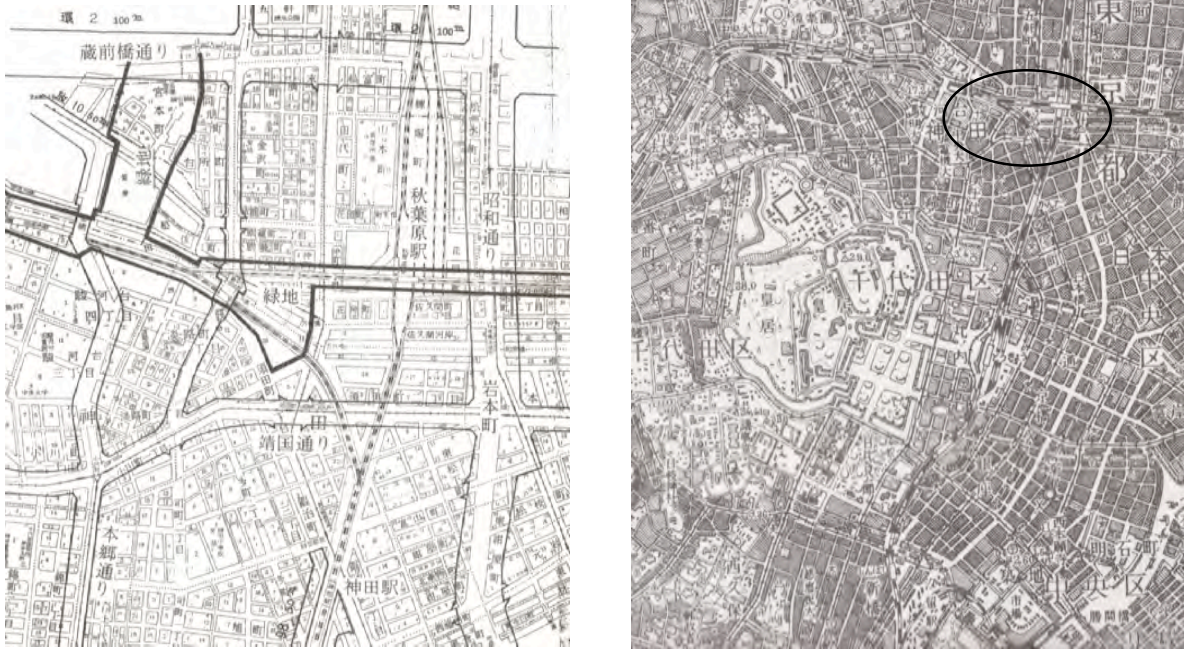


Figure 17 (a) (gauche) : Exemple des aménagements de réseaux prévus par le plan de reconstruction de Tôkyô en 1947 au nord-est du palais impérial

Source : KOSHIZAWA Akira, *op. cit.*, 1996 (1991), p. 210.

Légende

En trait fin : le tracé des futurs axes dont les plus larges : *Shôwa-dôri* (nord-sud) et *Kuramaebashi-dôri* (est-ouest).

En trait épais : le tracé d'un « cordon vert » au niveau des lignes de chemin de fer est-ouest Chûô et Sôbu, qui englobe les gares de Akihabara (à l'est) et Ochanomizu (à l'ouest, le long de la *Kanda-gawa*).

Figure 17 (b) (droite) : Carte de localisation des gares d'Akihabara et d'Ochanomizu au nord-est du palais impérial en 1955 à Tôkyô

Source : NIHON CHIZU SENTÂ (dir.), *Chizu de miru Tôkyô no henshen (Les mutations de Tôkyô vues à travers les cartes)*, Tôkyô, Nihon chizu sentâ, 1996, carte IV (extrait).

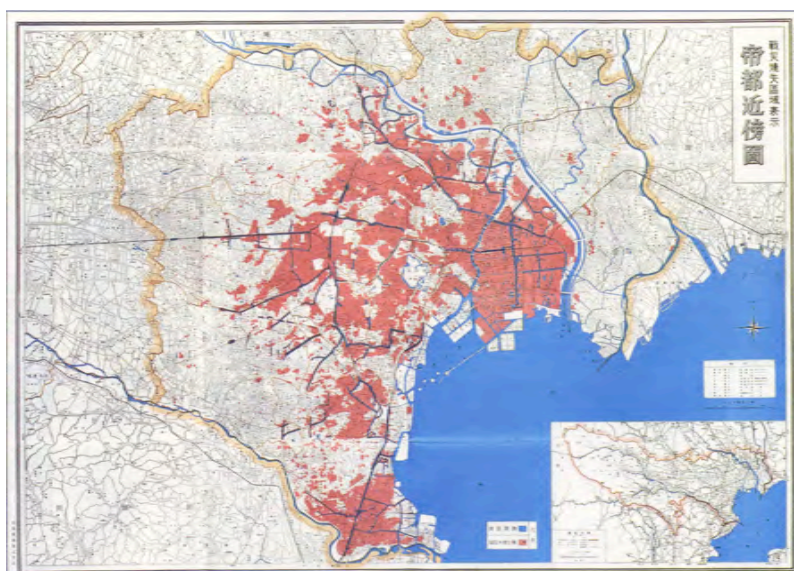


Figure 18 : Carte des zones détruites par les bombardements aériens et les incendies de 1945 à Tôkyô

Source : VILLE DE TÔKYÔ (dir.), *Cent ans d'urbanisme à Tôkyô*, coll. Bibliothèque municipale de Tôkyô n° 28, Tôkyô, Ville de Tôkyô, 1994, p. 43.



Légende

Sites ferroviaires :

- (4) Kinshichô (5) Gotanda (6) Ômori
- (8) Shibuya ; au nord-ouest : Yoyogi ; au sud-est : Ebisu
- (9) Shinjuku (10) Ikebukuro (11) Ôji (12 et 41) Kamata
- (13 et 31) Ôtsuka et Sugamo (14) Itabashi
- (15 et 16) Kameido (24 et 32) Komagome
- (26) Ôimachi (30) Kôenji (33) Akabane (34) Nippori

Figure 19 : Schéma de localisation des sites restructurés dans le cadre de la reconstruction de Tôkyô, bilan de 1983

Source : KOSHIZAWA Akira, *op. cit.*, 1996 (1991), p. 231.

La modernisation du territoire central : fluidifier, équiper et « verticaliser »

Le tournant des années 1950-1960 et la prospérité retrouvée font place à une approche planificatrice moins « défensive » de la métropole de Tôkyô bien qu'elle franchisse déjà le seuil des dix millions d'habitants en 1962. Face aux problèmes urbains issus de la forte croissance économique du pays et de ses grandes métropoles, moderniser les infrastructures devient une priorité et supprime l'idée de maîtriser les débordements. En matière d'urbanisme, les idées d'avant-guerre sont progressivement délaissées. À l'échelle du territoire régional, le concept de « ceinture verte » notamment est définitivement rayé de l'agenda en 1965 lors de la révision de la loi sur le développement de la Région capitale. L'incapacité à contrôler l'urbanisation dans cette vaste zone conduit alors à la reclasser en « zone » ou « ceinture » de développement suburbain (*kinkô seibi chitai*). De même, en matière de développement urbain périphérique, le principe des villes-satellites à dominante industrielle évolue vers celui d'ensembles urbains mixtes et autonomes. Des projets publics plus spécifiés sont programmés comme ceux des villes nouvelles (*nyûtaun*) de Tama à l'ouest et de Tsukuba au nord-est de la capitale.⁴¹

À l'échelle de la métropole, aux impasses des tentatives de recomposition du tissu urbain central succède une vision plus dynamique de la part des autorités en charge de l'aménagement. Les transports rapides et la construction en hauteur deviennent les orientations privilégiées pour moderniser la capitale. En matière de transport, les projets visent à augmenter et rationaliser les capacités de circulation au sein de la métropole, principalement entre le centre et la périphérie. Si la population des résidents est globalement répartie à la hausse depuis le début des années 1950, sa répartition n'est pas homogène, ni dans le temps ni dans l'espace. D'importantes variations de populations diurne et nocturne, liées aux flux croissants et unidirectionnels des migrations pendulaires, soumettent le territoire central à des effets de congestion élevés (augmentation du coût du foncier, diminution du nombre d'habitants dans l'hypercentre, pollution atmosphérique, etc.) (tabl. 02). D'une part, le développement du réseau de métro et la création d'un réseau d'autoroutes urbaines constituent les grands projets en réponse à cette augmentation des trafics (personnes et marchandises) et à leur congestion au niveau de l'hypercentre en

⁴¹ Tama (préfecture de Tôkyô), prévue à l'origine pour accueillir 30 000 habitants sur un site de 280 hectares, est située à une trentaine de kilomètres du centre de la capitale ; Tsukuba (préfecture d'Ibaraki), à dominante universitaire, est créée à près d'une cinquantaine de kilomètres.

particulier. D'autre part, un programme de rénovation des places des gares les plus fréquentées est lancé, en complément des quelques restructurations amorcées au cours de la période de reconstruction.

Tableau 02 : Évolution des écarts entre population résidante et population diurne à Tôkyô entre 1960 et 1985

Source : GOUVERNEMENT MÉTROPOLITAIN DE TÔKYÔ (dir.), *Deuxième plan à long terme de Tôkyô*, Tôkyô, TMG, 1986, p. 294.

ANNÉE	MÉTROPOLE DE TÔKYÔ (A) (A = B + C)		23 ARRONDISSEMENTS (B)		COMMUNES (C)	
	Population résidante	Population diurne	Population résidante	Population diurne	Population résidante	Population diurne
1960	9,68 millions	10,20	8,31	8,97	1,37	1,23
1965	10,87	11,75	8,89	10,04	1,98	1,71
Δ en 1965	Δ = 0,88		Δ = 1,15		Δ = 0,27	
1970	11,41	12,66	8,84	10,44	2,57	2,22
1975	11,67	13,34	8,64	10,71	3,03	2,63
Δ en 1975	Δ = 1,67		Δ = 2,07		Δ = 0,40	
1980	11,62	13,50	8,35	10,62	3,27	2,88
1985 (*)	11,83	13,97	8,35	10,93	3,48	3,04
Δ en 1985	Δ = 2,14		Δ = 2,58		Δ = 0,44	

(*) : les données de 1985 proviennent d'une première analyse des résultats du recensement réalisé cette année-là.

NB : Nous ajoutons les deltas.

Alors que la municipalité prévoit dès 1920 la construction de sept lignes de métro, au lendemain de la Seconde guerre mondiale, Tôkyô accuse un retard considérable par rapport à cet objectif. La capitale n'est en effet équipée que d'une seule ligne de métro (ligne Ginza entre Asakusa et Shibuya) — dont un premier tronçon est mis en service en 1927. La deuxième ligne (ligne Marunouchi entre Ikebukuro et Shinjuku) n'est mise en chantier que

bien plus tard et ouvre — partiellement — en 1954. Le plan de la Région capitale de 1957 propose un schéma de cinq lignes au total (y compris les deux préexistantes) qui s'avère rapidement insuffisant au regard de l'accroissement des flux. C'est véritablement à partir de 1960 que le rythme de construction du réseau souterrain s'accélère. Une vingtaine d'années plus tard, la longueur de ce nouveau réseau atteint quasiment celle du réseau de tramway qui est démantelé entre-temps (tabl. 03). La majorité des nouvelles lignes de métro sont construites à l'intérieur du périmètre de la ligne ferroviaire de ceinture Yamanote et connectées aux terminaux des lignes de fer suburbains.

Tableau 03 : Évolution de la longueur et du trafic voyageurs des réseaux de tramway et de métro dans la métropole de Tôkyô, de 1911 à 1990

Source : AOKI Makoto, « Railway Operators in Japan. Central Tokyo », *Japan Railway & Transport Review*, n° 30, March 2002, p. 45.

ANNÉE	TRAMWAY ET MÉTRO	TRAMWAY (*)		MÉTRO		
	Nombre total de passagers (en milliers)	Longueur du réseau (km)	Nombre de passagers (en milliers)	Nombre de lignes	Longueur du réseau (km)	Nombre de passagers (en milliers)
1911	138 317	103,4	138 317	-	-	-
1920	400 636	143,8	400 636	-	-	-
1930	369 739	173,3	369 739	1	3,9	n. c.
1940	507 527	178,8	507 527	1	14,3	n. c.
1950	588 255	212,8	478 946	1	14,3	119 309
1960	913 182	213,7	597 409	3	42,7	315 773
1970	1 464 803	47,7	134 954	6	133,6	1 329 849
1980	2 002 757	12,2	27 475	8	186,7	1 975 282
1990	2 700 956	12,2	24 198	11	220,2	2 676 758

(*) : les tramways sont démantelés entre 1967 et 1972.

Alors que le niveau de motorisation est encore faible (tabl. 04), le plan de la Région capitale de 1957 prévoit également un nouveau réseau d'autoroutes urbaines (*kôsoku dôro*) à l'échelle du territoire central, en complément du projet de réseau routier du Grand Tôkyô en chantier depuis 1927. Ce nouveau réseau se compose de huit voies radiales branchées sur un périphérique enserrant le site du palais impérial et la gare centrale de Tôkyô. Toutes sont

tracées pour connecter l'hypercentre aux quartiers développés autour des grandes gares périphériques telles que Gotanda (n° 2), Shibuya (n° 3), Shinjuku (n° 4) ou Ikebukuro (n° 5), par exemple. La particularité de ces infrastructures est leur nature entièrement aérienne.⁴² Le choix de ce mode d'implantation, par superposition au réseau existant de voies et de canaux, affranchit les pouvoirs publics du problème de l'acquisition foncière et explique en grande partie leur rapidité d'exécution par rapport au plan des radiales initié en 1927 (fig. 20, 21 et 22). Les deux premières (n° 1 et n° 4) sont achevées à la veille des Jeux olympiques de 1964, depuis le cœur de la métropole vers l'aéroport international de Haneda d'une part, et vers le quartier de Shinjuku d'autre part.⁴³ En 1970, ce réseau est quasiment achevé et son prolongement au-delà du territoire central est lancé.

Tableau 04 : Évolution de la motorisation à Tôkyô et dans les préfectures limitrophes, de 1955 à 1965

Source : TANGE Kenzô and KIUCHI Shinzô, (eds), *Regional Structure of the Japanese Archipelago (Atlas)*, Tôkyô, The Japan Center for Area Development Research, 1967, planche 541T.

PRÉFECTURES (ville principale)	VOITURES PARTICULIÈRES			BUS / CARS			CAMIONS		
	1955	1960	1965	1955	1960	1965	1955	1960	1965
TÔKYÔ (Tôkyô)	48 943	134 777	475 259	3 775	6 369	10 987	91 536	214 515	565 082
KANAGAWA (Yokohama)	7 451	19 522	133 138	1 383	2 395	5 310	29 461	59 398	190 500
SAITAMA (Urawa)	3 509	5 783	61 579	505	978	2 439	19 747	18 954	133 884
CHIBA (Chiba)	2 876	4 999	45 429	729	1 329	2 579	17 191	32 447	116 821
IBARAKI (Mito)	2 291	3 522	31 242	635	1 177	2 158	14 476	18 291	85 365

⁴² Quelques tronçons sont cependant souterrains tels qu'au sud du palais impérial (quartier des ministères Kasumigaseki) ou à l'arrière de la gare centrale de Tôkyô (site Yaesu).

⁴³ Tôkyô est sélectionnée en 1959 par le Comité olympique international pour accueillir les Jeux de 1964. La mise en service de la première ligne de train à grande vitesse (*shinkansen*) entre Tôkyô et Ôsaka, l'année des Jeux olympiques, participe aussi de ce processus de modernisation de la capitale.

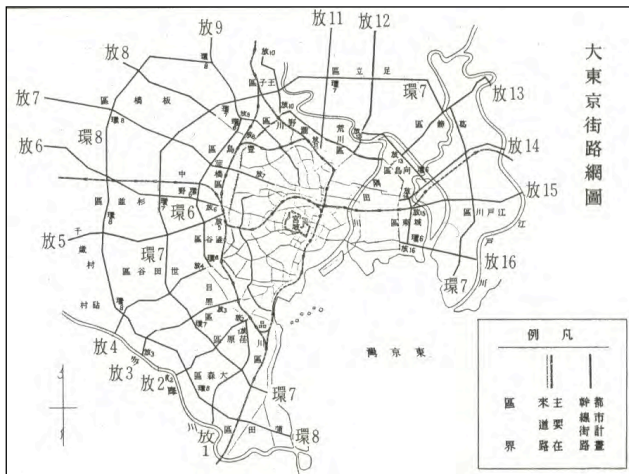


Figure 20 : Plan du réseau des voies du Grand Tôkyô (*Dai Tôkyô gairomô zu*), 1927

Source : KOSHIZAWA Akira, *op. cit.*, 1996 (1991), p. 96.

Légende

De droite à gauche :

Voie urbaine principale projetée (*toshikeiryô kansen gairo*)

Voie principale existante (*shuyô zairai dôro*)

Limite d'arrondissement (*kukai*)

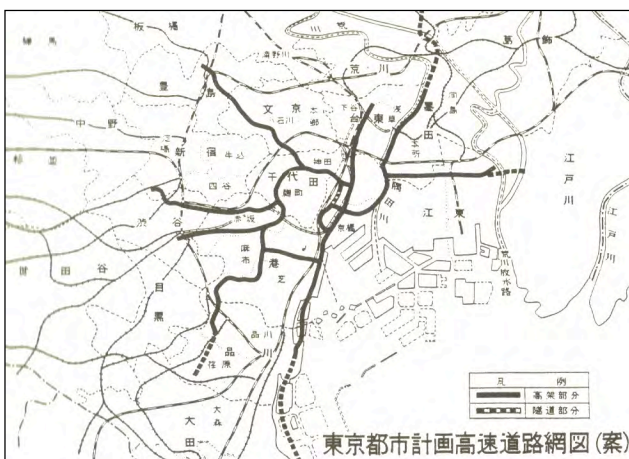


Figure 21 : Plan du réseau des voies routières rapides de Tôkyô (proposition) (*Tôkyô toshikeikaku kôsokudôromô zu [an]*), 1958

Source : KOSHIZAWA Akira, *Tôkyô toshikeikaku monogatari* (Récit de l'urbanisme de Tôkyô), Tôkyô, Nihon keizai hyôronsha, 1992 (1991), p. 227.

Légende

Tronçons surélevés (*kôka bubun*)

Tronçons en tunnel (*zuidô bubun*)



Figure 22 : Vue cavalière de l'autoroute urbaine n° 2 près du site de Gotanda, en direction du centre de Tôkyô, en 1970

Source : TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT (TMG) (ed.), *Planning of Tokyo. 1970*, Tôkyô, TMG, 31.03.1970, p. 32.

Outre les axes routiers, les lieux d'échanges entre les différents modes de transports — collectif et individuel — font aussi l'objet d'une politique de modernisation. Celle-ci vise en priorité une meilleure gestion des flux et du stationnement. Si les parts modales du transport collectif demeurent élevées (tabl. 05), l'accroissement du trafic automobile dans les

métropoles conduit toutefois le gouvernement à réglementer l'offre de stationnement.⁴⁴ À Tôkyô, les premiers grands parkings souterrains privés sont achevés en 1961 dans les quartiers centraux, le premier à Hibiya, le second à Marunouchi sous l'avenue Gyôko (*Gyôko-dôri*) située dans l'axe de la gare centrale de Tôkyô. Certaines grandes gares de la capitale sont reconstruites ou agrandies à partir du milieu des années 1950.⁴⁵ Un vaste programme de rénovation des places de gare (*ekimae hiroba*) est aussi à l'œuvre à partir du début des années 1960 et concerne en majorité les grandes gares du réseau ferroviaire public et quelques-unes des différents réseaux privés.⁴⁶ La séparation des trafics (piétons / véhicules), l'aménagement de liaisons souterraines en connexion avec le métro et l'équipement en matière de stationnement automobile — dans le cas des gares les plus importantes avec grands magasins — constituent les principales mesures de ce programme. En règle générale, celui-ci est mené conjointement par les sociétés de transport et la municipalité, et délégué à des sociétés privées en ce qui concerne la construction des parkings. Pour des raisons de sécurité, une nouvelle réglementation impose au minimum deux accès aux bâtiments-voyageurs. Elle se traduit par l'aménagement systématique d'un espace public de l'autre côté des rails des gares de passage, jusqu'alors délaissé. Des parcs de stationnement souterrains y sont aussi intégrés de part et d'autre : Shinjuku-est (*higashi Shinjuku*) en 1964 / Shinjuku-ouest (*nishi Shinjuku*) en 1966, Ikebukuro-est (*higashi Ikebukuro*) en 1964 / Ikebukuro-ouest (*nishi Ikebukuro*) en 1969, par exemple (fig. 23).⁴⁷

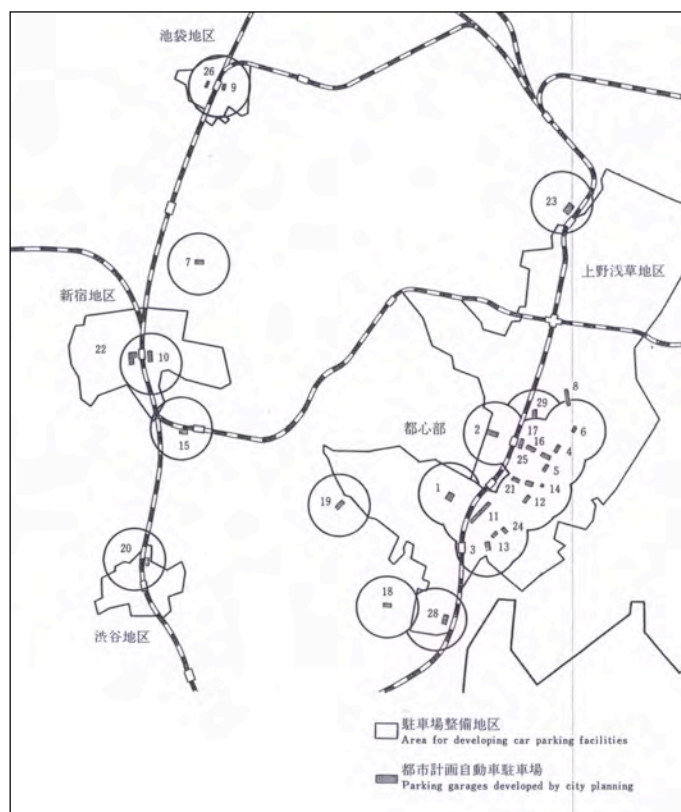
⁴⁴ La loi sur les espaces de stationnement (*chûshajô hô*) de 1957 impose des ratios de places de parking pour les grands édifices. Dans le cas de Tôkyô, il s'agit des équipements publics et commerciaux de plus de 3 000 m² et des bâtiments de bureaux de plus de 5 000 m². TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT (TMG) (ed.), *op. cit.*, 1962, p. 20.

⁴⁵ En 1958, par exemple, la gare centrale de Tôkyô reçoit 589 000 voyageurs par jour et celle d'Ikebukuro 419 000 voyageurs par jour. TETSUDÔ KENCHIKU KYÔKAI / ASSOCIATION OF RAILWAY ARCHITECTS (ed.), *Kokutetsu no kenchiku / Railway Architecture in Japan*, Tôkyô, Tetsudô kenchiku kyôkai, 1960, p. 320.

⁴⁶ Au total, 70 gares sont désignées par ce programme et la superficie des espaces publics à restructurer est évaluée à 350 000 m². Les quelques gares privées désignées sont : Narimasu au nord (compagnie Tôbu), Nakameguro et Jiyûgaoka au sud-ouest (compagnie Tôkyû), Yotsugi, Keisei Tateishi et Aoto au nord-est (compagnie Keisei). TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT (TMG) (ed.), *op. cit.*, 1962, p. 22.

⁴⁷ TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT (TMG) (ed.), *Planning of Tokyo. 1970*, Tôkyô, TMG, 31.03.1970, p. 36.

A – Les modes de transformation de la métropole :
d'un urbanisme des réseaux à un système de centres multiples



Légende

Sites ferroviaires :

- (3) Shinbashi
- (9 et 26) Ikebukuro
- (10) Shinjuku
- (15) Sendagaya
- (20) Shibuya
- (21) Yûrakuchô
- (23) Ueno
- (25) Tôkyô
- (28) Hamamatsuchô

Figure 23 : Carte des équipements en parkings de Tôkyô en 1970

Source : TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT (TMG) (ed.), *Planning of Tokyo. 1970*, Tôkyô, TMG, 31.03.1970, p. 36.

Tableau 05 : Répartition modale à l'échelle de la métropole de Tôkyô entre 1960 et 1985

Source : ÔSAKI Motoichi, *Tôkyô no toshikeikaku (L'urbanisme de Tôkyô)*, Tôkyô, Kajima shuppankai, 1989, p. 56.

ANNÉE	TRAIN (réseau public et réseaux privés)	MÉTRO	TRAMWAY (*)	BUS	VOITURES (location et taxis)
1960	58,6 %	5,7 %	12,7 %	14,9 %	8,1 %
1965	59,6	10,2	7,6	13	9,6
1970	59,2	17,1	2	12,4	9,3
1975	61,2	21,2	0,6	10,9	6,1
1980	59,3	23,8	0,5	9,2	7,2
1985	59,9	25,4	0,5	7,6	6,6

(*) : les tramways sont démantelés entre 1967 et 1972.

Enfin, de nouvelles règles de construction entrent en vigueur en 1963. Elles abolissent notamment le plafond de hauteur fixé jusqu'alors à 31 mètres et le remplacent par un système plus flexible de coefficients d'occupation du sol (COS [*yôseki ritsu*]). Ces coefficients varient selon la destination des terrains qui est fixée par les plans d'occupation du sol, eux-mêmes découpés en zones aux usages différenciés (résidentiel, commercial, industriel, etc.). En 1970, pour les grandes opérations urbaines, le système reconnaît un bonus de COS sous certaines conditions telles que la réduction de l'emprise bâtie au sol (coefficient d'emprise au sol [CES] [*kenpei ritsu*]) et l'ouverture au public de l'aire non construite. Les COS et les CES les plus élevés ne sont autorisés que dans les zones commerciales et d'affaires. Seules les constructions situées dans les zones à usage exclusivement résidentiel sont encore soumises à une hauteur limitée (dix mètres). Le premier immeuble de grande hauteur (*chôkôsô kenchikumono*) du pays est achevé en 1968, en plein cœur de la capitale, au sud du palais impérial dans le quartier administratif (*Kasumigaseki biru* : 147 mètres de haut / 157 000 m²). Au cours des années 1970, une dizaine d'édifices de 120 à 220 mètres de haut sont érigés — principalement des programmes de bureaux et d'hôtels. Tous sont concentrés en limite sud du palais impérial ou dans les quartiers de Shinjuku et d'Ikebukuro où la tour Sunshine 60 (*Sanshain 60 tawâ* : 226 mètres de haut / 587 000 m²), livrée en 1978, est alors la plus haute.⁴⁸

D'un centre unique à un réseau de centralités différenciées

En outre, le plan de 1957 propose également une stratégie de décongestion des activités de l'hypercentre selon l'idée maîtresse de son dédoublement à travers la création d'un second centre d'affaires. La disponibilité potentielle d'une vaste emprise foncière publique⁴⁹ à l'ouest de la gare de Shinjuku et l'urbanisation croissante de ce quartier concourent au choix du site périphérique de Yodobashi localisé à 300 mètres à l'ouest de l'équipement ferroviaire. D'intérêt national, ce projet est approuvé par le Ministère de la Construction (*kensetsushô*) en 1960.⁵⁰ Cette stratégie évolue rapidement vers l'idée d'infléchir la structure mono centrée de

⁴⁸ À l'exception du World Trade Center (*sekai bôeki sentâ biru*) qui est situé à proximité du port, au niveau de la gare de Hamamatsuchô. VILLE DE TÔKYÔ (dir.), *Plan d'aménagement et d'urbanisme de Tôkyô*, Tôkyô, Ville de Tôkyô, septembre 1983, p. 26.

⁴⁹ Il s'agit d'une station de traitement des eaux de 34 hectares que les autorités envisagent alors de déplacer dans la zone de « ceinture verte ».

⁵⁰ Tokyo Metropolitan Government (TMG) (ed.), *op. cit.*, 1962, p. 26. La mairie y sera délocalisée en 1991.

Tôkyô vers une structure métropolitaine polycentrée et déhiérarchisée, soit en réalité la reconnaissance et l'amplification d'une situation héritée de l'avant-guerre. En 1966, le site d'Ikebukuro est également désigné pour accueillir un nouveau centre d'affaires, bien que beaucoup plus modeste (7,5 hectares),⁵¹ tandis que plusieurs sites centrés sur d'autres gares sont à l'étude à travers le renforcement de leurs fonctions commerciales et de services. Ainsi, à partir du milieu des années 1960, la restructuration métropolitaine de Tôkyô est engagée vers la construction d'un ensemble de centres supplémentaires (*fukutoshin*), tous situés à l'intérieur des limites communales et le long de lignes de chemins de fer publics (fig. 24). Deux rangs sont distingués suivant la densité des fonctions existantes et leur distance à l'hypercentre : l'un primaire (Shinjuku, Ikebukuro, Shibuya sur la ligne Yamanote)⁵² et l'autre secondaire (au nord sur la ligne Saikyô : Akabane ; à l'est sur la ligne Sôbu : Kinshichô et Koiwa, sur les lignes Sôbu et Narita : Kitasenju et Kanamachi ; à l'ouest sur la ligne Chûô : Nakano et Ogikubo ; au sud sur la ligne Yamanote : Gotanda) (fig. 25).⁵³ En ce qui concerne les centres de rang secondaire, la sélection est revue à la baisse une décennie plus tard et ne retient finalement que des sites proches de l'hypercentre (Ueno-Asakusa au nord-est, Kinshichô-Kameido à l'ouest et Ôsaki au sud). Lors de la conception des premier et deuxième plans à long terme de la ville de Tôkyô, publiés respectivement en 1982 et 1986, le concept de cette structure métropolitaine polycentrée est décliné au-delà des limites traditionnelles du territoire central (fig. 26). D'une part, un ultime centre supplémentaire est désigné au sud-est, au bord de la baie, cette fois à créer de toutes pièces à partir d'un projet de Téléport. D'autre part, des centres urbains périphériques sont désignés pour être renforcés en termes d'autonomie économique tels que la ville nouvelle de Tama et certaines localités avoisinantes situées dans un périmètre à une cinquantaine de kilomètres de l'hypercentre.⁵⁴ La définition du concept de *fukutoshin* se révèle donc relativement élastique. Dans les documents d'urbanisme, le terme est systématiquement traduit par « centre urbain secondaire (*sub-center*) ». Le géographe Philippe Pelletier, spécialiste du Japon contemporain, préfère utiliser

⁵¹ À 500 mètres à l'est de la gare d'Ikebukuro se situe également un potentiel foncier pour la mise en œuvre d'un tel projet : le centre de détention Sugamo et ses abords. TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT (TMG) (ed.), *op. cit.*, 1970, p. 20.

⁵² Ces trois sites sont à une distance de six à sept kilomètres de l'hypercentre.

⁵³ TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT (TMG) (ed.), *op. cit.*, 1970, p. 20.

⁵⁴ Il s'agit de Tachikawa, Machida, Hachiôji et Ôme. GOUVERNEMENT MÉTROPOLITAIN DE TÔKYÔ (dir.), *Deuxième plan à long terme de Tôkyô*, Tôkyô, TMG, 1986, p. 45.

l'expression « sous-centre » qui traduit l'idée d'une suppléance des fonctions de ces lieux vis-à-vis du centre principal.⁵⁵ Mis à part le cas de Shinjuku qui est clairement planifié en centre d'affaires et celui du Téléport, les autres sites sont davantage désignés par rapport au potentiel et à l'identité propre qu'ils dégagent qu'à travers un programme précis. En définitive, dans le cas de Tôkyô, deux types de *fukutoshin* sont à distinguer : d'une part des « centres-relais » qui présentent la particularité d'être aussi des pôles d'échanges de transport majeurs, et d'autre part des « centres complémentaires » qui sont de simples centres suburbains.⁵⁶

Ainsi, aux volontés de dispersions urbaines de l'après-guerre se substitue progressivement une stratégie de concentrations ponctuelles multiples, à la fois ciblée et différenciée, sur des sites péricentraux dans un premier temps, plus éloignés dans un second temps. Rétrospectivement, à l'instar d'André Sorensen, cette stratégie peut être perçue comme « a pragmatic compromise to the difficulties of shaping overall patterns of urban growth. »⁵⁷ Elle peut être néanmoins aussi considérée comme une attitude contemporaine de donner forme à la ville, où des orientations ponctuelles et circonscrites supplantent l'idée de contrôler la totalité d'un territoire.



Figure 24 (a) (gauche) : Vue cavalière vers le nord-est du *fukutoshin* d'Ikebukuro et de la tour Sunshine 60 à Tôkyô au tournant des années 1970 et 1980

Source : VILLE DE TÔKYÔ (dir.), *Plan d'aménagement et d'urbanisme de Tôkyô*, Tôkyô, Ville de Tôkyô, septembre 1983, p. 64.

Figure 24 (b) (droite) : Vue cavalière vers l'ouest du *fukutoshin* de Shinjuku dans les années 1990

Source : KATSUTA Mitsunaga et KAWAMURA Shigeru, *Shinjuku, machizukuri monogatari. Tanjyô kara shintoshin made sanbyaku nen (Shinjuku, histoire d'une mutation urbaine. Trois siècles : depuis sa naissance jusqu'au nouveau centre urbain)*, Tôkyô, Kajima shuppankai, 1999, p. 151.

⁵⁵ Il réserve l'expression « vice-centre » au plus important : Shinjuku. PELLETIER, Philippe, *Atlas du Japon*, Paris, Autrement, 2008, p. 55.

⁵⁶ Nous reprenons ces dénominations proposées par Jean-Pierre Gaudin dans sa notice « Centres secondaires », in MERLIN, Pierre et CHOAY, Françoise, (dir.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, PUF, 2009 (1^{ère} édition : 1988), p. 161.

⁵⁷ SORENSEN, André, « Subcentres and Satellite Cities: Tokyo's 20th Century Experience of Planned Polycentrism », *International Planning Studies*, vol. 6, n° 1, 2001, p 11.

A – Les modes de transformation de la métropole :
d'un urbanisme des réseaux à un système de centres multiples

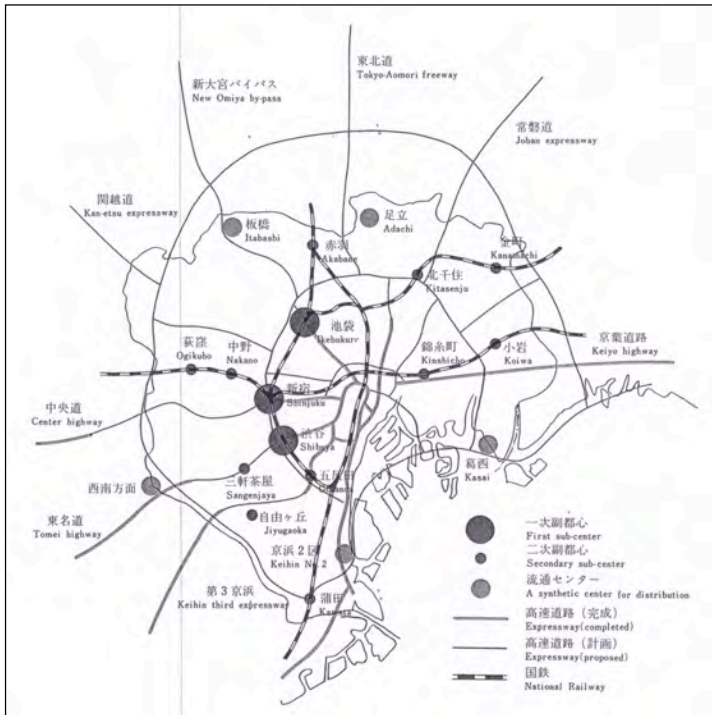


Figure 25 : Schéma de localisation des deux types de *fukutoshin* à l'échelle de la métropole de Tôkyô en 1968

Source : TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT (TMG) (ed.), *Planning of Tokyo. 1970*, Tôkyô, TMG, 31.03.1970, p. 20.

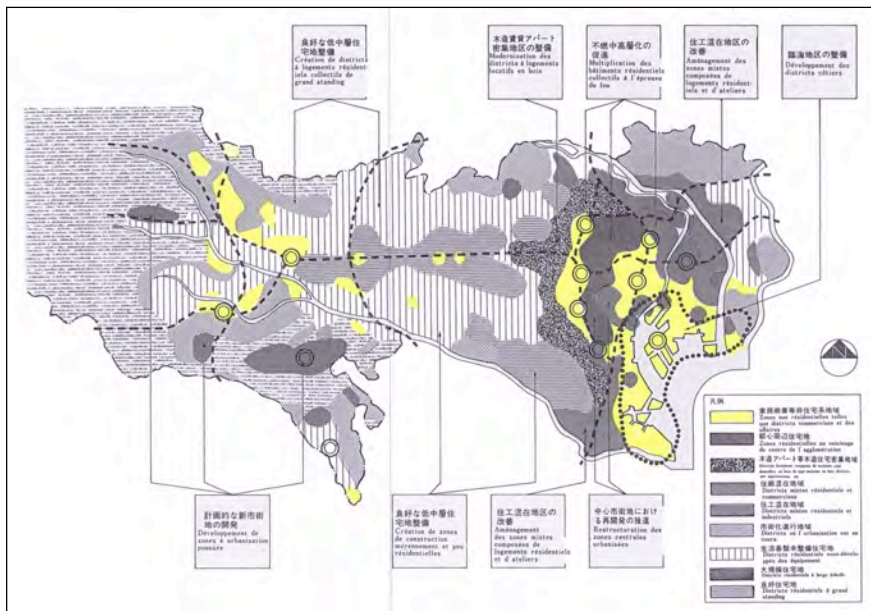


Figure 26 : Schéma conceptuel de Tôkyô comme agglomération à centres multiples en 1983

Source : VILLE DE TÔKYÔ (dir.), *op. cit.*, septembre 1983, p. 14.

Légende

En jaune : zones non résidentielles telles que districts commerciaux et des affaires (trad. Ville de Tôkyô).

A3. Les mutations du territoire central : hyperconcentration et atomisation vues à travers l'atlas urbain de 1961

Au cours de la révision du plan de la Région capitale de 1957 — sans modifications profondes —,⁵⁸ le gouvernement métropolitain de Tôkyô (*Tôkyô-to*) publie un diagnostic détaillé de son territoire.⁵⁹ Ce document, du type atlas, présente un relevé cartographique organisé par thème : population, occupation du sol, équipements municipaux,⁶⁰ industrie et commerce, espaces verts et espaces non bâtis, transports, réseaux d'alimentation, zones à risque. Il est accompagné de statistiques qui proviennent en règle générale des recensements des années 1950, 1955 et 1960. À quelques exceptions près, toutes les cartes couvrent exclusivement le territoire situé à l'intérieur des limites administratives de la métropole, soit l'ensemble des 23 arrondissements. Les données utilisées sont recueillies pour la plupart à l'échelle de l'arrondissement puis agrégées à l'échelle du territoire administratif. Cette modalité rend compte d'une approche du territoire par zone, sans intégration de la forme urbaine. Deux types d'informations y sont répertoriés : d'une part, des données qui renseignent sur les « pratiques » quotidiennes du territoire métropolitain (localisation des activités, géographie des déplacements, etc.) ; d'autre part, des données relatives à l'état d'avancement de l'aménagement du réseau de transport de la métropole (infrastructures routières et métro). Les premières révèlent l'évolution des polarités de la capitale depuis l'après-guerre tandis que les secondes rendent manifeste le décalage incessant entre flux et infrastructures de déplacement.

La nature des huit thèmes sélectionnés pour cet atlas souligne l'orientation des autorités de la ville vers des préoccupations en matière d'équipements, en particulier centraux. Plusieurs phénomènes sont mesurés à l'aide d'indicateurs tels que la densité de la population résidente, de certains types d'établissements urbains (banques, commerces ou hôtels, par exemple) d'une part, la répartition qualitative et quantitative des flux de personnes entre centre et périphérie d'autre part. Deux phénomènes majeurs sont décrits par cette série

⁵⁸ À l'échelle régionale, il s'agit des cinq villes-satellites désignées en sus.

⁵⁹ TÔKYÔ-TO / TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT (ed.), *Shutoken seibi keikaku shizei chizushû / Regional and City Planning for Tokyo – Basic Materials*, Tôkyô, Tôkyô-to, 03.1961, 35 pages. Toutes les données citées dans ce chapitre sont extraites de cet ouvrage.

⁶⁰ Notons l'absence d'une rubrique dédiée aux équipements nationaux (universités, musées ou grands équipements sportifs).

d'indicateurs. En premier lieu, le niveau de saturation de l'hypercentre atteint un seuil critique. Le territoire concerné se compose des trois arrondissements dits « centraux » (*Chiyoda-ku*, *Chûô-ku* et *Minato-ku*) où se situent les organes nationaux de commandement et les fonctions tertiaires et commerciales les plus importantes de la métropole. En second lieu, l'atomisation des quartiers péricentraux se confirme. Ce second phénomène se traduit par une concentration élevée de l'activité d'une part, sans aucune contiguïté avec le territoire de l'hypercentre, et des flux d'autre part. Il se matérialise notamment autour de plusieurs gares des lignes ferroviaires circulaire (*Yamanote sen*) et axiales est-ouest (*Chûô sen* et *Sôbu sen*). Ces gares peuvent être distinguées suivant trois catégories : Ikebukuro, Shinjuku et Shibuya à l'ouest, sont de grandes gares et les cas les plus significatifs ; puis Akabane au nord, Gotanda et Ômori au sud, Kinshichô à l'est constituent une série intermédiaire ; enfin, Ôtsuka au nord, Ôimachi au sud, Ebisu à l'ouest, forment une dernière série, de plus petites dimensions. Bien qu'elles relèvent de l'échelle de l'arrondissement, les données qualitatives et quantitatives de cet atlas constituent des éléments utiles pour établir une première définition, par comparaison avec la centralité existante,⁶¹ de la nature de ces centralités périphériques émergentes. Nous nous concentrerons sur les plus importantes, soit celles de la première catégorie : Ikebukuro, Shinjuku et Shibuya (fig. 27).

La variation des densités de population : un phénomène éclaté

Trois planches (n° 2.1 à 2.3) renseignent le thème « Population » à travers les informations suivantes :

- n° 2.1 : le nombre d'habitants par arrondissement en 1955 et en 1960, la répartition géographique des densités de population en 1955,

- n° 2.2 : l'évolution du nombre d'habitants par arrondissement entre 1950 et 1955, l'évolution des densités de population et leur répartition géographique entre 1950 et 1955,

⁶¹ Le cas de *Chiyoda-ku* est particulier dans la mesure où environ un tiers de sa superficie est occupé par le palais impérial. Nous le conservons néanmoins comme typique des arrondissements centraux puisqu'il concentre de nombreuses fonctions tertiaires et commerciales et comprend la gare centrale de Tôkyô. En revanche, bien que *Minato-ku* soit habituellement classé dans les arrondissements centraux, nous ne le retenons pas en raison de son caractère administratif dominant (ministères, etc.), peu mixte.

- n° 2.3 : les déplacements domicile-travail vers l'hypercentre et les centres périphériques en 1955, les flux entrants et sortants par arrondissement en 1955. NB : cette troisième planche est analysée dans le paragraphe suivant qui est consacré aux flux.

Ces informations indiquent que la population a augmenté dans tous les arrondissements entre 1955 et 1960, à l'exception des deux arrondissements centraux considérés (*Chiyoda-ku* et *Chûô-ku*) où elle a sensiblement diminué. En termes de densité, elles montrent que la plus forte concentration de population (450 habitants à l'hectare),⁶² relevée en 1955, se situe au nord-est du palais impérial et à l'ouest de la *Sumida-gawa*. Il s'agit de *Taitô-ku* et de *Arakawa-ku*, soit deux arrondissements contigus à l'hypercentre mais situés à l'extérieur du territoire central délimité par la ligne ferroviaire circulaire Yamanote (fig. 28a). Toutefois, la mesure de l'évolution du nombre d'habitants entre 1950 et 1955 fait apparaître que les arrondissements où cette évolution est la plus importante sont pour la plupart encore plus éloignés de l'hypercentre.⁶³ Dans le même intervalle de temps, les augmentations significatives de densité (100 habitants à l'hectare et plus) se manifestent également à l'extérieur du périmètre de la ligne Yamanote. En revanche, elles concernent ponctuellement certains quartiers, non contigus, qui sont en grande majorité situés le long et à proximité de la boucle ferroviaire. Parmi les trois centralités périphériques examinées, seule Ikebukuro fait partie d'un quartier qui connaît une augmentation de densité de population parmi les plus fortes à cette période (fig. 28b).

Enfin, entre 1955 et 1960, les données concernant l'augmentation de la population sont fournies uniquement à l'échelle de l'arrondissement et ne sont pas cartographiées. Le calcul de la densité moyenne par arrondissement permet alors de constater la permanence de la tendance précédente : une densité décroissante dans les deux arrondissements centraux, croissante dans les trois autres (tabl. 06).⁶⁴

⁶² Soit 45 000 habitants au km².

⁶³ Les plus significatifs, par ordre décroissant, sont *Kôtô-ku* (53 %), *Nerima-ku* (50 %), *Ôta-ku* (43 %), *Toshima-ku* (40 %), *Nakano-ku* (38 %).

⁶⁴ Parmi les 23 arrondissements, les plus petits ont une superficie de l'ordre d'une dizaine de kilomètres carrés tandis que les plus vastes atteignent cinq à six fois cette taille. Ces derniers sont les plus excentrés.

A – Les modes de transformation de la métropole :
d'un urbanisme des réseaux à un système de centres multiples

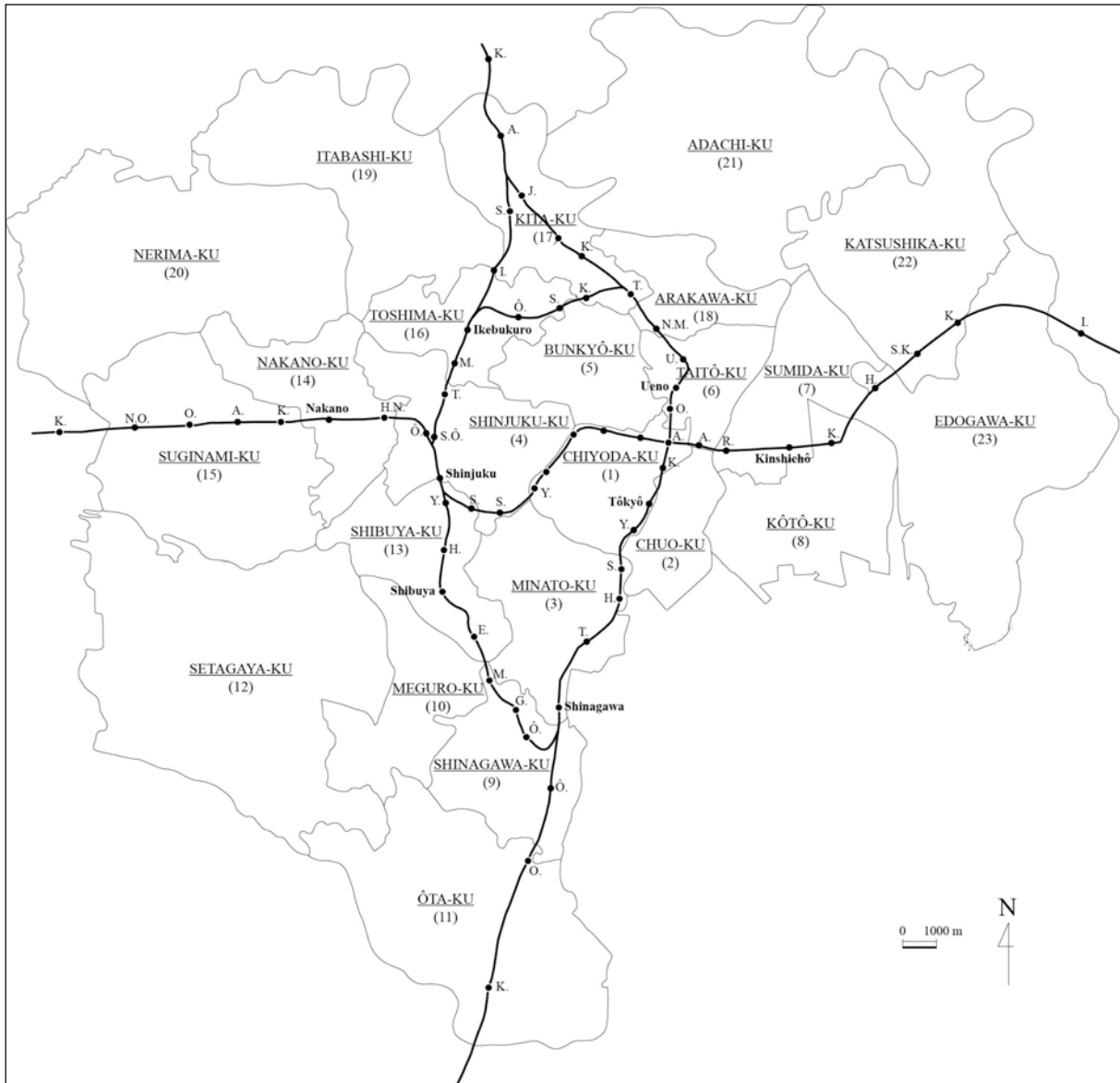
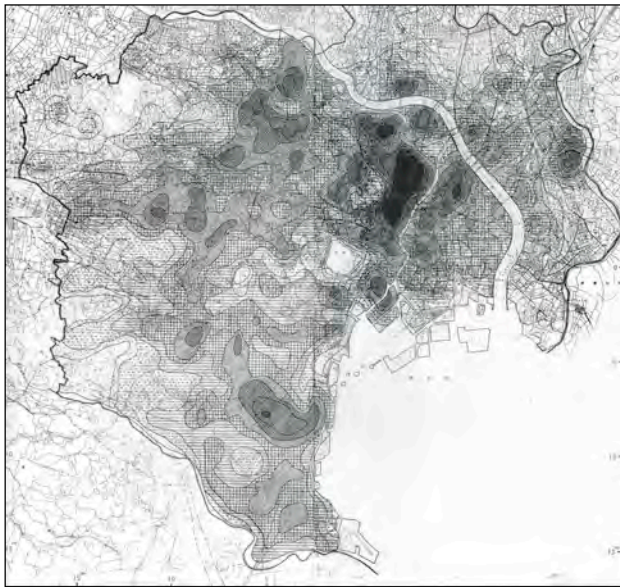


Figure 27 : Schéma de localisation des lignes Yamanote et Chûô / Sôbu par rapport au découpage des 23 arrondissements de Tôkyô

Source : TIRY-ONO, Corinne, 2011.



Légende

Nombre d'habitants à l'hectare :

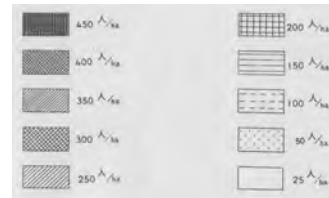
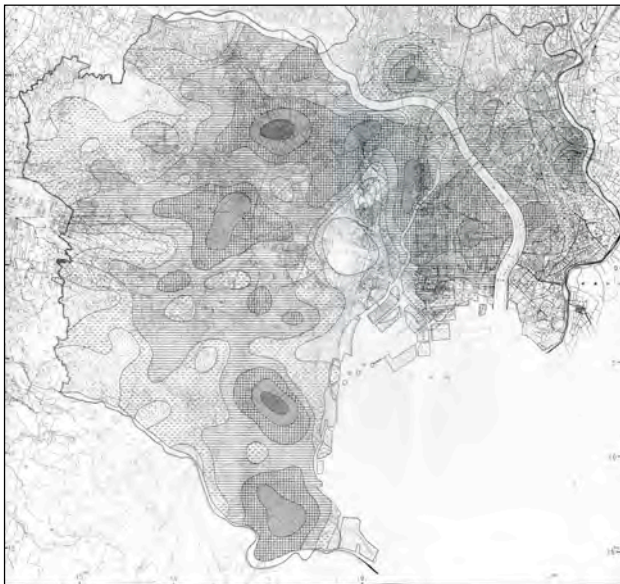


Figure 28 (a) : Extrait de la planche n° 2.1 « *Jinkô mitsudo* / Population density in the ward area » à Tôkyô en 1955

Source : TÔKYÔ-TO / TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT (ed.), *Shutoken seibi keikaku shizei chizushû / Regional and City Planning for Tokyo – Basic Materials*, Tôkyô, Tôkyô-to, 03.1961, p. 3.



Légende

Variation du nombre d'habitants à l'hectare :

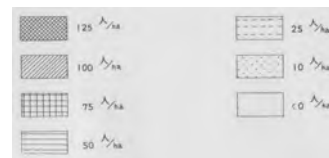


Figure 28 (b) : Extrait de la planche n° 2.2 « *Jinkô mitsudo zôgen* / Change in population density in the ward area » à Tôkyô entre 1950 et 1955

Source : TÔKYÔ-TO / TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT (ed.), *ibid.*, 03.1961, p. 4.

Tableau 06 : Densités de population dans les arrondissements des gares de Tôkyô, Ikebukuro, Shinjuku et Shibuya, à Tôkyô en 1955 et en 1960

Source : TÔKYÔ-TO / TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT (ed.), *ibid.*, 03.1961, p. 3-4.

ARRONDISSEMENT (gare principale)	SUPERFICIE (km ²)	POPULATION	DENSITÉ MOYENNE (hab. / km ²)	POPULATION	DENSITÉ MOYENNE (hab. / km ²)
		1955		1960	
HYPERCENTRE					
Chiyoda (Tôkyô)	11,52 (*)	122 745	10 655 (**)	117 067	10 162
Chûô (Tôkyô)	9,65	171 316	17 753	161 172	16 702
CENTRALITÉS OUEST					
Toshima (Ikebukuro)	13,01	300 557	23 102	362 014	27 826
Shinjuku (Shinjuku)	18,04	348 675	19 328	413 793	22 937
Shibuya (Shibuya)	15,11	243 410	16 109	281 656	18 640

(*) : soit 1 152 hectares. (**) : soit 106 habitants à l'hectare.

NB : nous ajoutons les densités.

La géographie des flux : une figure multipolaire hiérarchisée

Quatre planches (n° 7.1 à n° 7.4) décrivent le thème « Transport », auxquelles nous ajoutons la troisième planche du thème « Population » (n° 2.3) qui traite aussi des déplacements. Elles sont organisées par mode de transport et présentent :

- n° 7.1 : le nombre de passagers par jour sur les réseaux publics de train et de métro en 1955,

- n° 7.2 : le nombre de passagers par jour sur le réseau municipal de tramway et de bus en 1957,

- n° 7.3 : le nombre d'utilisateurs quotidiens de véhicules à moteur et leurs trajectoires en 1959,

- n° 7.4 : la répartition du trafic quotidien des véhicules à moteur en 1959.

La planche n° 2.3 présente les flux entrants et sortants par arrondissement en moyenne pour l'année 1955. Sur les 23 arrondissements de la métropole, seuls neuf connaissent une augmentation de leur population diurne. Cette situation rend compte d'une forte concentration des activités sur une portion limitée du territoire. Les cinq arrondissements que nous

examinons font partie de cette catégorie, à l'exception de *Toshima-ku* où se situe la gare d'Ikebukuro. Par rapport aux autres centralités périphériques, Ikebukuro n'est par conséquent pas au même niveau en matière d'offre d'activités (tabl. 07). Cette planche présente également le nombre et la provenance des flux d'actifs entrants dans les cas de deux arrondissements centraux (*Chiyoda-ku* et *Chûô-ku*) et d'un arrondissement périphérique (*Shinjuku-ku*). Comparativement, ces cartes montrent de fortes disparités entre les deux types de centralités. Le premier type reçoit des actifs résidents en tout points du territoire métropolitain et depuis les préfectures limitrophes. Le second attire une population active moins importante, qui réside dans un rayon beaucoup plus réduit. Ce phénomène s'explique par la nature des activités présentes dans l'hypercentre, qui sont davantage diversifiées et spécialisées. Il montre surtout que, à cette période, les centralités périphériques émergentes fonctionnent encore à une échelle locale, à la manière de centres urbains et non de centres métropolitains (fig. 29).

Tableau 07 : Populations diurne et nocturne dans les arrondissements des gares de Tôkyô, Ikebukuro, Shinjuku et Shibuya, à Tôkyô en 1955

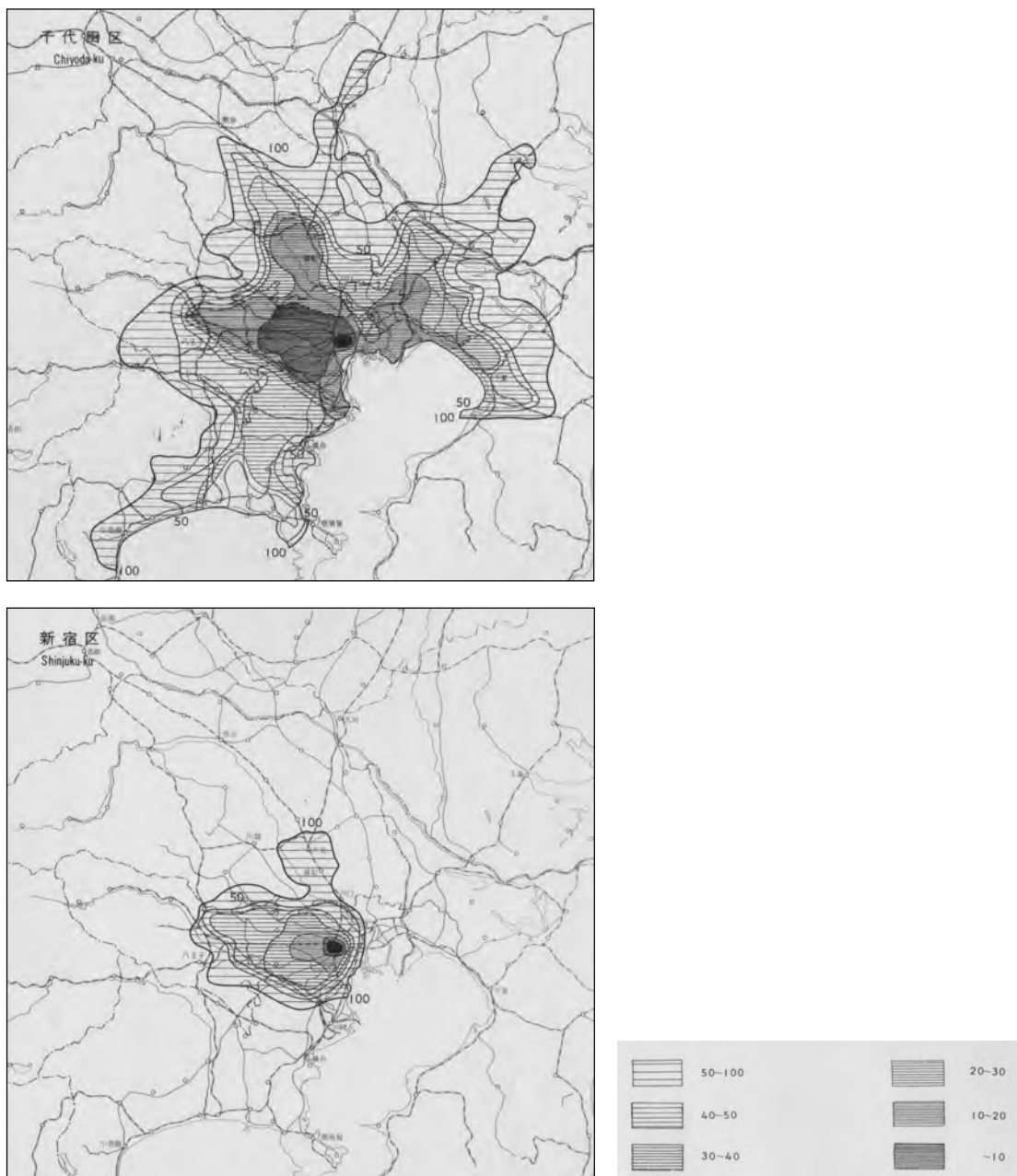
Source : TÔKYÔ-TO / TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT (ed.), *ibid.*, 03.1961, p. 5.

ARRONDISSEMENT (gare principale)	SUPERFICIE (km ²)	POPULATION RÉSIDENTE OU NOCTURNE	DENSITÉ MOYENNE (hab. / km ²)	FLUX ENTRANT (+) OU SORTANT (-)	DENSITÉ DIURNE MOYENNE (pers. / km ²)
HYPERCENTRE					
Chiyoda (Tôkyô)	11,52 (*)	122 745	10 655 (**)	+ 371 928	42 940
Chûô (Tôkyô)	9,65	171 316	17 753	+ 277 194	46 477
CENTRALITÉS OUEST					
Toshima (Ikebukuro)	13,01	300 557	23 102	- 12 941	22 107
Shinjuku (Shinjuku)	18,04	348 675	19 328	+ 28 671	20 917
Shibuya (Shibuya)	15,11	243 410	16 109	+ 2 640	16 284

(*) : soit 1 152 hectares. (**) : soit 106 habitants à l'hectare.

NB : nous ajoutons les densités.

A – Les modes de transformation de la métropole :
d'un urbanisme des réseaux à un système de centres multiples



Figures 29 (a) et (b) : Extraits de la planche n° 2.3 « *Toshin he no jinkō ryūdō / Travel to work into central Tokyo and Subcenter districts* » à Tôkyô en 1955 (en haut : arrondissement de Chiyoda ; en bas : arrondissement de Shinjuku)

Source : TÔKYÔ-TO / TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT (ed.), *ibid.*, 03.1961, p. 5.

Légende

Chaque isogramme indique la proportion de résidents actifs qui se déplacent vers l'arrondissement considéré. Par exemple : l'isogramme « 50 » signifie qu'un résident actif sur 50 a son lieu de travail dans l'arrondissement de Chiyoda ou de Shinjuku.

En matière de transports collectifs, les cartes de répartition des flux de voyageurs ne tiennent compte que des réseaux publics (train, métro, tramway et bus) de la métropole. Dans la mesure où la ligne de ceinture Yamanote opère une frontière franche entre le réseau (suburbain) des chemins de fer privés et le réseau (urbain, suburbain et régional) des chemins de fer publics, l'analyse ne peut porter qu'à l'échelle du territoire central.⁶⁵ La géographie des réseaux diffère selon les modes : tramway et bus forment chacun un réseau dense de lignes maillées tandis que train et métro décrivent un système d'axes traversants ou de ceinture.⁶⁶ L'hypercentre capte les flux les plus importants, quels que soient les modes. En revanche, les trois centralités périphériques présentent des charges de flux variables en fonction des modes. En ce qui concerne le trafic ferroviaire (train et métro), Shinjuku est la plus chargée dans la mesure où elle accueille également un trafic de nature régionale (*Chûô sen*). Viennent ensuite, dans l'ordre, Shibuya puis Ikebukuro. En ce qui concerne le trafic des bus, seule Shinjuku a une place significative. Enfin, en ce qui concerne le trafic des tramways, les trois centralités périphériques absorbent des flux de voyageurs importants et de niveaux équivalents (fig. 30a et 30b).

En matière de déplacements routiers, pour l'année 1959, les cartes de répartition des flux de véhicules individuels révèlent une utilisation de ce mode de transport à l'échelle d'un territoire très circonscrit. Sa taille est inférieure à celle du territoire métropolitain et à peine supérieure à celle du territoire central délimité par la ceinture ferroviaire Yamanote. En règle générale, ce mode de transport est donc utilisé pour des déplacements de proximité. En termes d'intensité, les axes de l'hypercentre sont les plus chargés. Seule une poignée de voies radiales supporte un trafic un peu plus intense que le reste du réseau. En revanche, l'orientation des déplacements inter-quartiers montre que les itinéraires les plus pratiqués s'effectuent entre l'hypercentre et les centralités périphériques, et à l'intérieur de l'hypercentre (fig. 30c et 30d).

⁶⁵ La loi de 1938 sur la régulation des transports terrestres (*rikujô kôtsû jigyô chôsei hô*) protège le réseau public de la concurrence des opérateurs privés : elle interdit aux chemins de fer suburbains privés d'étendre leurs réseaux à l'intérieur du périmètre de la ligne Yamanote.

⁶⁶ À l'époque de ces relevés (1955 et 1957), il n'existe que deux lignes de métro : Shibuya-Ueno-Asakusa (*Ginza sen*) et Shinjuku-Ikebukuro (*Marunouchi sen*).



Figure 30 (a) (gauche) : Extrait de la planche n° 7.1 « *Kokutetsu - chikatetsu yusôryô / Volume of passengers - national railways and underground railways* » à Tôkyô en 1955

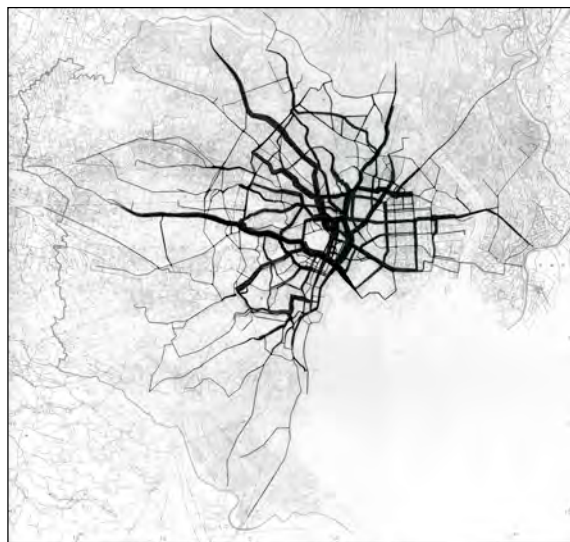


Figure 30 (b) (droite) : Extrait de la planche n° 7.2 « *Shiden - tororî - shibasû yusôryô / Volume of passengers - tram car, buses and trolley buses* » à Tôkyô en 1957

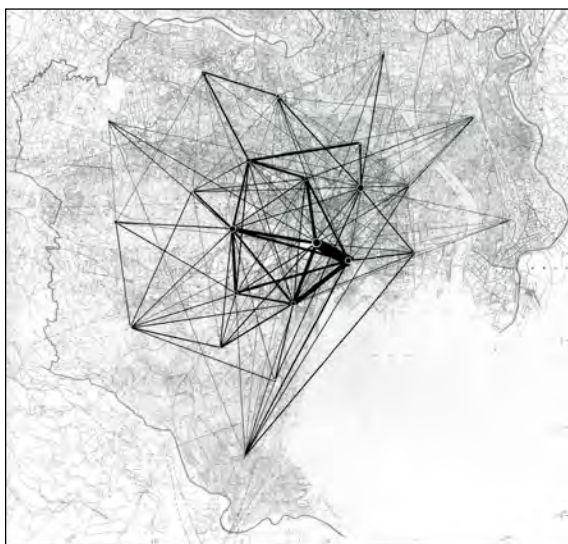


Figure 30 (c) (gauche) : Extrait de la planche n° 7.3 « *Jidôsha yusôryô / Volume of passengers - motor vehicles* » à Tôkyô en 1959



Figure 30 (d) (droite) : Extrait de la planche n° 7.4 « *Gairo kôtsûryô / Traffic volume - motor vehicles* » à Tôkyô en 1959

Source : TÔKYÔ-TO / TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT (ed.), *ibid.*, 03.1961, p. 23, 24, 25 et 26.

La répartition des activités dominantes : des polarisations multiformes

Six planches informent le thème « Industrie et commerce ». Nous sélectionnons celles qui rendent compte de la répartition des activités dominantes et communes aux cinq arrondissements étudiés (n° 5.1 et n° 5.4 à 5.6), soit :

- n° 5.1 : la densité des usines par zone, le nombre d'usines par arrondissement en 1959,
- n° 5.4 : le nombre d'établissements bancaires par arrondissement, leur répartition sur l'ensemble du territoire de la métropole et par rapport aux zones commerciales en 1959,
- n° 5.5 : le nombre d'équipements culturels / de loisirs et hôteliers par arrondissement, leur répartition sur l'ensemble du territoire de la métropole et par rapport aux zones commerciales en 1959,
- n° 5.6 : le nombre de grands magasins par arrondissement, leur répartition sur l'ensemble du territoire de la métropole et par rapport aux zones commerciales en 1959.

La plus forte concentration d'établissements à caractère industriel se situe à l'est de la métropole. La ligne de chemin de fer nord-sud (*Keihin-Tôhoku sen*, soit l'arc est de la ligne Yamanote et ses prolongements)⁶⁷ constitue une frontière nette entre l'ouest du territoire, où les densités de ces établissements dépassent rarement 200 usines / km², et l'est où elles atteignent en revanche jusqu'à 600 usines / km². De fait, *Chûô-ku* qui se situe à l'est de cette ligne, fait partie des arrondissements centraux où l'activité manufacturière est encore présente. En revanche, les trois arrondissements périphériques présentent tous une concentration relativement faible de ce type d'activité (fig. 31a).⁶⁸

⁶⁷ Cette ligne est utilisée pour le trafic voyageurs et le fret. Elle relie la région industrielle du Tôhoku au nord à celle de Kawasaki et au port de Yokohama au sud de la capitale.

⁶⁸ En 1959, le nombre d'entreprises en activité dans ces arrondissements est (par ordre décroissant) : *Chûô-ku* (1 011), *Shinjuku-ku* (985), *Shibuya-ku* (778), *Toshima-ku* (737), *Chiyoda-ku* (610). À titre comparatif, le nombre le plus élevé est 6 701 (*Sumida-ku*, à l'est) et le plus faible est 324 (*Nerima-ku*, au nord-ouest).

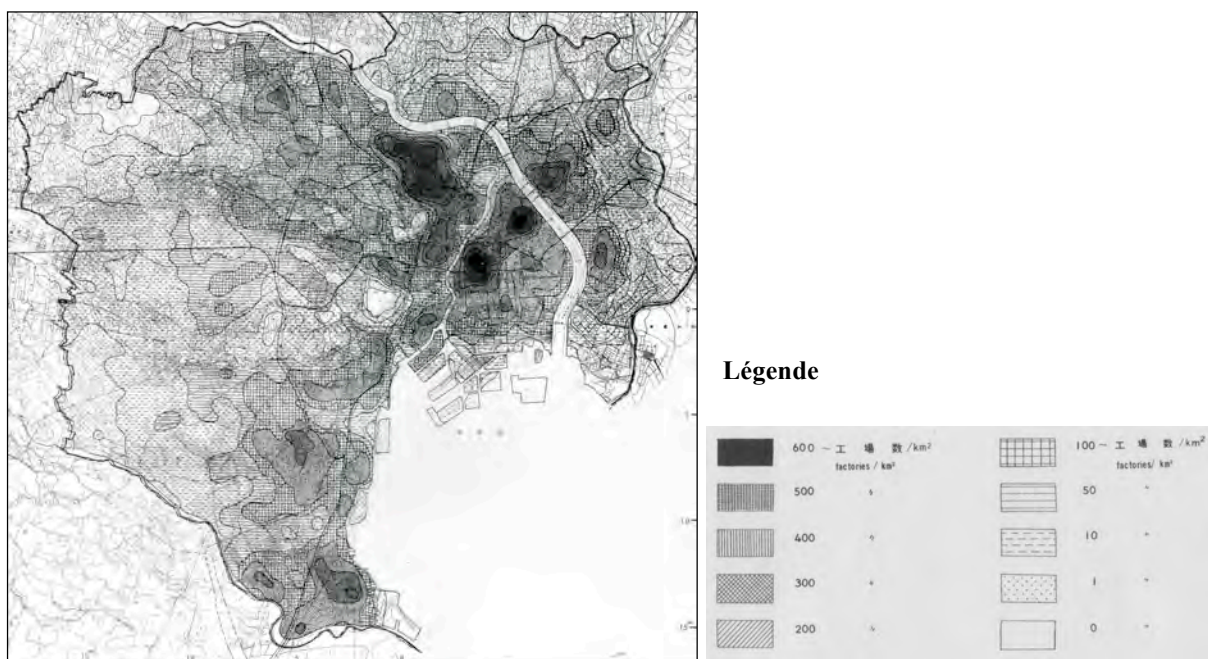


Figure 31 (a) : Extrait de la planche n° 5.1 « *Jigyôsho bunpu mitsudo / Distribution of factories* » à Tôkyô en 1959

Source : TÔKYÔ-TO / TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT (ed.), *ibid.*, 03.1961, p. 15.

Pour évaluer la présence des activités commerciales dans les 23 arrondissements de la capitale, le choix des domaines sélectionnés par les auteurs de l'atlas (banque, culture / loisirs, hôtellerie, vente au détail) s'avère représentatif de ceux que l'on trouve *a priori* en nombre, et traditionnellement ensemble, dans des quartiers de type central. En comparant quantitativement la présence de ces domaines d'activité entre les deux arrondissements centraux et les trois périphériques, quelques singularités apparaissent. Certaines activités spécifiques sont caractéristiques des arrondissements centraux (banques, hôtels « de type européen »), d'autres — toutefois dans une moindre mesure — des arrondissements périphériques (équipements culturels / de loisirs,⁶⁹ hôtels traditionnels) (fig. 31b et 31c). Le nombre des points de vente au détail, tout types confondus, y varie du simple (périphérique) au double (central). Ainsi, les arrondissements où le nombre de commerces est le plus important sont localisés au centre : *Chûô-ku* et *Taitô-ku* (respectivement 10 177 et 10 384)

⁶⁹ D'après ces statistiques, tous les arrondissements de la capitale sont dotés de salles de cinéma, parfois même en nombre important. En revanche, en-dehors des cinq arrondissements examinés, les salles de spectacle sont rares.

tandis que les moins fournis sont les plus excentrés.⁷⁰ Comparés à ces extrêmes, les trois arrondissements péricentraux se situent à un échelon intermédiaire (tabl. 08). Ce sont en revanche les seuls, comme les deux arrondissements centraux et *Taitô-ku*,⁷¹ où des établissements du type grand magasin sont implantés. En outre, la carte correspondante (n° 5.6 / fig. 31d) montre que ces grands magasins y sont concentrés exclusivement au niveau des gares principales (Ikebukuro, Shinjuku, Shibuya). En règle générale, la répartition spatiale de toutes ces activités révèle en revanche des différences importantes entre l'hypercentre et les centralités périphériques. Dans le cas des arrondissements centraux, cette répartition est homogène et continue. Au-delà, elle se concentre le long des axes du tramway et du chemin de fer, et plus spécifiquement au niveau des gares. Dans le cas des arrondissements périphériques, au niveau des gares d'Ikebukuro, de Shinjuku et de Shibuya, les concentrations d'activités commerciales sont les plus élevées tandis que leur répartition tend à se diffuser de manière aréolaire, à la manière des arrondissements centraux.

Tableau 08 : Activités dominantes dans les arrondissements des gares de Tôkyô, Ikebukuro, Shinjuku et Shibuya, à Tôkyô en 1959

Source : TÔKYÔ-TO / TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT (ed.), *ibid.*, 03.1961, p. 18-20.

ARRONDISSEMENT (gare principale)	SUPERFICIE (km ²)	NOMBRE D'ÉTABLISSEMENTS BANCAIRES (*) (dont sièges)	NOMBRE D'ÉQUIPEMENTS CULTURELS OU DE LOISIRS (**)	NOMBRE D'HÔTELS (dont hôtels « de type européen »)	NOMBRE DE COMMERCES (dont grands magasins) ET DE RESTAURANTS (***)
HYPERCENTRE					
Chiyoda (Tôkyô)	11,52	102 (12)	29	172 (14)	5 559 (7) + 1 319
Chûô (Tôkyô)	9,65	162 (16)	33	204 (6)	10 177 (2) + 2 407
CENTRALITÉS OUEST					
Toshima (Ikebukuro)	13,01	45 (2)	36	229	5 502 (4) + 1 765
Shinjuku (Shinjuku)	18,04	51 (5)	56	389 (1)	5 630 (3) + 2450
Shibuya (Shibuya)	15,11	33 (2)	35	253	4 068 (1) + 1 339

(*) : les établissements bancaires regroupent banques et organismes de crédit. (**) : cinémas, théâtres, etc.

(***) : les chiffres des commerces et restaurants datent de 1958. Les grands magasins répertoriés ici ont une surface de 1 500 m² et plus.

⁷⁰ *Nerima-ku* à l'ouest : 2 870 et *Edogawa-ku* à l'est : 3 511. En ce qui concerne le nombre de restaurants, les extrêmes sont identiques mais *Shinjuku-ku* arrive également en tête du classement.

⁷¹ Rappelons que *Taitô-ku* est contigu aux deux arrondissements centraux.

A – Les modes de transformation de la métropole :
d'un urbanisme des réseaux à un système de centres multiples

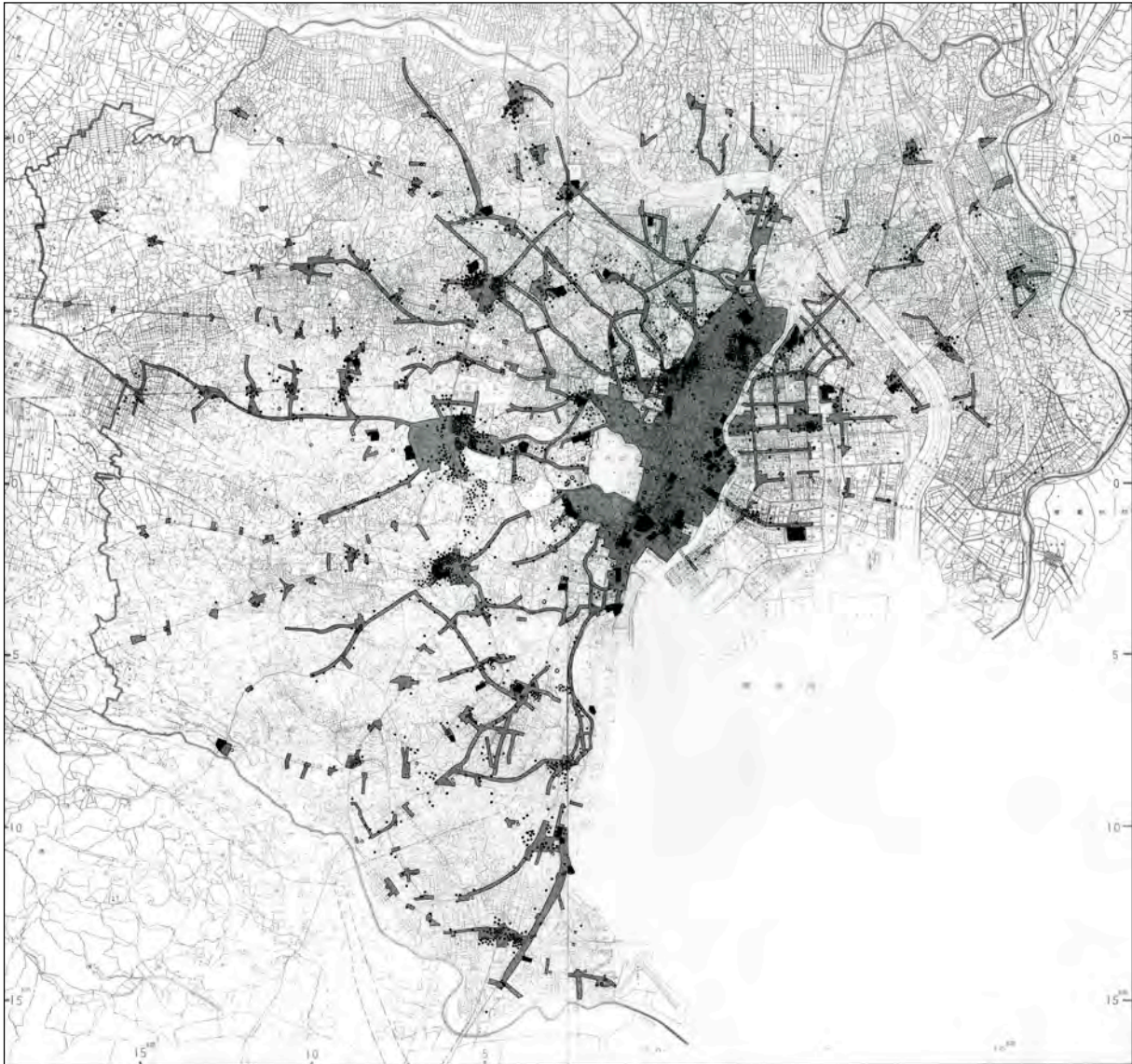


Légende

○	銀行本店 head office of a city bank	○	信用金庫支店 branch
○	銀行支店 branch office of a city banks	■	商業地域 commercial district
○	信用金庫本店 credit institution		

Figure 31 (b) : Extrait de la planche n° 5.4 « *Kinyū kikan bunpu / Distribution of banking institution* » à Tôkyô en 1959

Source : TÔKYÔ-TO / TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT (ed.), *ibid.*, 03.1961, p. 18.



Légende

○	映 画 館 cinema	■	三 業 地 geisha house quarters
●	旅 館 Japanese hotel	■	商 業 地 域 commercial district
○	ホ テ ル hotel		

Figure 31 (c) : Extrait de la planche n° 5.5 « *Shukuhaku - goraku shisetsu* / Distribution of hotels and amusement facilities » à Tôkyô en 1959

Source : TÔKYÔ-TO / TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT (ed.), *ibid.*, 03.1961, p. 19.

A – Les modes de transformation de la métropole :
d'un urbanisme des réseaux à un système de centres multiples



Légende

○	大 百 貨 店 large department store (1500m ² 以上)	●	ス ト ア daily shopping store
○	小 百 貨 店 small department store	■	商 業 地 shopping area

Figure 31 (d) : Extrait de la planche n° 5.6 « *Kōshōgyō shisetsu / Distribution of retail trades in the ward area* » à Tôkyô en 1959

Source : TÔKYÔ-TO / TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT (ed.), *ibid.*, 03.1961, p. 20.

A4. Place et rôle de la gare dans les documents d'urbanisme : un instrument implicite du polycentrisme

Pour mesurer l'évolution de la place et du rôle de la gare dans la construction ou la reconnaissance d'une métropole polycentrique, l'examen des différents plans d'occupation des sols (*yôto chiikitô toshikeikaku zu*) de la ville puis de la métropole de Tôkyô est éclairant. En matière de maîtrise de la croissance urbaine, l'inefficacité des méthodes et des outils empruntés aux cultures occidentales — notamment européennes — dès les prémices de la mise en place du nouveau système d'urbanisme par le Gouvernement au cours de l'ère Taishô (1912-1926), a été maintes fois dénoncée par les historiens de l'urbanisme (nippons ou non). Il ne s'agit pas ici de vérifier leur pertinence ou leur efficacité,⁷² mais plutôt de mettre à jour la lecture de l'organisation urbaine de ce territoire qu'opèrent les urbanistes à différentes époques et qui transparaît à travers ces documents d'urbanisme. Dans la mesure où le plan d'occupation des sols combine à la fois la prise en compte d'un existant et une orientation pour un futur proche, cet outil révèle — certes, sans leur donner entièrement forme — les grandes lignes de l'organisation urbaine présente et à venir d'un territoire donné. Dans le cas précis de Tôkyô, jusqu'au premier plan directeur pour l'aménagement du territoire de la capitale (*shutoken seibi keikaku*) publié en 1958, les plans d'occupation des sols constituent en effet les instruments uniques et par conséquent majeurs de la planification urbaine à grande échelle. Au préalable de ce tournant des années 1950-1960, deux moments importants, marqués par les contextes de reconstruction à la suite du Grand séisme du Kantô de 1923 puis des bombardements aériens de 1945, sont à prendre en compte dans la mesure où leur impact sur les grandes orientations d'occupation du sol est encore à l'œuvre aujourd'hui.

Comme nous l'avons précisé plus haut, le Gouvernement désigne pour Tôkyô le périmètre d'une aire de planification urbaine (*toshikeikaku kuiki*) en 1922. Cette aire, d'une superficie supérieure à celle du territoire communal, est définie selon un rayon de seize kilomètres à partir de la gare centrale de Tôkyô. Cette nouvelle lecture du territoire par les édiles fait apparaître une volonté de figurer et d'organiser le territoire métropolitain à partir d'un nouveau type de centre, en l'occurrence moderne. Jusqu'alors, le point de référence de la

⁷² Par exemple, l'historien Ishizuka Hiromichi estime que le système de zonage ne fut « guère efficace » à cette époque : « And the system of use zoning, aimed at preparing the environment by classifying the urban area by its various uses such as residence, commerce and industry, was hardly effective. » ISHIZUKA Hiromichi and ISHIDA Yôrifusa, (eds), *op. cit.*, 1988, p. 17.

capitale pour le calcul des métriques est encore le lieu-dit Nihonbashi, pont et point d'accès majeur à la cité, haut lieu et carrefour d'échanges commerciaux hérités de l'époque féodale.⁷³ En outre, le site du château du bakufu, devenu palais de l'empereur, n'a plus vocation à être l'unique point focal de l'organisation politico-sociale du territoire depuis la chute du régime féodal. Comme nous le verrons plus en détail par la suite, le rôle urbanistique de ce site dans les projets de réaménagement du centre de la capitale à l'ère Meiji (1868-1912) est désormais partagé avec celui de la gare centrale qui est située à proximité. Ces deux marqueurs encadrent le centre économique historique de la capitale. À partir de l'ère Taishô, les multiples tentatives de rationalisation du territoire urbanisé de Tôkyô nécessitent pour les urbanistes d'en dégager une structure métropolitaine lisible à partir d'éléments stables et repérables. Aussi, la gare centrale de Tôkyô fait-elle office un temps de nouveau point focal à partir duquel une organisation et un fonctionnement urbains peuvent être pensés à grande échelle.⁷⁴

Les premiers plans d'occupation du sol ou l'expression d'une structure urbaine en mutation

Pour mieux saisir cette évolution, rappelons tout d'abord brièvement le contenu d'origine de la première réglementation en matière d'occupation des sols, actée par les premières lois d'urbanisme et de construction (*toshi keikaku hô* et *shigaichi kenchikubutsu hô*) de 1919.⁷⁵ En-dehors des zones en attente, non encore classées (*michitei*), trois catégories principales sont distinguées : résidentielle (*jûkyo chiiki*), commerciale (*shôgyô chiiki*) qui inclut les activités tertiaires, industrielle (*kôgyô chiiki*). Ce classement correspond à des différenciations normatives en termes de programmes, de gabarits et de hauteurs des constructions. À cette époque, les zones « résidentielle » et « commerciale » sont les plus exclusives en matière d'accueil de fonctions dans la mesure où elles seules comportent des restrictions tandis que la zone « industrielle » ne fait l'objet d'aucune restriction d'utilisation particulière. En revanche, en matière d'occupation du sol et de hauteur de construction, les

⁷³ L'importance de *Nihonbashi* provient de sa situation à la croisée de trois des cinq grandes voies pédestres du réseau *Gokaidô* de l'époque d'Edo : *Tôkaidô* (sud-ouest), *Nakasendô* (nord-ouest) et *Ôshû kaidô* (nord-est).

⁷⁴ Paradoxalement, la géométrie prise en compte pour établir ce nouveau périmètre a pour conséquence d'englober un territoire non habité (même si une partie est vouée au développement industriel) à l'est : la baie de Tôkyô.

⁷⁵ ISHIZUKA Hiromichi, *op. cit.*, 1988, p. 17.

catégories « commerciale » et « industrielle » sont les plus souples : des taux d'occupation du sol et des limites de hauteur bâtie élevées y sont autorisés. Ainsi, destinée à être mixte, dense et la plus « verticale », la catégorie « commerciale » est-elle désignée de fait comme la plus « urbaine » (tabl. 09). S'il n'existe pas de catégorie propre aux gares, ou à tout autre type de nœuds de transport, celles-ci sont en fait incorporées aux zones dites commerciales, et bénéficient ainsi des normes de construction les plus permissives.

Tableau 09 : Extrait de « La classification en zones dans le cadre du nouveau code de la construction des zones urbaines », à Tôkyô en 1919

Source : VILLE DE TÔKYÔ, (dir.) *Cent ans d'urbanisme à Tôkyô*, coll. Bibliothèque municipale de Tôkyô n° 28, Tôkyô, Ville de Tôkyô, 1994, p. 21.

TYPE DE QUARTIER	UTILISATION DÉSIGNÉE	TAUX IMMEUBLE / TERRAIN	HAUTEUR ABSOLUE
QUARTIER D'HABITATION	Sont proscrits : - usines (quinze ouvriers ou plus) - garages (cinq véhicules ou plus) - théâtres, cinémas, restaurants, etc. - entrepôts de location - crématoires, abattoirs, usines d'incinération de déchets	6 / 10 ou moins	19,60 m ou moins (*)
QUARTIER COMMERÇANT	Sont proscrits : - usines (50 ouvriers ou plus) - crématoires, abattoirs, usines d'incinération de déchets	8 / 10 ou moins	30,30 m ou moins (**)
QUARTIER INDUSTRIEL	Utilisation libre (bâtiments classés comme autorisés exclusivement dans les quartiers industriels).	7 / 10 ou moins	
QUARTIER NON DÉSIGNÉ	Utilisation libre, à l'exception des grandes usines et entrepôts traitant des matières toxiques ou dangereuses.		

(*) Soit en réalité 65 *shaku* ; le *shaku* est une unité de mesure qui correspond à un pied (30,3 centimètres). (**)
Soit en réalité 100 *shaku*, et souvent arrondis à 31 mètres.

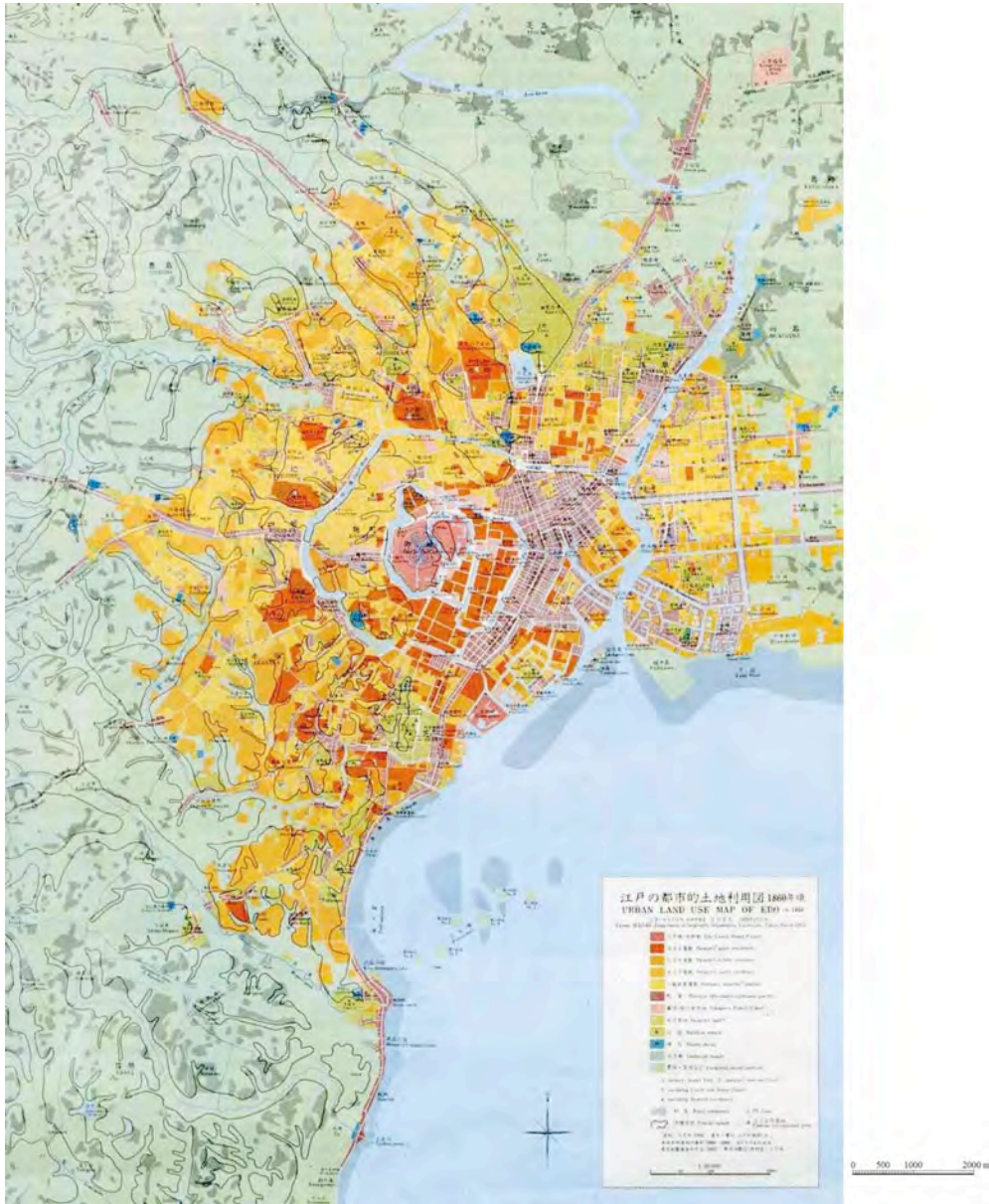


Figure 32 : « Carte d'occupation urbaine des sols de la ville d'Edo en 1860 » réalisée par le géographe Masai Yasuo en 1973 (*Ochanomizu daigaku* [Université d'Ochanomizu])

Source : VILLE DE TÔKYÔ (dir.), *Cent ans d'urbanisme à Tôkyô*, coll. Bibliothèque municipale de Tôkyô n° 28, Tôkyô, Ville de Tôkyô, 1994, p. 3.

Légende

- | | | | |
|----------|--|----------------------------------|--|
| (rose) | 1. Château d'Edo, palais de Hama | 7. Terres de la famille Tokugawa | |
| (orange) | 2. Résidences de <i>daimyô</i> (principales) | (vert) | 8. Terres de <i>daimyô</i> |
| | 3. Résidences de <i>daimyô</i> (secondaires) | | 9. Temples bouddhistes |
| | 4. Résidences de <i>daimyô</i> (villas) | (bleu) | 10. Sanctuaires shintoïstes |
| | 5. Quartier de samourais ordinaires | | 11. Temples confucéens |
| (violet) | 6. Quartier de marchands et d'artisans | | 12. Terres agricoles, inoccupées, etc. |

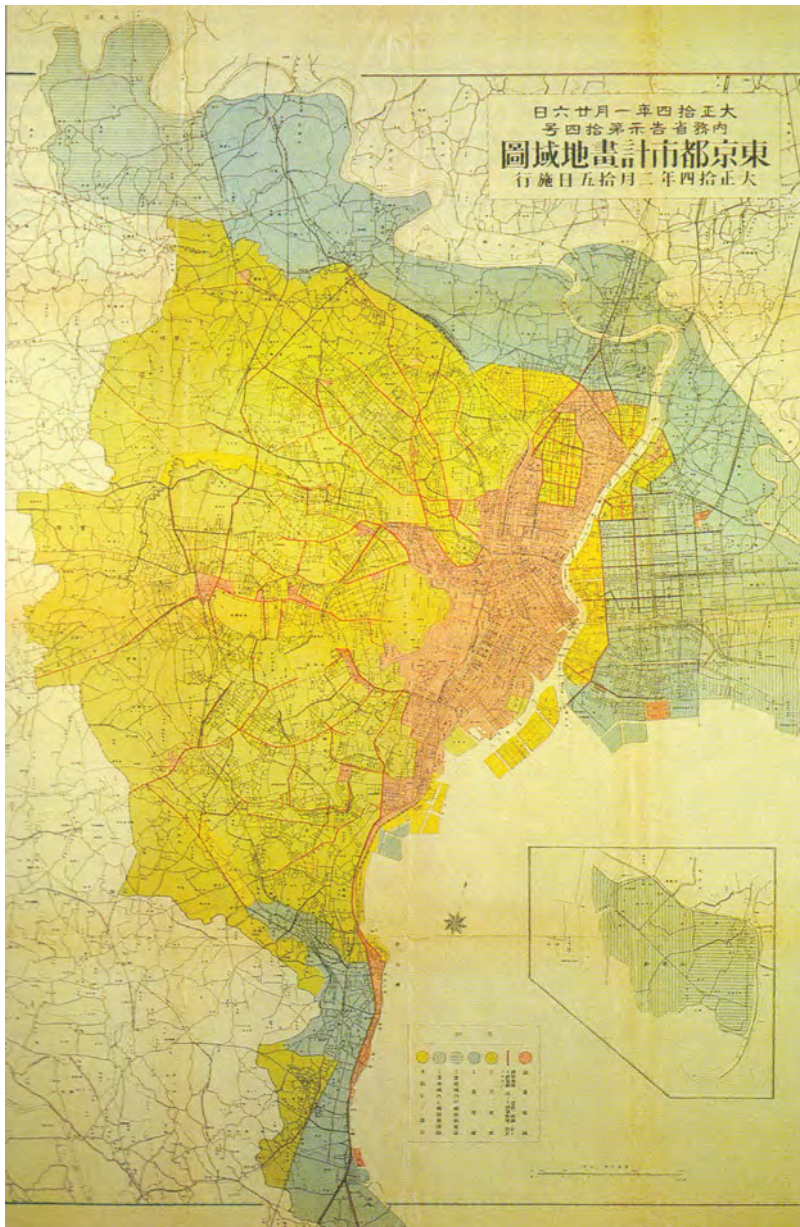


Figure 33 : Plan d'occupation des sols de la ville de Tôkyô (*Tôkyôshi keiryô chiiki chizu*), adopté en 1925

Source : VILLE DE TÔKYÔ (dir.), *ibid.*, 1994, p. 17.

Légende

Les trois zones principales :

En rose, les zones et alignements commerciaux.

En jaune, les zones résidentielles.

En bleu, les zones industrielles.

Deux ans après le Grand séisme du Kantô qui précipite les besoins en matière de réaménagement du territoire urbain, le premier découpage de la ville de Tôkyô selon le principe du zonage est finalement adopté (*Tôkyô-shi keiriyô chiiki*). Ce découpage établit six zones distinctes : commerciale, résidentielle, industrielle, industrielle spéciale, de voies commerciales, non spécifiée.⁷⁶ Il couvre cependant un territoire à peine supérieur à celui qui est défini par les limites communales officielles, et présente en cela un décalage entre territoire habité et territoire planifié, ville centrale et ville périphérique. Toutefois, le plan d'occupation des sols qui en résulte fait apparaître une première évolution importante quant à la définition, dans le cas de Tôkyô tout au moins, de la notion de centralité de la part des urbanistes dans la mesure où la zone dite « commerciale » peut être apparentée à ce qui définit (de) la centralité urbaine. Une série de voies et deux territoires distincts sont désignés comme tels. Le premier est un vaste territoire linéaire nord-sud qui s'étend du nord d'Asakusa au sud de Shinagawa, en englobant les quartiers centraux Nihonbashi, Marunouchi (où se situe la gare centrale de Tôkyô) et Ginza. Ce premier ensemble est délimité à l'est par l'eau (*Sumida-gawa* et baie). Il englobe la ville basse (*shitamachi*) et Shinagawa, la première ville d'étape de la *Tokaidô*. Le second est en revanche un chapelet de petits territoires ponctuels situés à l'ouest de la ville, le long d'un axe issu de la rencontre des voies héritées de l'époque féodale, *Ôme kaidô* et *Kôshû kaidô*, qui mène au palais impérial. Le quartier développé autour de la gare de Shinjuku y est inclus. Cette première délimitation de la zone commerciale du Tôkyô de la fin de l'ère Taishô, un demi-siècle après la restauration de Meiji, est encore fortement empreinte de l'héritage géo-morphologique de l'époque féodale. Exceptée l'intégration du quartier de la gare de Shinjuku, les orientations en matière de zones commerciales ne projettent pas encore de vision neuve en lien avec la ville moderne émergente. La métropole est encore envisagée comme un territoire monocentré (fig. 32 et 33).

En 1929, le découpage en six zones spécifiques est appliqué à un territoire plus vaste qui correspond plus ou moins à l'aire de planification urbaine⁷⁷ définie sept ans auparavant, dans la perspective de pallier le décalage entre territoire habité et territoire planifié.⁷⁸ Les

⁷⁶ La première loi de construction (*shigaichi kenchikubutsu hô*) de 1919, qui ne portait que sur les constructions urbaines, en prévoyait huit.

⁷⁷ WATANABE Shun-ichi J., *op. cit.*, 1984, p. 425.

⁷⁸ Les années postérieures au Grand séisme du Kantô (1923) voient une relocalisation massive des habitants à l'ouest de la ville, secteur moins touché par les incendies.

zones désignées lors du premier plan d'occupation des sols de 1925 sont simplement étirées jusqu'aux nouvelles limites administratives (au nord-est, au-delà de la *Sumida-gawa*, à l'ouest, et au sud jusqu'à la *Tama-gawa*), renforçant ainsi une approche radioconcentrique de la métropole. Cet agrandissement du territoire métropolitain contrôlé en matière d'usage des sols s'accompagne d'un élargissement de la zone dite commerciale, soit de la centralité de Tôkyô. Toutefois, dans ce cas précis, il ne s'agit pas d'un simple prolongement de la zone délimitée précédemment. Au contraire, cette nouvelle zone commerciale fait apparaître une figure éclatée. Aux deux zones classées par le plan d'occupation des sols de 1925, sont ajoutés deux autres petits territoires ponctuels situés au nord-ouest et au sud-ouest de la ville, qui correspondent respectivement aux quartiers des gares de Ikebukuro et de Shibuya. D'autres territoires, de superficie moindre, sont également désignés : Nakano à l'ouest (gare de l'actuelle ligne Chûô), Kitasenju au nord-est (gare de l'actuelle ligne Jôban), par exemple. Aussi, cette nouvelle figure confirme-t-elle l'évolution de l'approche urbanistique de Tôkyô, qui demeure centrée sans toutefois être résolument monocentrique. La gare centrale de Tôkyô n'est plus le seul point focal de la métropole moderne : c'est désormais un chapelet de grandes gares qui fournit les clés de l'organisation et du fonctionnement urbains de ce vaste territoire central. Enfin, en 1935, la mise à jour du plan d'occupation des sols étend son application jusqu'aux nouvelles limites officielles du territoire communal (soit la superficie des 35 arrondissements désignée en 1932). Les catégories ne sont pas modifiées, sauf dans le cas de l'industrie où une hiérarchie est mise en place en lien avec le contexte militaro-industriel de l'époque. L'orientation générale du plan précédent n'est toutefois pas remise en cause (fig. 34a, 34b et 34c).⁷⁹

Les plans d'occupation du sol de l'immédiat après-guerre, ferment d'une structure urbaine polycentrique

Les nouvelles orientations en matière d'aménagement urbain qui tentent d'être appliquées au cours de la reconstruction de la capitale modifient le découpage du territoire en matière d'occupation des sols, successivement à deux niveaux. D'une part, un nouveau type

⁷⁹ Cette analyse s'appuie sur l'article et les schémas cartographiques suivants : KONNO Akira et HIROSE Miyokô, « Tôkyô-to ni okeru yôto chiiki shitei no henshen (Évolution des désignations en matière d'occupation des sols de la métropole de Tôkyô) », *Toshi keikaku*, vol. 8, n° 3, 1960, p. 25-41.

de zone est ajouté au classement en 1946. D'autre part, une nouvelle forme de zone dite « commerciale » est intégrée en 1951.

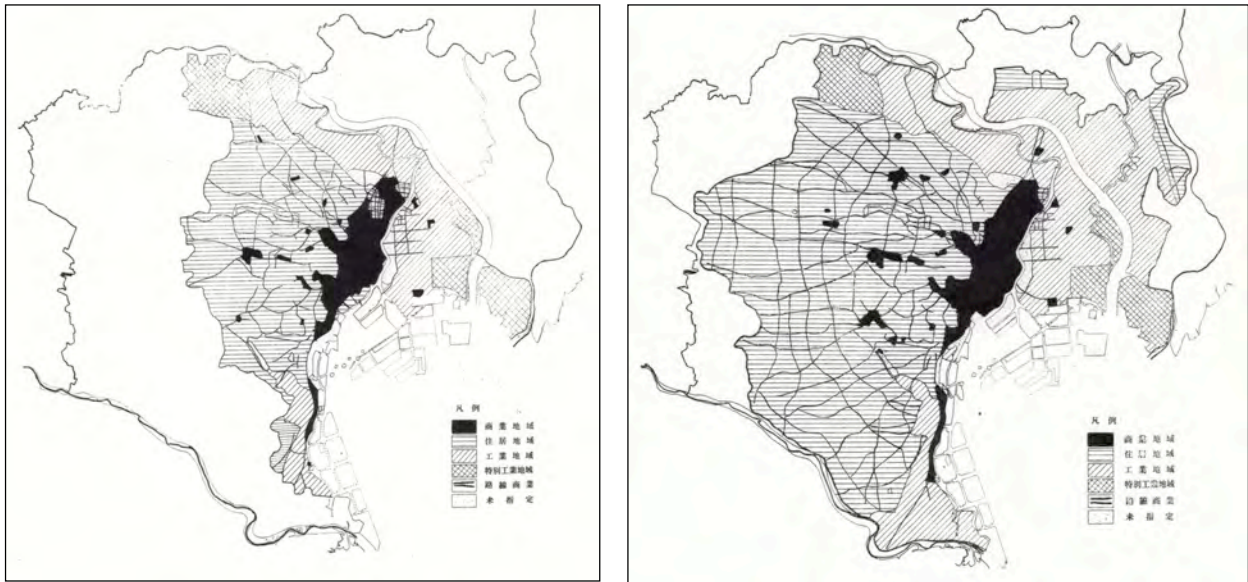
Le troisième plan d'occupation des sols de Tôkyô est édité en 1946, parallèlement au plan de reconstruction, et couvre l'ensemble des arrondissements de la capitale (fig. 34d). Il ne comporte plus cette fois que cinq zones distinctes : commerciale, résidentielle, industrielle, non encore classée (*mishitei*),⁸⁰ non classée (*mushitei*). Cette dernière désigne clairement ladite « ceinture verte » (*ryokuchi*), à préserver de l'urbanisation. La figure d'ensemble qui se dégage de ce nouveau plan d'occupation des sols au lendemain des destructions de la Seconde guerre mondiale est particulièrement éclatée. L'homogénéité des zones affectées aux trois grandes catégories de base (commerce, résidence, industrie) du plan d'avant-guerre vole en éclats et donne lieu à de plus grandes imbrication et fragmentation des différentes destinations des sols. La réduction drastique des zones industrielles et l'emprise de la ceinture verte en couronne laissent place à une vaste zone résidentielle parsemée de nombreuses zones commerciales. En sus des quatre grandes zones commerciales déterminées avant-guerre (autour des gares de Tôkyô, Shinjuku, Ikebukuro et Shibuya), un archipel de centralités périphériques mixtes (résidence et commerce) est désigné à l'échelle du territoire métropolitain. Leurs foyers sont généralement occupés par une gare de chemin de fer. Tandis que le périmètre de la zone commerciale centrale autour de la gare de Tôkyô est légèrement revu à la baisse, les quartiers de gare nouvellement désignés sont localisés tant au sein du territoire central qu'en périphérie, dans le secteur prévu pour la ceinture verte. Cette géographie de centralités urbaines multiples à partir des gares et à l'échelle du grand territoire entérine le principe du polycentrisme à toutes les échelles. Jusqu'en 1945, cette lecture du territoire a contribué à ce que « each new suburban zone has eventually developed into a mature urban part of the inner city. »⁸¹ S'il a toujours existé de fait une hiérarchie parmi ces centralités, la perspective de reconstruction sous-jacente à l'élaboration du plan d'occupation des sols de 1946, fait état d'une orientation plus marquée en la matière. C'est notamment dans ce document que le quartier situé à l'ouest de la gare de Shinjuku — le futur second centre d'affaires de la capitale — est également classé en zone « commerciale ».

⁸⁰ Les zones dites « non encore classées » concernent des territoires en voie de mutation. Par exemple, une partie du quartier de Shinagawa jusqu'alors désignée zone commerciale, sera reclassée en zone résidentielle dans le plan de 1959.

⁸¹ WATANABE Shun-ichi J., *op. cit.*, 1984, p. 427.

La révision de ce plan d'occupation des sols, publiée en 1951, réduit la superficie de la zone destinée à la ceinture verte et lui substitue principalement de nouvelles zones résidentielles (fig. 34e). En matière de zone commerciale, les territoires désignés dans le plan précédent sont maintenus et même élargis pour certains. À ces territoires ponctuels sont ajoutées de nombreuses voies routières qui relient pour la plupart les gares ferroviaires. Ainsi, les édifices construits le long de ces voies bénéficient-ils aussi des normes de construction les plus souples du système — en particulier le plafond de hauteur maximum alors en vigueur pour ce type de zone (31 mètres). Surtout, le classement de ces linéaires situés dans la continuité des quartiers centrés sur les gares ferroviaires, renforce la structure fonctionnelle et spatiale d'une métropole constellée de « nouvelles » centralités périphériques (fig. 35).⁸²

⁸² En matière commerciale, à quelques variantes près, les grands principes de ce plan d'occupation des sols de 1951 sont encore appliqués aujourd'hui.



Figures 34 (a) et (b) : Plans d'occupation des sols de 1925 (*Taishô 14 yôto chiiki chizu*) et de 1929 (*Shôwa 4 yôto chiiki chizu*) de Tôkyô

Source : KONNO Akira et HIROSE Miyokô, « Tôkyô-to ni okeru yôto chiiki shitei no henshen (Évolution des désignations en matière d'occupation des sols de la métropole de Tôkyô) », *Toshi keikaku*, vol. 8, n° 3, 1960, p. 26 et 28.

Légende

De haut en bas :

Zone commerciale (*shôgyô chiiki*)

Zone résidentielle (*jûkyo chiiki*)

Zone industrielle (*kôgyô chiiki*)

Zone industrielle spéciale (*tokubetsu kôgyô chiiki*)

Alignement commercial (*rosen shôgyô*)

Non encore classée (*michitei*)

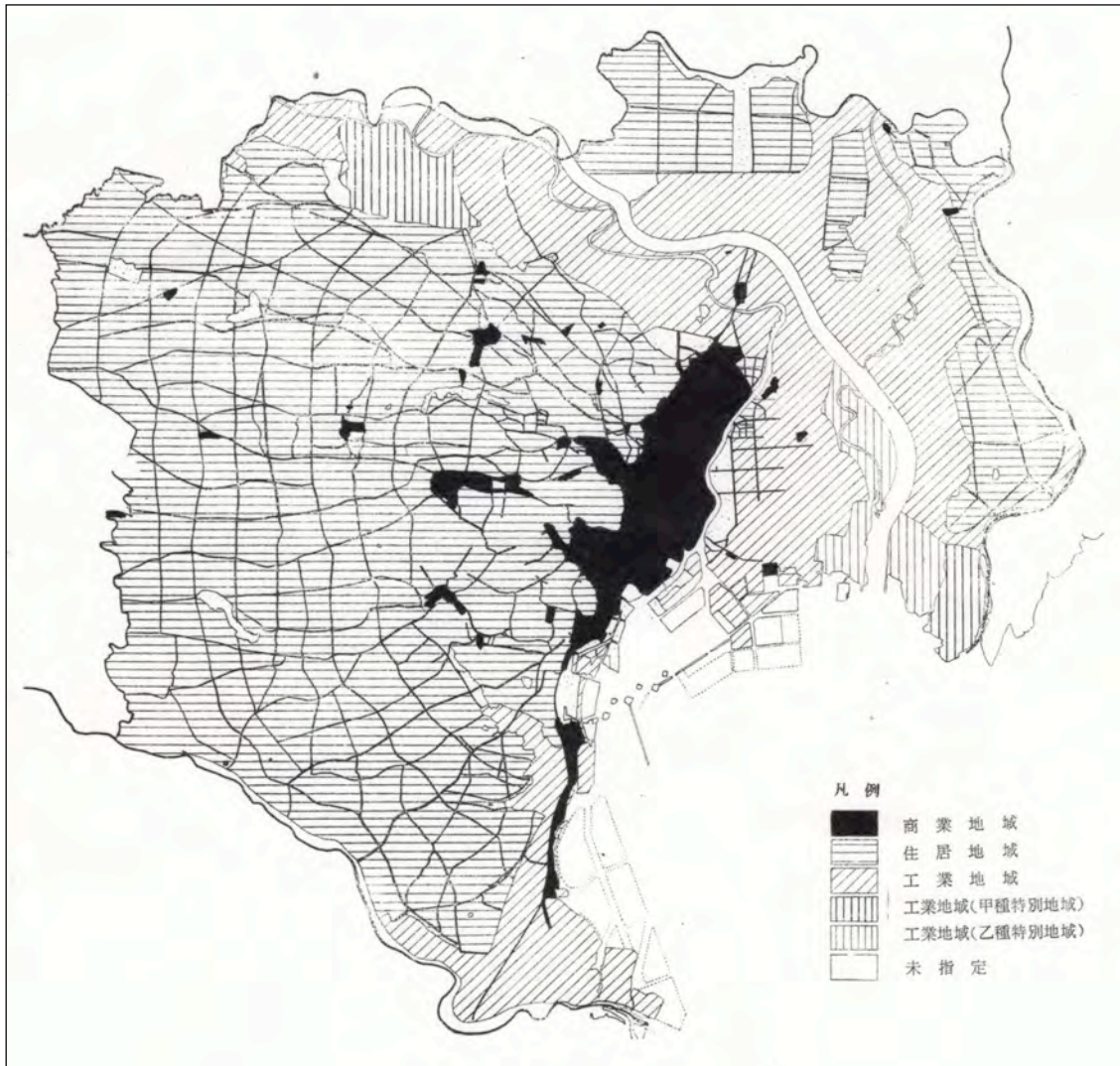


Figure 34 (c) : Plan d'occupation des sols de 1935 (*Shôwa 10 yôto chiiki chizu*) de Tôkyô

Source : KONNO Akira et HIROSE Miyokô, *ibid.*, 1960, p. 30.

Légende

Zone commerciale (*shôgyô chiiki*)

Zone résidentielle (*jûkyô chiiki*)

Zone industrielle (*kôgyô chiiki*)

Zone industrielle (zone spéciale de premier rang) (*kôgyô chiiki [kôshu tokubetsu chiiki]*)

Zone industrielle (zone spéciale de second rang) (*kôgyô chiiki [otsu tokubetsu chiiki]*)

Non encore classée (*michitei*)

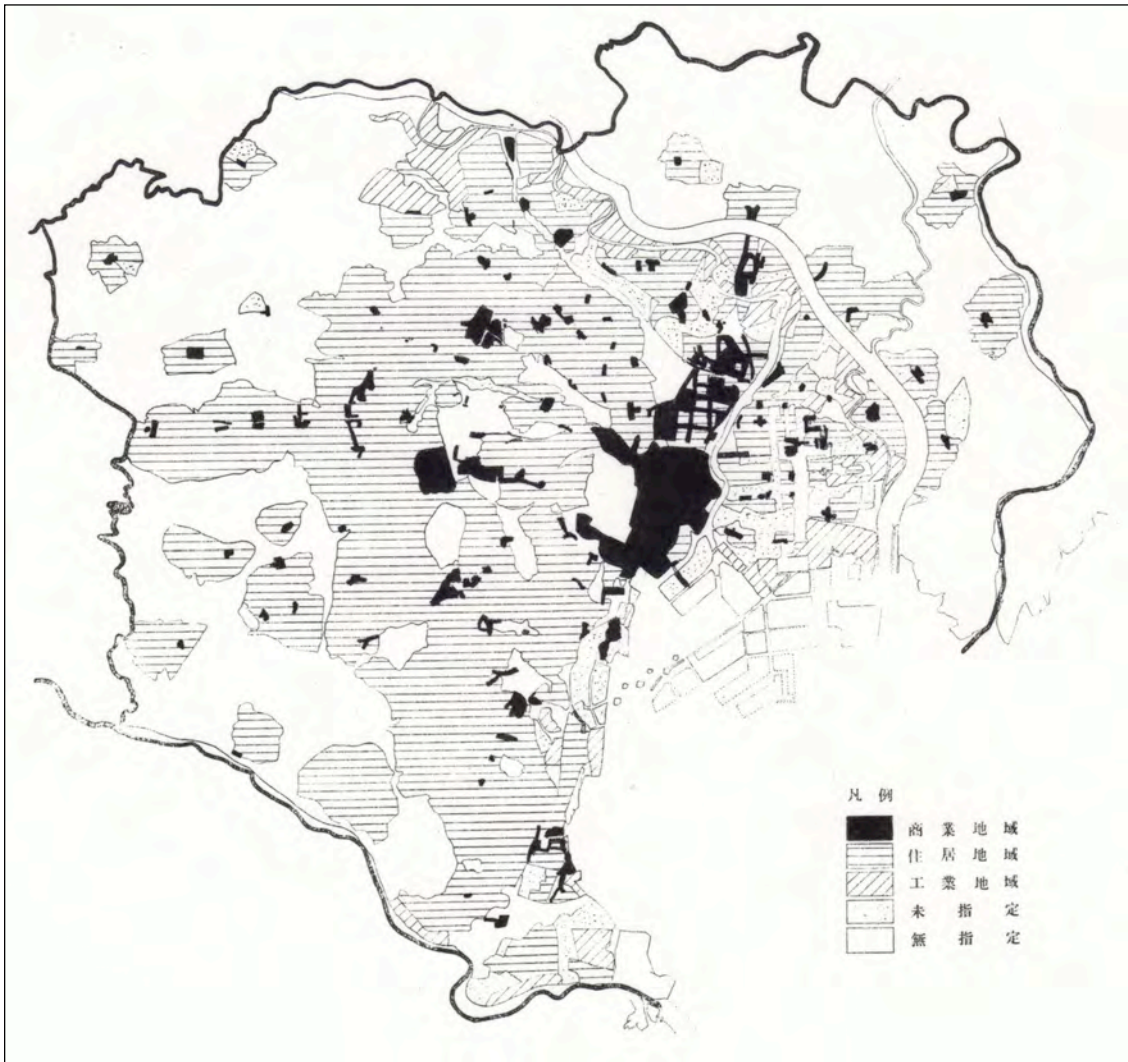


Figure 34 (d) : Plan d'occupation des sols de 1946 (*Shôwa 21 yôto chiiki chizu*) de Tôkyô

Source : KONNO Akira et HIROSE Miyokô, *ibid.*, 1960, p. 31.

Légende

Zone commerciale (*shôgyô chiiki*)

Zone résidentielle (*jûkyô chiiki*)

Zone industrielle (*kôgyô chiiki*)

Non encore classée (*michitei*)

Non classée (*mu shitei*)

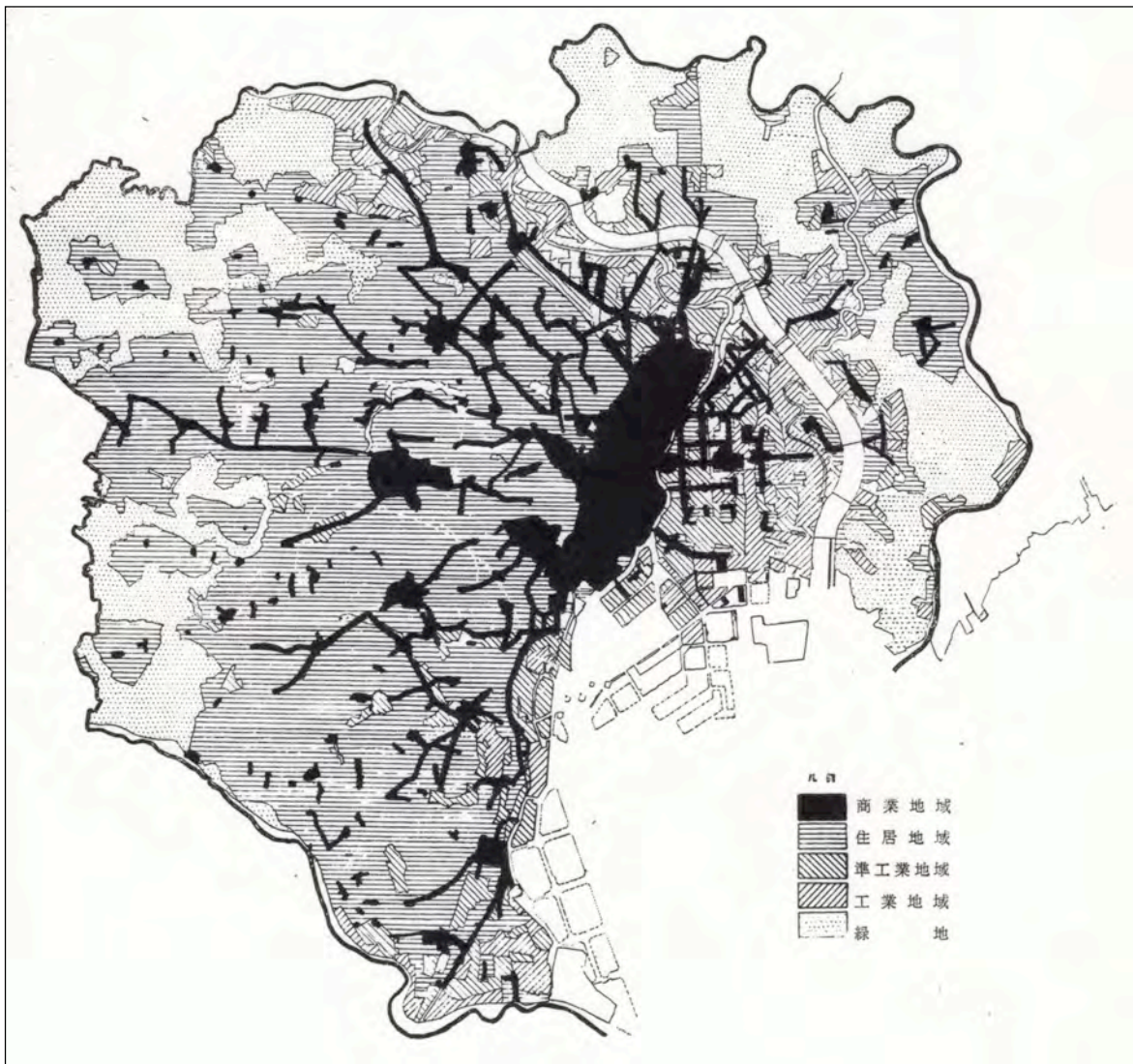


Figure 34 (e) : Plan d'occupation des sols de 1951 (*Shôwa 26 yôto chiiki chizu*) de Tôkyô

Source : KONNO Akira et HIROSE Miyokô, *ibid.*, 1960, p. 34.

Légende

Zone commerciale (*shôgyô chiiki*)

Zone résidentielle (*jûkyo chiiki*)

Zone semi industrielle (*jun kôgyô chiiki*)

Zone industrielle (*kôgyô chiiki*)

« Ceinture verte » (*ryokuchi*)



Figure 35 (a) : Schéma des relations entre la zone commerciale et d'affaires désignée en 1925 et l'emprise du réseau de transport ferré à Tôkyô (état du réseau en 1921)

Source : TIRY-ONO, Corinne, 2011.

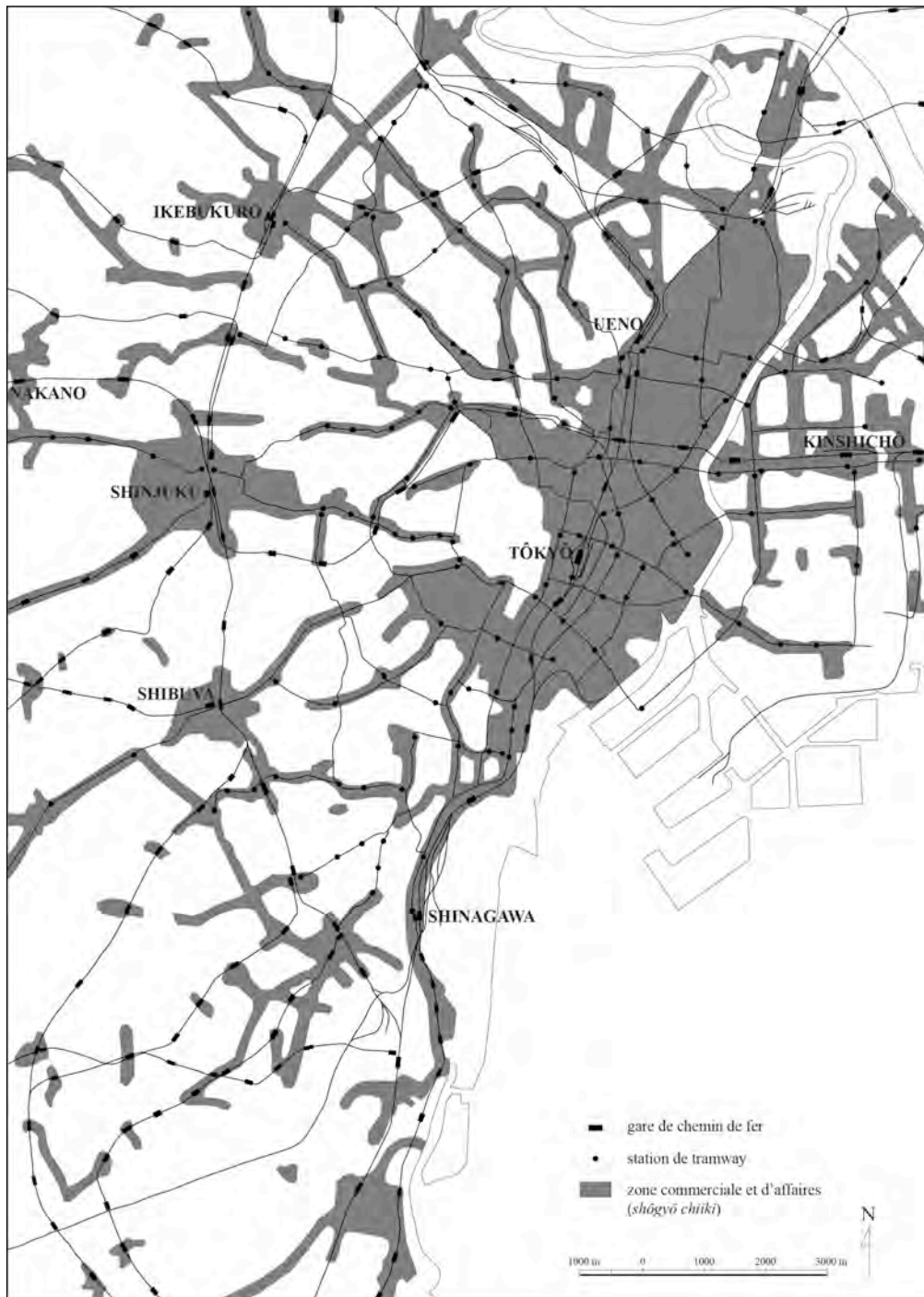


Figure 35 (b) : Schéma des relations entre la zone commerciale et d'affaires désignée en 1959 et l'emprise du réseau de transport ferré à Tôkyô (état du réseau en 1955)

Source : TIRY-ONO, Corinne, 2011.

A – Les modes de transformation de la métropole :
d'un urbanisme des réseaux à un système de centres multiples

CHAPITRE B

Dimension multiscalaire des gares ferroviaires du second XX^e siècle : systèmes, valeurs et dispositifs de centralité urbaine

B1. L'impact des réseaux et gares ferroviaires sur la métropole japonaise contemporaine

Plusieurs travaux de recherche qui s'intéressent à la fabrique de l'urbain, qu'ils émanent d'historiens ou de géographes, soulignent l'importance du rôle de l'hégémonie des déplacements des citadins en mode ferroviaire dans les processus de croissance et de structuration des villes japonaises depuis l'ère Meiji.⁸³ C'est par exemple le propos de l'historien David H. Kornhauser lorsqu'il affirme en 1976 que, depuis cette ère, « [...] the most obvious effects of modes of transportation on the growth and development of cities have come from railroads rather than from other forms of travel. »⁸⁴ Les facteurs qui ont favorisé la prépondérance de ce mode de déplacement sont de deux ordres. De manière générale, des facteurs conjoncturels se rapportant à l'évolution des grands centres urbains (concentration importante de l'emploi, coût élevé du foncier) et de leur population (forte croissance démographique), ont largement contribué au développement de l'habitat suburbain et des migrations pendulaires entre centre et périphérie. De manière spécifique, des facteurs structurels tels que le développement massif et quasi permanent du réseau ferroviaire jusqu'à la fin de la période de Haute croissance (1955-1973) et, à l'inverse, l'aménagement tardif et difficile du réseau autoroutier à partir de la décennie 1960, ont produit les conditions permettant au mode de déplacement collectif de perdurer au sein de l'archipel.⁸⁵ Néanmoins, ce rôle majeur du mode ferroviaire diffère en fonction de la nature des réseaux. Ceux-ci peuvent être distingués selon quatre types associés à des localisations différenciées de leurs équipements :

⁸³ Voir par exemple KURATA Naomichi, « Lo spazio in concorrenza. Ferrovie private e sviluppo urbano / Spatial competition. Private railways and urban development », *Casabella*, n° 608-609, 1994, p. 100-107 ; KATAGI Atsushi, FUJITANI Yôetsu et KADONO Yukihiro, *Kindai nihon no kôgai jûtakuchi (Les lotissements de banlieue du Japon moderne)*, Tôkyô, Kajima shûppankai, 2000, 574 pages.

⁸⁴ KORNHAUSER, David H., *Urban Japan, its foundations and growth*, London, Longman Group Ltd, 1976, p. 75.

⁸⁵ Cette permanence est toutefois à nuancer selon l'échelle d'observation des territoires.

- le réseau régional qui relie les villes principales du pays, dont les premières gares urbaines (principales ou secondaires) sont implantées en périphérie des noyaux anciens (les franges),

- le réseau intra-urbain qui dessert une même métropole, dont les premières gares sont également implantées en périphérie du noyau ancien (cas spécifique des lignes de ceinture à Tôkyô et Ôsaka),

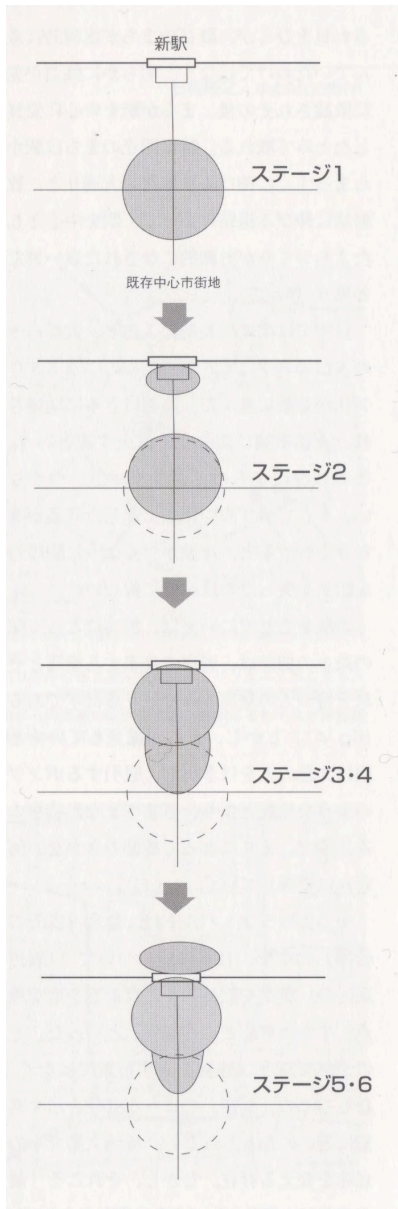
- le réseau suburbain qui relie les centres métropolitains et leurs périphéries, dont les premiers terminaux urbains sont logés au cœur ou en périphérie de la ville constituée et les gares de desserte à distance de la ville constituée (les corridors),

- le réseau à grande vitesse, dont les premières gares sont construites à distance de la ville élargie ou couplées aux gares centrales des métropoles.

Deux principaux effets provoqués par ces différents types d'implantation sont généralement relevés :

- en périphérie du noyau ancien, une nouvelle concentration urbaine se développe devant la gare (*ekimae*). Elle s'accompagne ultérieurement du développement d'une seconde concentration urbaine de l'autre côté de l'infrastructure traversante ou en rocade ; c'est un schéma particulier de bi-polarisation qui engendre une croissance par (hyper)densification localisée des franges de la métropole (fig. 36a et 36b),

- à distance de la ville constituée, une forme d'urbanisation linéaire se déploie le long des infrastructures radiales tandis que des formes ponctuelles de concentration urbaine jouxtent les gares de desserte ; c'est le schéma classique d'une croissance à la fois tentaculaire et atomisée de la métropole suivant une série de corridors (fig. 36c).



Légende

Phase 1 : implantation de la gare à distance du centre existant.

Phase 2 : densification urbaine devant la gare (*ekimae*) par effet d'attraction (relocalisation d'activités du centre vers les franges).

Phases 3-4 : déplacement des activités centrales vers la gare et urbanisation continue entre centre ancien et frange.

Phases 5-6 : accroissement de l'attractivité de la gare : déplacement ultime des activités centrales et densification de l'autre côté des voies ; la gare devient le point focal d'un nouveau centre urbain périphérique.

Figure 36 (a) : À l'échelle du quartier, schéma du processus de densification lié à l'implantation d'une gare en périphérie d'un noyau urbain ancien au Japon

Source : KAJIMA SHUPPANKAI (dir.), *Eki saisei. Supessu dezein no kanôsei (La régénération des gares. Potentiels du design d'espace)*, Tôkyô, Kajima shuppankai, 2003, p. 40.

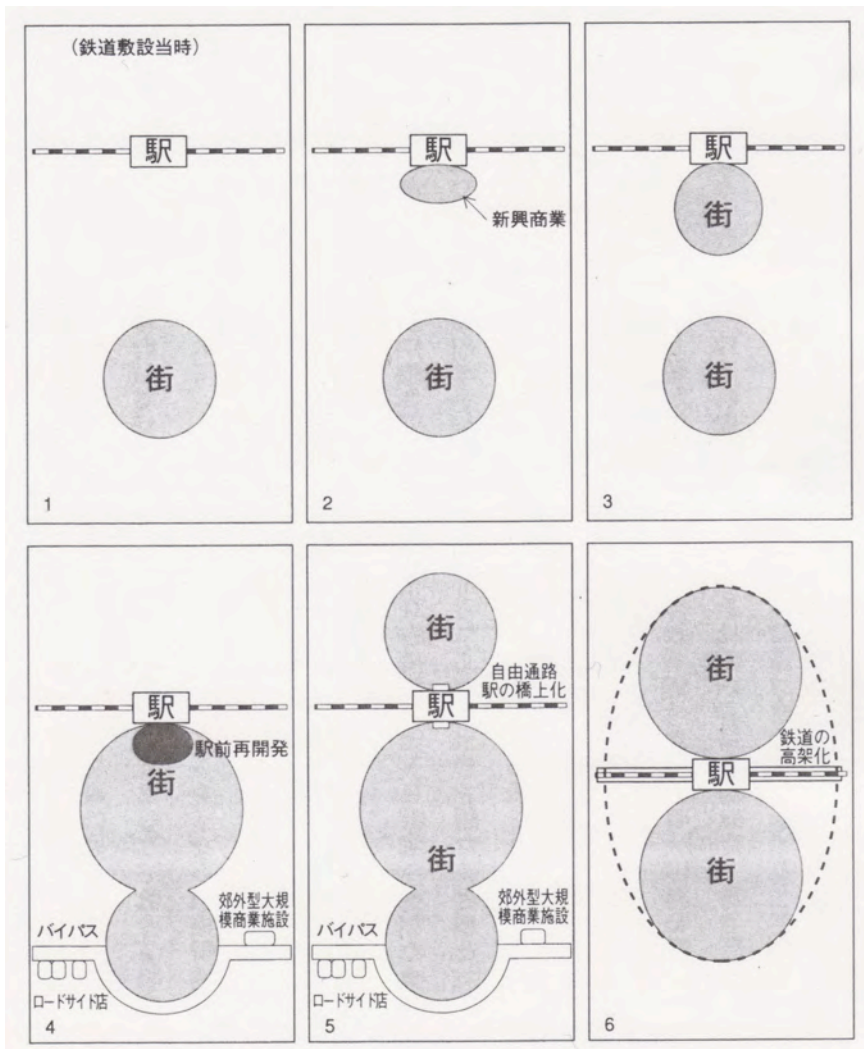


Figure 36 (b) : À l'échelle du territoire, schéma du processus de densification entre centre et périphérie lié à l'implantation d'une gare au Japon

Source : USUI Yukihiko, *Eki to machi no zōkei (Gare et modèle urbain)*, Tōkyō, Kōtsū shinbunsha, 1998, p. 18.

Légende

Phase 1 : implantation de la gare à distance du centre existant.

Phase 2 : développement d'activités commerciales devant la gare.

Phase 3 : croissance du quartier développé devant la gare.

Phase 4 : développement urbain et concurrence commerciale en lien avec l'aménagement d'infrastructures autoroutières au-delà du centre ancien ; rénovation urbaine du quartier développé devant la gare.

Phase 5 : développement d'un nouveau quartier à l'arrière de la gare et transformation de l'équipement pour assurer la traversée de part et d'autre de la voie ferrée.

Phase 6 : saut d'échelle du quartier de gare.

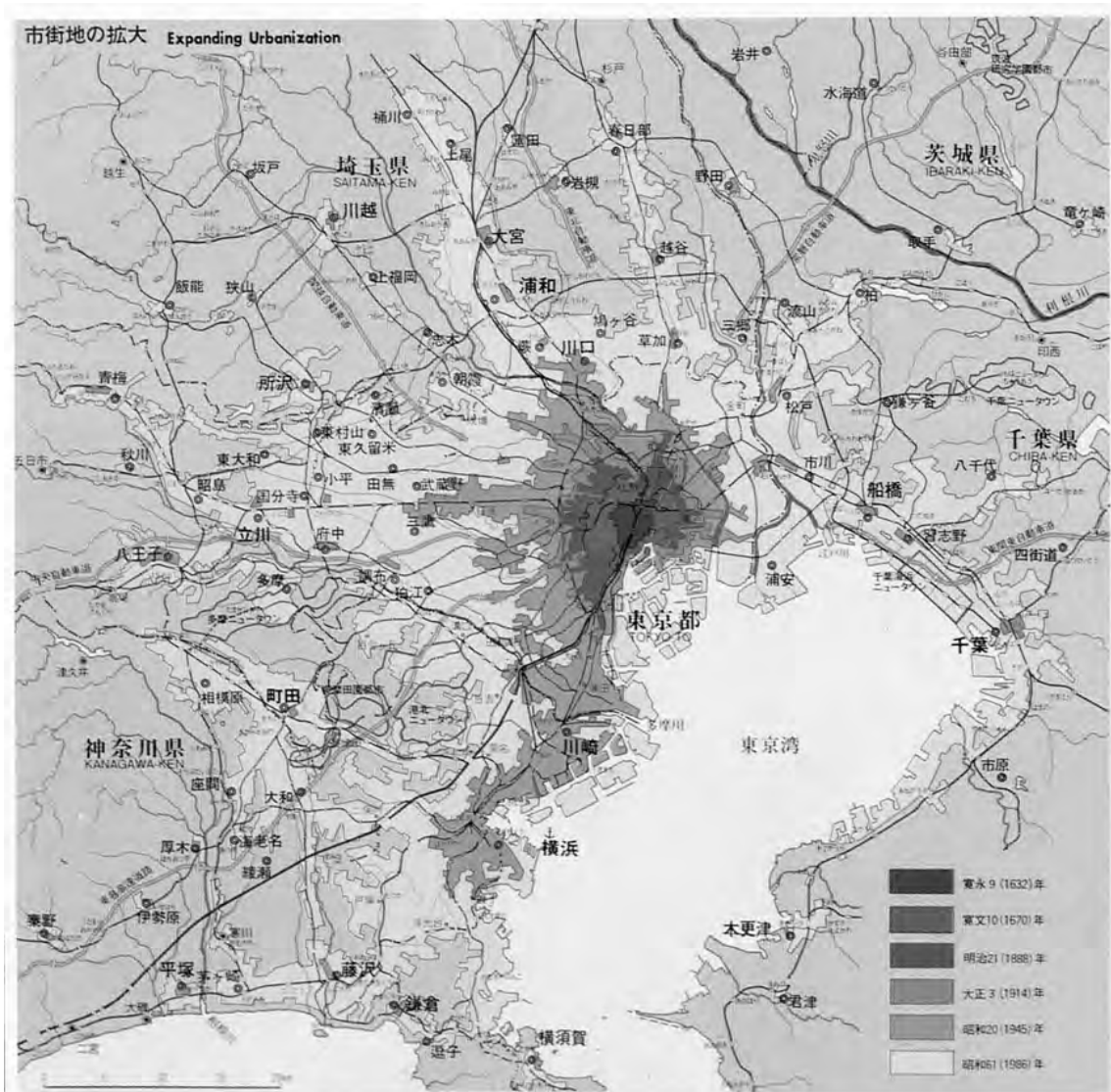


Figure 36 (c) : À l'échelle métropolitaine, carte de l'urbanisation le long des lignes de chemins de fer à Tôkyô entre 1888 et 1986 (les périodes les plus significatives sont les deux plus récentes : 1914-1945 et 1945-1986)

Source : VILLE DE TÔKYÔ (dir.), *Cent ans d'urbanisme à Tôkyô*, coll. Bibliothèque municipale de Tôkyô n° 28, Tôkyô, Ville de Tôkyô, 1994, p. 71.

Approche critique : la gare, moteur de la mutation des centres urbains

Des lectures territoriales différenciées de ces phénomènes d'urbanisation permettent de mesurer le rôle qu'y joue la gare et les différentes valeurs qui lui sont attribuées au fil du temps. La gare en tant qu'élément dynamique du système urbain⁸⁶ japonais contemporain fait

⁸⁶ Par système urbain, nous entendons l'organisation hiérarchisée des entités urbanisées de différentes tailles du territoire national (bourgs, villes, métropoles, conurbations).

notamment partie des analyses spatiales menées par Augustin Berque dans son ouvrage *Le Japon, gestion de l'espace et changement social* publié en 1976.⁸⁷ Le géographe y dresse en effet une « typologie géographique » de la gare japonaise contemporaine à la lumière des transformations spatiales qu'elle induit, à différentes échelles du territoire, au cours de la période 1955-1975. Trois types de gares sont distingués en fonction de leur situation urbaine, centrale et / ou périphérique. Le premier type, dénommé « centre ou pôle intra-urbain secondaire »,⁸⁸ concerne l'échelle urbaine ou locale et se situe au sein de la ville constituée. Ce type est illustré par les cas de Shinjuku, Ikebukuro et Shibuya à Tôkyô, par le cas de Fuse à Ôsaka.⁸⁹ Par rapport aux gares centrales de ces métropoles, leur situation est périphérique (d'autant plus que ces gares ne reçoivent pas de trafic régional) ; par rapport à l'ensemble du réseau de transports ferrés, elle est au contraire centrale dans la mesure où de nombreuses lignes y convergent. Cette double situation explique l'emploi du terme « secondaire » pour qualifier ces « centres » qui le sont devenus avec le temps. Le géographe précise que ces centres intra-urbains secondaires sont marqués par une spécialisation fonctionnelle accrue et, à l'opposé, par un évidement (*kûdôka*) des fonctions résidentielles, phénomènes que connaissent les centres de la plupart des grandes villes japonaises à cette période.⁹⁰ Au cœur de ces territoires centraux secondaires, la gare participe au double phénomène en absorbant une part de la densification des fonctions, en particulier commerciales. Celles-ci se développent alors en sous-sol selon des dispositifs de galeries marchandes souterraines (*chika shôten gai, chikagai*) de plus en plus nombreuses et proliférantes. L'auteur y décèle une « transmutation systématique en un espace marchand privé d'un espace public — les voies sous lesquelles on les a creusées ».⁹¹ Cette observation à l'échelle urbaine met en évidence deux aspects distincts, l'un externe aux limites de l'équipement (la polarisation et la privatisation de l'espace urbain), l'autre interne (la stratification spatiale et la spécialisation fonctionnelle de l'édifice). Le deuxième type est celui de la « gare de banlieue » et se rapporte

⁸⁷ BERQUE, Augustin, *Le Japon, gestion de l'espace et changement social*, Paris, Flammarion, 1976, 344 pages.

⁸⁸ L'auteur ne précise pas l'expression originale en japonais. Nous supposons qu'il s'agit des *fukutoshin* dont le premier projet du genre est celui de Shinjuku.

⁸⁹ Fuse se situe juste en dehors des limites communales d'Ôsaka, à l'est, à la jonction des lignes Ôsaka et Nara de la compagnie privée Kintetsu.

⁹⁰ L'auteur précise que, dans le cas des arrondissements centraux de Tôkyô, ce phénomène débute dès la fin des années 1950. BERQUE, Augustin, *op. cit.*, 1976, p. 170.

⁹¹ BERQUE, Augustin, *ibid.*, 1976, p. 175.

à l'échelle suburbaine de la métropole. S'il est similaire au précédent dans une moindre mesure, il présente en revanche des fonctions banalisées (essentiellement commerciales) sans spécialisation. Ici, c'est le territoire suburbain qui se définit par une forte polarisation de l'espace, en particulier le long des lignes de chemins de fer privés dont les « points forts correspondent aux gares. »⁹² L'auteur complète son analyse par une critique appuyée de l'absence de politique foncière comme principale responsable de cette forme d'urbanisation répétée et source d'inégalités spatiales. Le troisième et dernier type est celui des « gares du *shinkansen* » et convoque l'échelle mégapolitaine. Ce type de gare se distingue des précédents en raison d'un mode de localisation spécifique : les équipements de la grande vitesse sont plus espacés et situés à moins d'une heure de la gare centrale de chacun des trois pôles économiques du pays (Tôkyô, Nagoya, Ôsaka).⁹³ Pour le géographe, ce dernier système de gares a pour double conséquence « le passage progressif des villes petites et moyennes sous l'emprise des trois métropoles » et « la transformation en banlieues de centres urbains jusque-là individualisés ». ⁹⁴ L'auteur en conclut que ce bouleversement de la hiérarchie des centres urbains aboutit à la « simple coalescence de trois métropoles ». ⁹⁵ Cette observation à l'échelle du grand territoire urbain révèle un autre phénomène, celui de la dilution des anciens centres urbains périphériques. En résumé, cette typologie de la gare de la période de Haute croissance à partir de ses différentes situations périphériques — seul le cas de la gare centrale n'est pas abordé ici —, s'interprète comme un des éléments opératoires de la mutation des centres urbains de cette époque, à toutes les échelles.

La critique contenue dans cette analyse repose principalement sur la faiblesse de l'urbanisme ou son relatif laissez faire à l'égard des recompositions urbaines provoquées par la prépondérance du mode de transport collectif et, indirectement, tant par la généralisation sur le territoire que par la nature composite de ses équipements de transport. Elle fait en revanche transparaître que ces équipements participent à la structuration spatiale d'entités urbaines de nature centrale. À ce titre, sans pour autant pallier le rôle régulateur de

⁹² BERQUE, Augustin, *ibid.*, 1976, p. 171.

⁹³ L'auteur fait référence à la ligne à grande vitesse Tôkaidô, la seule mise en service à l'époque (1964) et déjà saturée en 1975.

⁹⁴ BERQUE, Augustin, *ibid.*, 1976, p. 280.

⁹⁵ Soit la mégapole du Tôkaidô. BERQUE, Augustin, *ibid.*, 1976, p. 280.

l'urbanisme, ceux-ci apparaissent comme des objets à la fois générateurs *et* fédérateurs de nouvelles situations urbaines centrales.

Approche ouverte : la gare, cœur de territoires urbains composites

Près de trente ans plus tard, dans son ouvrage *The Making of Urban Japan. Cities and planning from Edo to the Twenty-first Century*, le géographe André Sorensen ne dément pas le rôle clé des réseaux de chemins de fer dans le processus de mutation urbaine des aires métropolitaines.⁹⁶ À partir de son observation de la situation héritée au lendemain de la période de Haute croissance, soit la décennie 1970, il confirme : « [...] in the Japanese case suburban development was almost entirely structured by rail commuting. »⁹⁷ À l'échelle du territoire métropolitain, le géographe reconnaît différentes figures (*patterns*) urbaines qui résultent du processus d'urbanisation stimulé par cette forme accentuée de mobilité monomodale.⁹⁸ Il s'agit d'une part de la figure de l'urbanisation continue (*sprawl* ou étalement urbain) qui se développe en périphérie des grands centres urbains. Celle-ci n'est toutefois pas homogène dans la mesure où des opérations d'aménagement ponctuelles (villes nouvelles, ensembles de logements collectifs, etc.) la parsèment en autant de fragments identifiables. D'autre part, il s'agit de la figure de l'urbanisation verticale qui s'amorce dans les centres existants.⁹⁹ À l'inverse, cette dernière se développe au sein de structures urbaines héritées et globalement stables. Cette schématisation — délibérée — vise à rendre compte de la complexité de la ville japonaise contemporaine issue de l'hétérogénéité des différentes figures qui la composent ; le propos général de cet ouvrage consistant à désigner la coexistence de territoires urbains planifiés (*planned areas*) et non planifiés (*unplanned areas*) — majoritaires — comme la caractéristique majeure de la ville japonaise contemporaine. « Over half the area of Japanese metropolises has developed as unplanned, haphazard sprawl » précise-t-il en introduction. Sans être précisément défini par l'auteur, le territoire urbain « non planifié » serait celui où : « [...] the formal urban planning system has played

⁹⁶ SORENSEN, André, *The Making of Urban Japan. Cities and planning from Edo to the Twenty-first Century*, London and New York, Nissan Institute / Routledge Japanese Studies Series, 2002, 386 pages.

⁹⁷ SORENSEN, André, *op. cit.*, 2002, p. 251.

⁹⁸ Cette monomodalité est bien sûr à nuancer dès que d'autres échelles sont considérées. La chaîne des déplacements pendulaires combine d'autres modes : vélo, bus, taxi et — de plus en plus — la voiture particulière.

⁹⁹ SORENSEN, André, *op. cit.*, 2002, p. 251.

only a minor role [...].»¹⁰⁰ Cette distinction conduit à représenter la ville japonaise contemporaine en un vaste continuum urbain mixte (habitat-commerce-industrie) ponctué de figures lisibles car régulières (centre d'affaires, équipements publics, ensembles résidentiels ou industriels, secteurs de remembrement foncier, etc.) (fig. 37). Au niveau des gares, la dichotomie continuum / figures apparaît de manière combinée dans le schéma du géographe. Ces territoires sont figurés de manière singulière, ni surfaces informes noyées dans le continuum, ni surfaces géométriques unitaires isolées. Ils sont en effet représentés comme des entités composites, denses, aux contours à géométrie variable, où fragments planifiés et non planifiés sont répartis de part et d'autre de l'équipement de transport. Les fragments non planifiés ne sont pas pour autant dépourvus d'une forme identifiable : ce sont les rues commerçantes (*shôtengai*), parfois couvertes, qui s'inscrivent en général perpendiculairement à la gare. Plus largement, ce type d'approche révèle un motif urbain particulier représentatif de la ville japonaise contemporaine, où la gare constitue le cœur de territoires composites, à la fois planifiés et non planifiés.

¹⁰⁰ SORENSEN, André, *ibid.*, 2002, p. 4. Notons que cette cohabitation *planned / unplanned* est également mise en avant à propos de la structure urbaine d'Edo par Jinnai Hidenobu. JINNAI Hidenobu, *op. cit.*, 1995 (1992), p. 17.

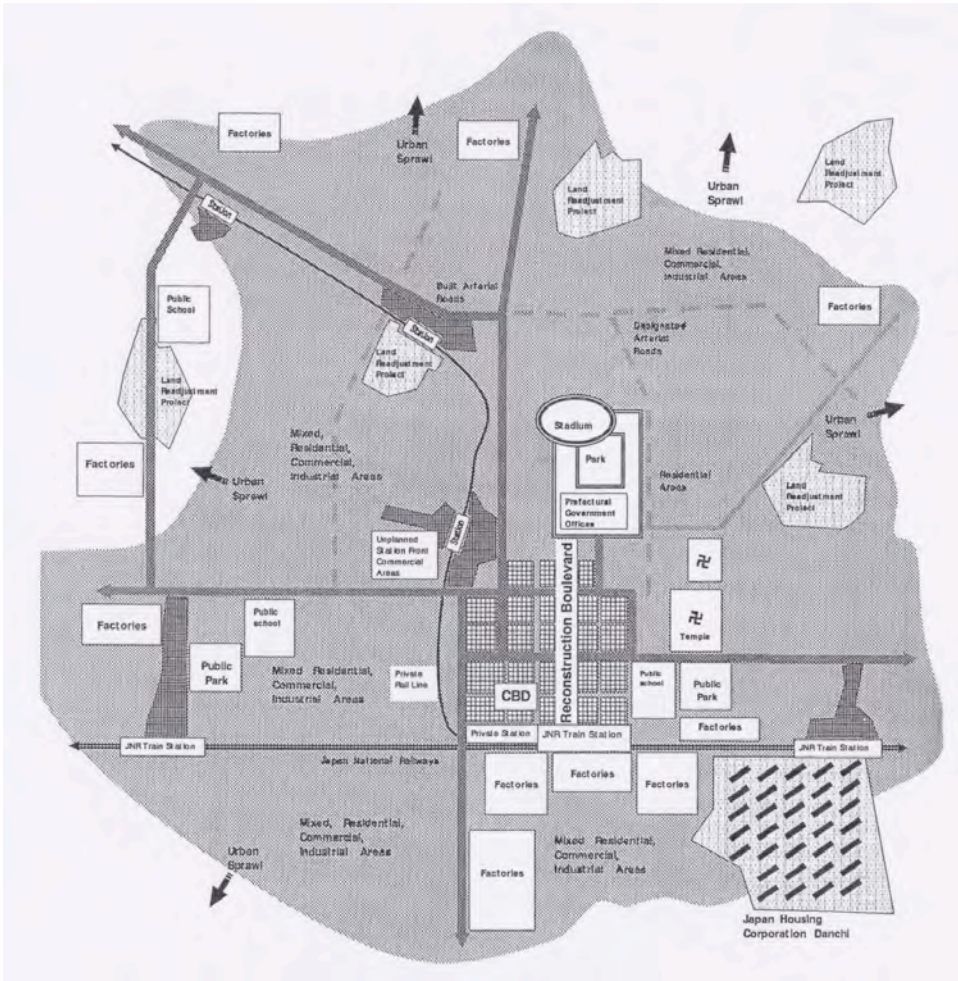


Figure 37 : Schéma « Urban change and rapid economic growth » au Japon, André Sorensen, 2002

Source : SORENSSEN, André, *The Making of Urban Japan. Cities and planning from Edo to the Twenty-first Century*, London and New York, Nissan Institute / Routledge Japanese Studies Series, 2002, p. 194.

Approche intégrée : la gare, carrefour du quartier

Au début des années 2000, l'architecte-urbaniste Ôno Hidetoshi entreprend une lecture territoriale de la métropole de Tôkyô en vue de proposer une méthode de travail adaptée à la réorganisation de ses territoires suburbains dans un contexte de décroissance et de limitation des émissions polluantes.¹⁰¹ Dans ce contexte, la densité du réseau et des gares ferroviaires prend une valeur positive, voire exemplaire, qu'il s'agit de reconnaître et d'optimiser. À l'échelle métropolitaine, le relevé cartographique des ensembles gare + *shôtengai* fait apparaître leur présence sur l'ensemble du territoire urbain et suburbain (fig. 38). À l'échelle

¹⁰¹ Cette recherche est menée dans le cadre de son laboratoire au Département d'architecture de l'Université de Tôkyô (voir l'entretien de 2008 en annexe). ÔNO Hidetoshi (ed.), *Towards the Fiber City. An investigation of Sustainable City Form*, Tôkyô, MPF Press, 2004, 143 pages.

locale, leur organisation est schématisée selon une figure en croix (fig. 39). La gare y occupe une position de carrefour (*crossing / kurosshingu*), ou de nœud d'intersection (*nuclear crossing / kaku kurosshingu*) au croisement de la ligne ferroviaire et de la rue commerçante qui, elle, constitue une centralité linéaire. Chaque ensemble constitue à la fois le cœur d'un quartier et son repère spatial à l'échelle de la métropole. L'auteur désigne cette figure systématique comme « a primordial organizing element of the urban spatial domain. »¹⁰² Toutefois, la gare y est décrite comme un simple dispositif d'accès aux quais — souvent surélevés —, soit finalement un espace entièrement dédié aux déplacements traversants, qu'ils soient horizontaux (vers les segments commerçants) ou verticaux (vers la plateforme ferroviaire). Inséré dans un tissu sectionné par l'infrastructure, l'équipement se substitue à l'aménagement de liaisons urbaines et articule les différentes composantes du quartier.



Figure 38 : Carte « The 'crossing' formation created by the shopping street which lies perpendicular to the railway line at the station, defines the suburban neighborhood in Tokyo », Ôno Hidetoshi, 2004

Source : ÔNO Hidetoshi (ed.), *Towards the Fiber City. An investigation of Sustainable City Form*, Tôkyô, MPF Press, 2004, p. 97.

¹⁰² ÔNO Hidetoshi, *op. cit.*, 2004, p. 102. Notons que cette analyse ne considère pas le *sakariba* (quartier de divertissements nocturnes composé de restaurants, bars, hôtels et salles de jeux) qui se développe à proximité des gares) comme structurant. En revanche, à l'instar du grand magasin (*depâto*), ou du poste de police (*kôban*) local qui est systématiquement implanté près de — et parfois dans — la gare, le *sakariba* fait partie des composants invariants du quartier de gare nippon.

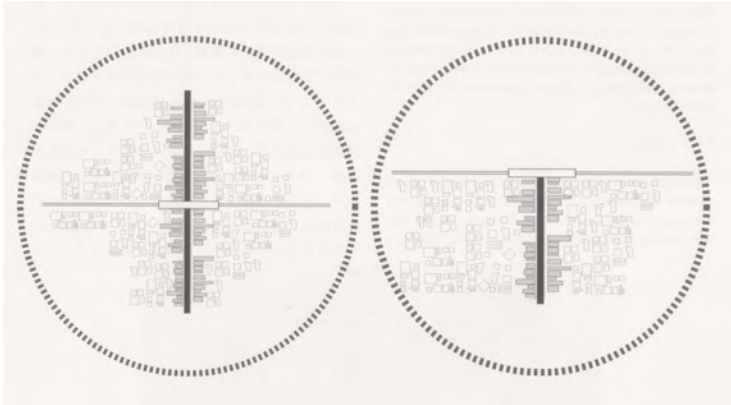


Figure 39 : Schéma « Relationship between a town and its station: + of Japan and T of the west », Ôno Hidetoshi, 2004

Source : ÔNO Hidetoshi (ed.), *Towards the Fiber City. An investigation of Sustainable City Form*, Tôkyô, MPF Press, 2004, p. 104.

B2. L'acceptation récurrente de « centre urbain »

Les territoires urbains qui nous intéressent plus particulièrement, à savoir ceux qui se sont développés autour des grandes gares ferroviaires après la période de reconstruction, peuvent être définis à l'aide de représentations cartographiques ou schématiques réalisées par d'autres géographes. Établies à partir de relevés *in situ* ou de sélections d'informations de sources diverses,¹⁰³ ces représentations à deux dimensions s'inscrivent en négatif des documents officiels d'urbanisme. Elles sont en effet fabriquées avec une même finalité : décrire une organisation singulière, *a priori* non planifiée sinon partiellement. Ces documents permettent en effet de visualiser la localisation, l'organisation et l'étendue des territoires que polarise l'équipement ferroviaire, et leur complexité. Certains géographes retranscrivent la concentration élevée d'activités relevant du même domaine — principalement commercial —, d'autres celle des emprises foncières des compagnies de chemins de fer privées, d'autres encore croisent ces deux types d'éléments. Ces représentations font apparaître des territoires singuliers qui s'organisent à plusieurs échelles, et surtout des organisations spatiales qui diffèrent en fonction de l'échelle considérée. Nous les avons sélectionnées de manière à les ordonner suivant une progression scalaire. Elles sont accompagnées d'un résumé des principaux propos de leurs auteurs respectifs s'ils sont généralisés, puis d'un tableau récapitulatif des fonctions et attributs classés par échelle (tabl. 10).

À l'intersection des échelles architecturale et urbaine

Deux cartes de Jean-Robert Pitte (1991)¹⁰⁴ concernent la gare centrale de Tôkyô et rendent compte d'un territoire physiquement connecté à l'édifice ferroviaire (fig. 40). Elles inventorient les différentes fonctions commerciales et de services présentes au sein des galeries souterraines d'une part, et localisent ces galeries par rapport à la trame urbaine de surface d'autre part. Ces cartes mettent en évidence l'emprise du réseau souterrain sous l'espace de circulation (voirie et infrastructure ferroviaire) plus ou moins calqué, sa continuité spatiale et son organisation linéaire.

¹⁰³ Tous ces cas d'étude sont localisés à Tôkyô.

¹⁰⁴ Ces documents proviennent de PITTE, Jean-Robert, « La gare, centre de la ville japonaise », in BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline et DÉZERT, Bernard, (coord.), *La grande ville : enjeu du XXI^e siècle. Mélanges en hommage à Jean Bastié*, Paris, PUF, 1991, p. 327-333.

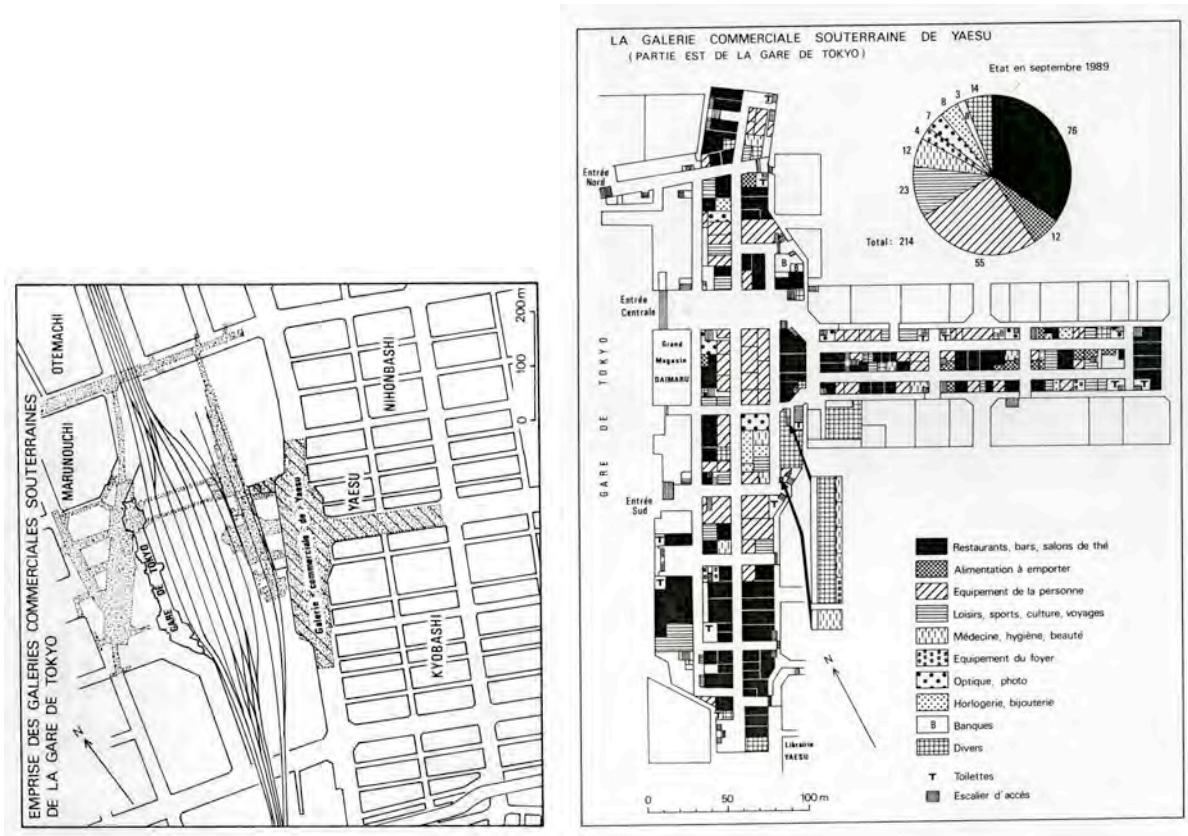


Figure 40 (a) (gauche) : Schéma « Emprise des galeries commerciales souterraines de la gare de Tokyo », Jean-Robert Pitte, 1991

Figure 40 (b) (droite) : Schéma « La galerie commerciale de Yaesu (partie est de la gare de Tokyo) », Jean-Robert Pitte, 1991

Source : PITTE, Jean-Robert, « La gare, centre de la ville japonaise », in BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline et DÉZERT, Bernard, (coord.), *La grande ville : enjeu du XXI^e siècle. Mélanges en hommage à Jean Bastié*, Paris, PUF, 1991, p. 331 et 332.

À l'appui de cet exemple, Jean-Robert Pitte désigne la gare en tant que centre de la ville japonaise. Il énumère les éléments qui constituent ce type de centre urbain : principalement des flux, des fonctions commerciales, des activités tertiaires et de loisirs.¹⁰⁵ La thèse de l'auteur consiste au préalable à poser l'héritage des traditions urbaines de l'époque d'Edo (1603-1868) comme l'origine de ce système de centres urbains développés aujourd'hui à partir des équipements ferroviaires. D'une part, cet héritage provient de la tradition des villes d'étape (*shukuba machi*) situées aux confins des grandes cités féodales, qui sont « remplacées » à l'époque suivante par les gares. D'autre part, il découle de la double

¹⁰⁵ Et à l'inverse du cas européen : « Au Japon, tout au contraire, le cœur des villes bat généralement dans la gare ferroviaire elle-même, sous la gare et dans ses environs immédiats », PITTE, Jean-Robert, *op. cit.*, 1991, p. 327 (nous soulignons).

polarisation des cités féodales qui fonctionnent selon un couple répulsion / attraction. Ces dernières sont en effet organisées à partir d'un pôle central (le château du shôgun ou du *daimyô*), répulsif car inaccessible aux citadins, et de plusieurs pôles périphériques où se reportent les échanges sociaux et économiques (les relais ou villes d'étape). Selon le géographe, ce dernier type de pôle marque « une grande différence avec le modèle urbain occidental dans lequel l'*agora*, le *forum* ou la cathédrale sont des hauts lieux habités de sacré, mais attractifs pour tous les citadins qui y vivent profondément leur sentiment d'appartenance à la Cité. »¹⁰⁶ Il ne faut donc pas se méprendre sur le sens attribué par l'auteur à l'expression « centre urbain » qui, dans le cas japonais, est dépourvu d'espace public au sens occidental du terme. C'est d'ailleurs essentiellement une analyse centrée sur la coexistence d'une pluralité de programmes qui détermine l'emploi du qualificatif « centre urbain » pour désigner les grandes gares japonaises contemporaines. L'auteur en dresse la liste en distinguant les programmes, essentiellement commerciaux, situés au sein même de l'édifice ferroviaire et les programmes localisés à proximité immédiate (commerces anomaux, hôtels, restaurants, bars, grands magasins, établissements de loisirs, sièges sociaux d'entreprises) qui occupent des secteurs précis du quartier (non cartographiés ici). Cette distinction rend compte du « rôle à la fois attractif et ségrégatif » de la gare à l'échelle du quartier et même de la métropole.

À l'échelle urbaine

Une série de trois cartes de Natacha Aveline (2003)¹⁰⁷ concernent les gares de Shibuya, Shinjuku et Ikebukuro et rendent compte d'un territoire proche et partiellement connecté à l'édifice ferroviaire, notamment par le biais du réseau des galeries et circulations souterraines (fig. 41). Ces documents révèlent la concentration des emprises foncières bâties des compagnies de chemins de fer privées qui comprennent, outre les terminaux ferroviaires, divers programmes (commerce de détail, hôtellerie, culture ou loisirs, quelques bureaux et parkings). L'organisation est plus ou moins éclatée à partir d'une forte concentration au niveau du noyau des équipements ferroviaires. Elle détermine une organisation auréolaire¹⁰⁸

¹⁰⁶ PITTE, Jean-Robert, *ibid.*, 1991, p. 328.

¹⁰⁷ Ces cartes proviennent de AVELINE, Natacha, *La ville et le rail au Japon. L'expansion des groupes ferroviaires privés à Tôkyô et Ôsaka*, Paris, CNRS éditions, 2003, 238 pages.

¹⁰⁸ « En forme de série d'auréoles concentriques. C'est l'un des modèles de base de l'organisation de l'espace, et essentiel en géographie. Il se manifeste dès lors que la distance à un point entraîne, dans tous les azimuts, des phénomènes assez régulièrement discontinus, et une structure en anneaux concentriques. [...] Ce modèle

dans le cas de Shibuya, linéaire voire réticulaire dans les cas de Shinjuku et d'Ikebukuro où le réseau souterrain est davantage développé. Dans les trois cas, l'étendue et les limites de ce territoire sont variables.



exprime la condensation des phénomènes en aires successives, échelonnées selon la distance à un même point d'attraction. ». BRUNET, Roger, FERRAS, Robert, THERY, Hervé, (dir.), *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique*, Montpellier/Paris, éditions Reclus/La Documentation française, 1993 (1^{ère} édition : 1992), p. 52.

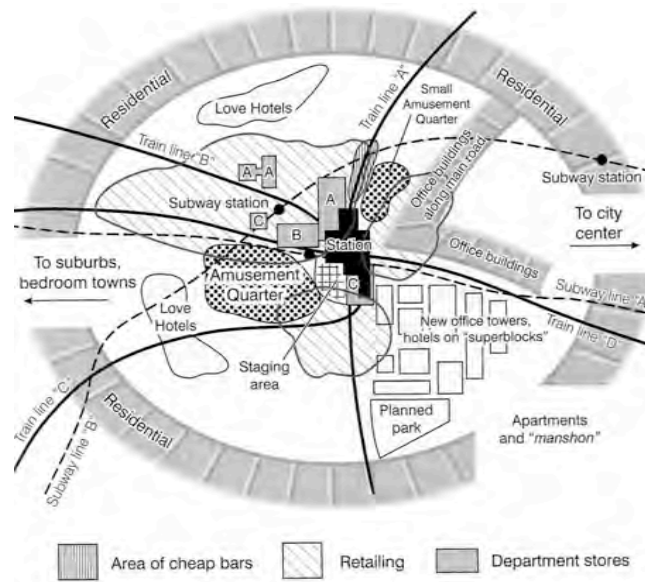


Figure 42 : Schéma « Layout of typical train-station-front commercial center » au Japon, Roman Cybriwsky, 1998

Source : CYBRIWSKY, Roman, *Tokyo. The Shogun's City at the Twenty-first Century*, Chichester, John Wiley & Sons Ltd, 1998, p. 163.

À l'échelle métropolitaine

Enfin, un autre schéma réalisé par Natacha Aveline (2003) présente dans le cas de Shinjuku les emprises foncières des compagnies de chemins de fer privées à l'échelle d'un territoire desservi par une ligne précise (fig. 43). À cette échelle, l'organisation est double : auréolaire au niveau du terminal urbain (ce que montrent déjà les cartes et le schéma précédents), linéaire au-delà (c'est-à-dire dans une relation de forte proximité à la ligne et à ses gares intermédiaires). Outre la diversification des fonctions, ce schéma indique la concentration asymétrique de leur implantation à proximité du terminal urbain d'un côté, et du terminal périphérique de l'autre. Ce territoire se lit finalement comme la répétition du schéma auréolaire de base.

PARTIE I
Formes architecturales et urbaines
de la mobilité métropolitaine : des figures de la centralité

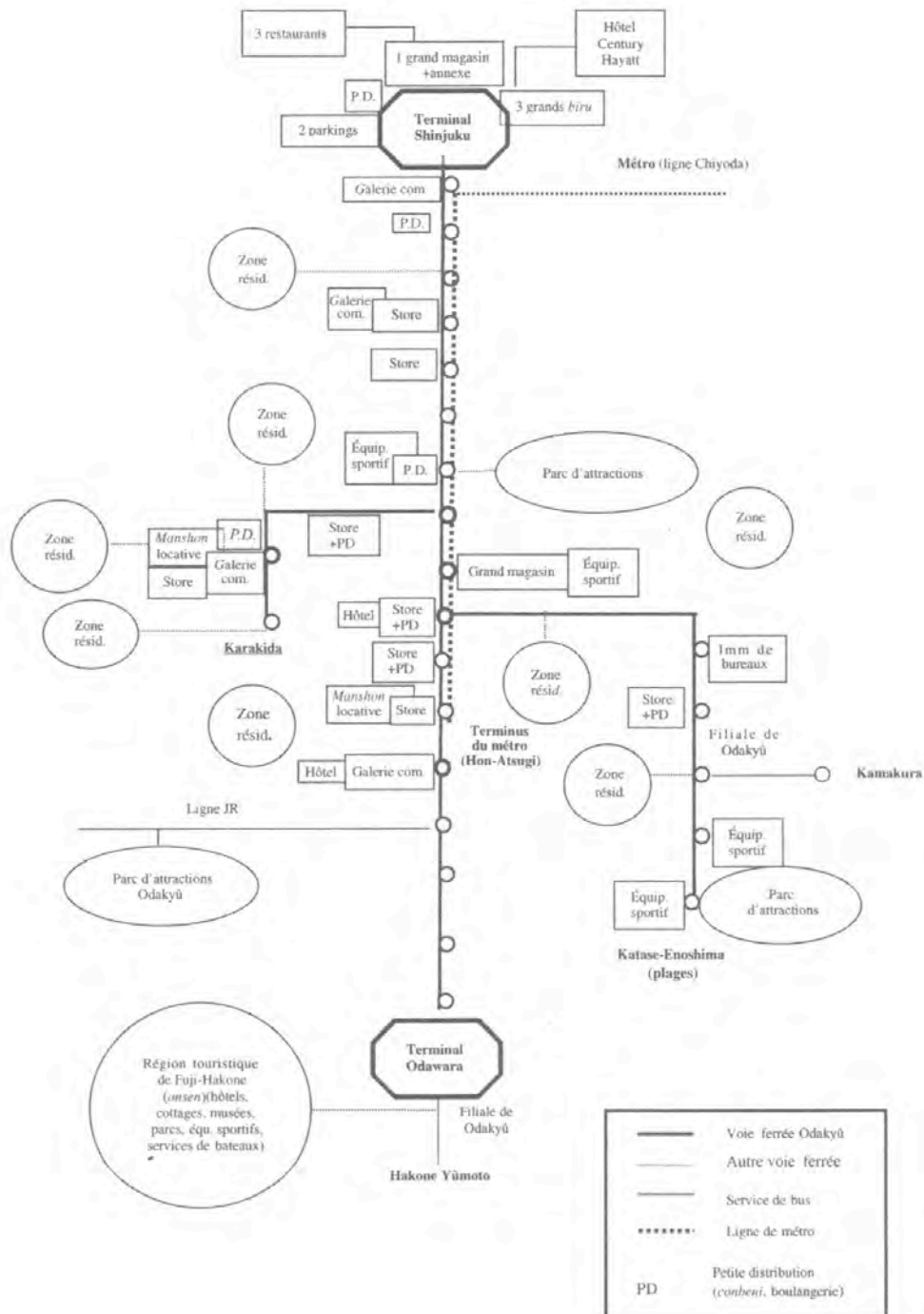


Figure 43 : « Principes de diversification des *otemintetsu* le long de leur réseau : l'exemple d'Odakyû » à Tôkyô, Natacha Aveline, 2003

Source : AVELINE, Natacha, *op. cit.*, 2003, p. 137.

À l'appui des exemples de Tôkyô et d'Ôsaka, Natacha Aveline livre une description détaillée du processus de diversification, tant historique que contemporain, mis en œuvre par les groupes ferroviaires privés (*ôtshintetsu*)¹¹¹ au Japon depuis leur naissance à la fin du XIX^e siècle. Cette approche est principalement centrée sur les mécanismes des stratégies foncières et commerciales de ces groupes. Par voie de conséquence, les édifices ferroviaires y sont abordés en tant que manifestation construite de ces stratégies. C'est pourtant sans doute dans cet ouvrage-là qu'une description des plus précises de l'objet « gare » au Japon est proposée d'une part, et qu'une démonstration de sa place à l'articulation des différentes échelles de l'aménagement urbain est autant développée d'autre part. Une définition générique des gares est tout d'abord avancée : « Celles-ci sont des espaces de maximisation des échanges mais aussi des lieux de rendez-vous et d'amusement. Elles font donc office de véritables centres urbains. »¹¹² Cette première définition pointe d'emblée le caractère multiple des fonctionnalités attribuées à la gare : l'utilisation du terme « échanges » sans qualificatif induit que ceux-ci ne sont pas seulement de l'ordre du mouvement des personnes (les flux) mais englobent aussi bien les échanges d'informations, de biens et de services. L'utilisation des termes « lieux » et « centres » signale que, au-delà du statut fonctionnel de l'équipement de transport, ces gares génèrent une dimension sociale importante.

Si le principe de la diversification des activités est décliné par les compagnies à différents degrés en fonction des opportunités tant contextuelle que conjoncturelle, l'auteur montre qu'il est en revanche appliqué à toutes les échelles (macro et micro) et en tous les points du territoire, qu'il soit central ou périphérique. Ses manifestations construites divergent suivant ces mêmes paramètres (échelle et localisation) et donnent forme à différents types de gares. Le plus important et significatif est celui de la « gare terminale ». À l'échelle métropolitaine, le terminal constitue un élément d'articulation et de repère de l'organisation urbaine : « Assurant l'interface entre le centre-ville et le territoire contrôlé par la compagnie ferroviaire, il est tout à la fois entrée de ville et accès vers la banlieue. »¹¹³ À l'échelle locale, située au croisement de plusieurs systèmes de transport collectif (train, bus, métro), la gare terminale d'une compagnie ferroviaire privée en côtoie par conséquent d'autres au sein d'un

¹¹¹ Littéralement : « principales compagnies ferroviaires privées », abréviation de *ôte minkan tetsudô*, AVELINE, Natacha, *op. cit.*, 2003, p. 5.

¹¹² AVELINE, Natacha, *ibid.*, 2003, p. 116.

¹¹³ AVELINE, Natacha, *ibid.*, 2003, p. 120.

même site, par juxtaposition ou à proximité immédiate. Elles se distinguent les unes des autres par l'intégration du *tâminaru depâto* (littéralement : grand magasin [du] terminal) qui compose la majeure partie de leur volume bâti. « Conçu pour articuler les diverses lignes entre elles, c'est le principal marqueur du prestige de la compagnie ferroviaire et de la gare, (...). Matrice de la centralité urbaine, [...] locomotive des galeries commerciales, il est parfois le seul élément lisible dans le paysage désordonné et opaque de ces grands nœuds de réseaux. »¹¹⁴ Cet élément déterminant et identitaire de la gare définit par conséquent davantage l'objet « gare » et son environnement proche, voire s'y substitue. La grande gare de passage s'inscrit également comme un élément distinctif du paysage urbain (fig. 44).

Tableau 10 : Récapitulatif des analyses géographiques des territoires de la grande gare au Japon, à différentes échelles

Source : TIRY-ONO, Corinne, 2011.

AUTEURS	ÉCHELLE ARCHITECTURALE (BÂTIMENTS, INFRASTRUCTURES ET ABORDS IMMÉDIATS)	ÉCHELLE URBAINE	ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE
Jean-Robert Pitte (1991)	- Programmes commerciaux - Développement de galeries commerciales souterraines	- Centre urbain - Rôle à la fois attractif et ségréatif - Pluralité des programmes	- Rôle à la fois attractif et ségréatif
Roman Cybriwsky (1998)		- Centre commercial ferroviaire	
Natacha Aveline (2003)	- Espace de maximisation des échanges - Lieu de rendez-vous et d'amusement - Absence de monumentalité - <i>Tâminaru depâto</i> : matrice de la centralité urbaine, seul élément lisible dans le paysage	- V véritable centre urbain - Structure tentaculaire des circulations - Principe de continuité spatiale	- Interface entre le centre-ville et le territoire contrôlé par la compagnie ferroviaire (entrée de ville et accès à la banlieue)

NB : en grisé, l'échelle des cartes présentées.

¹¹⁴ AVELINE, Natacha, *ibid.*, 2003, p. 120.

B3. Deux réalisations emblématiques des années 1990, entre permanence et renouvellement du modèle

Au cours des décennies 1980 et 1990, plusieurs projets ou opérations de réaménagement de grandes gares rendent compte de l'évolution du rôle de ce type d'équipement par rapport à la ville. Conçus pendant la période d'euphorie économique que connaissent les grands centres urbains de l'archipel, les projets se situent principalement dans l'île du Honshû, notamment à Tôkyô, Nagoya, Kôbe ou Kyôto. Leurs conurbations enregistrent en effet des baisses significatives de l'usage des transports collectifs (tabl. 11). Dans le même temps, elles sont confrontées au phénomène de désindustrialisation qui touche directement leurs sites ferroviaires. Si la gare participe au programme de mutation post-industrielle des métropoles japonaises, son renouvellement s'inscrit aussi dans le cadre de la renaissance de l'opérateur public dont la privatisation (compagnie JNR, devenue JR)¹¹⁵ est initiée en 1987. Ce processus de privatisation redessine progressivement la carte de la compétitivité ferroviaire à l'échelle métropolitaine. Il s'accompagne d'un vaste programme de rénovation du parc bâti ferroviaire des nouvelles sociétés JR, nécessité par leur entrée active dans les domaines commerciaux externes au transport des passagers (vente de détail, promotion immobilière, construction, tourisme, etc.). Cette diversification demeurait jusqu'alors le privilège des nombreuses compagnies privées du pays. Depuis que les sociétés JR font partie du sérail libéral, la gare japonaise est devenue de fait un espace entièrement privé,¹¹⁶ c'est-à-dire détenu, conçu et géré par le secteur privé. À l'instar de la nationalisation huit décennies plus tôt, en 1906-1907, cette nouvelle situation appelle d'autres formes architecturales. De même, la mise en vente de vastes emprises foncières situées en milieu urbain dense, résultantes de l'obsolescence de l'activité nationale du fret, et leur reconquête urbaine par la promotion immobilière publique ou privée, ont pour conséquence de stimuler la modernisation des grandes gares attenantes à ces terrains.¹¹⁷ En réalité, depuis la mise en service de la première ligne de *shinkansen* en

¹¹⁵ JNR pour Japan National Railways (*Nihon kokuyû tetsudô*) ; JR pour Japan Railways. JNR est démantelée en six groupes régionaux pour le transport des passagers (Groupe East JR [*JR Higashi Nihon Guruppu*], Groupe West JR [*JR Nishi Nihon Guruppu*], etc.) et une société de fret qui demeure nationale.

¹¹⁶ À l'exception des espaces et infrastructures du métro qui, dans la plupart des cas, sont détenus et gérés par les autorités locales.

¹¹⁷ Sur la reconquête des friches ferroviaires en milieu urbain, voir TIRY, Corinne, « Tôkyô : le chantier de la Yamanote Sen », *Urbanisme*, n° 295, juillet-août 1997, p. 21-25, et « Tôkyô Yamanote Line - Cityscape Mutations », *Japan Railway & Transport Review*, n° 13, September 1997, p. 4-11. À partir des années 1970, la concurrence de plus en plus accrue de la voiture et de l'avion, sur des distances moyennes, a également conduit

1964, le coût massif de l'extension du réseau à grande vitesse — en moyenne une ligne nouvelle par décennie — d'une part, et l'endettement colossal de la société nationale d'autre part, expliquent l'absence d'une politique de rénovation d'un bâti vieillissant édifié au cours de la période de Haute croissance.

Si la gare centrale de Tôkyô, restaurée après 1945 puis agrandie en 1953-1954, ne bénéficie que d'un réaménagement intérieur au cours des années 1990, des projets de gares comme ceux de Ueno à Tôkyô, de Nagoya ou de Kyôto, par exemple, sont de véritables reconstructions, avec extension. De surcroît, ces projets sont confiés à des architectes de renommée internationale.¹¹⁸ À Tôkyô, d'autres opérations de taille moindre comme celle de la gare d'Ebisu (extension par surélévation), par exemple, sont conçues directement par le bureau d'architecture et d'ingénierie du groupe JR (*JR Nihon sekkei*). D'autres encore, le plus souvent réalisées en interne par les compagnies privées de chemin de fer, sont aussi ambitieuses. Dans la plupart des cas, la morphologie de la tour constitue le volume principal du nouvel édifice ferroviaire qui renoue ainsi avec la fonction de signe dans la ville (Ueno : tour de 301 mètres de haut, Nagoya : double tour de 245 mètres de haut, sont les cas les plus extrêmes). Toutefois, ce qui caractérise communément les motifs de rénovation, extension ou reconstruction des grandes gares urbaines des sociétés ferroviaires nippones à cette époque, n'est ni l'avènement d'une nouvelle technique de transport, ni le développement des réseaux qu'elles accueillent — la carte du réseau ferroviaire japonais a atteint sa maturité —, et encore moins le fait d'une destruction naturelle ou artificielle. La reconstruction de ces gares tire aussi parfois ses motivations de nouvelles dynamiques de planification, tant locales qu'extra-territoriales. Dans un cas comme dans l'autre, les stratégies d'extension par reconstruction du volume de l'édifice ferroviaire, et par là même d'intégration d'activités externes, permettent de viabiliser une activité somme toute peu rentable : « Les pôles multimodaux, comme échangeurs biologiques de Japonais en déplacement, ne sont plus des moyens mais des fins en soi, sans l'existence desquelles la rentabilité des groupes pourrait être remise en cause ».¹¹⁹ La

les sociétés JR à engager une politique active de rénovation de leurs gares « extra-métropolitaines », misant à la fois sur la qualité architecturale et l'ouverture sur la ville.

¹¹⁸ Par exemple : le projet de Ueno (1988-1995, abandonné) est confié à Isozaki Arata, celui de Nagoya (réalisé en 2000) à l'agence américaine Kohn Pedersen Fox Associates ; la gare de Kyôto fait l'objet d'un concours remporté par Hara Hiroshi.

¹¹⁹ KAMINAGAI Yo, « Les pôles multimodaux de Tokyo », in MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU TOURISME (dir.), *Équipements et métiers de la multimodalité*, Séminaire de recherche « Les lieux-Mouvements de la ville », Paris, Plan urbain, DRAST, RATP et SNCF, 1996, vol. 4, p. 229.

présentation monographique détaillée de deux réalisations emblématiques des années 1990 permet de rendre compte des orientations morphologiques des édifices ferroviaires à l'œuvre aujourd'hui, en relation avec le territoire proche ou lointain. Il s'agit de la gare de Kyôto (3^e reconstruction, livrée en 1997) et du nouveau terminal de la compagnie privée Keiô sur le site de Shibuya à Tôkyô, dénommé Shibuya Mark City (*Shibuya Mâkushiti*) et ouvert en 2000. Même inédites, leurs morphologies architecturales sont-elles pour autant en rupture avec le modèle de centralité décrit précédemment ?

Tableau 11 : Répartition des parts modales dans les conurbations de Tôkyô, Ôsaka et Nagoya, de 1955 à 1995

Source : AOKI Eiichi, IMASHIRO Mitsuhide, KATO Shin.ichi et WAKUDA Yasuo, *A History of Japanese Railways, 1872-1999*, Tôkyô, East Japan Railway Culture Foundation, 2000, p. 211.

MODE	COMPAGNIE FERROVIAIRE JNR puis JR	COMPAGNIES FERROVIAIRES PRIVÉES	MÉTRO	TRAMWAY	BUS	VOITURE
ANNÉE	NOMBRE DE PASSAGERS (en millions) (en %)					
TÔKYÔ						
1955	1 858 (37 %)	1 168 (23 %)	151 (3 %)	836 (16 %)	788 (15 %)	340 (7 %)
1965	3 465 (33 %)	2 563 (24 %)	753 (7 %)	677 (6 %)	2 194 (21 %)	980 (9 %)
1975	4 066 (26 %)	3 594 (23 %)	1 761 (11 %)	49 (0 %) (*)	2 509 (16 %)	3 896 (25 %)
1985	4 283 (23 %)	4 256 (23 %)	2 370 (13 %)	42 (0 %)	2 116 (11 %)	5 623 (30 %)
1995	5 392 (22 %)	5 135 (21 %)	2 771 (12 %)	40 (0 %)	2 025 (8 %)	8 676 (36 %)
ÔSAKA						
1955	440 (15 %)	1 128 (38 %)	149 (5 %)	683 (23 %)	376 (13 %)	159 (5 %)
1965	984 (18 %)	1 828 (33 %)	373 (7 %)	672 (12 %)	1 179 (21 %)	543 (10 %)
1975	1 148 (14 %)	2 374 (30 %)	850 (11 %)	95 (1 %) (*)	1 207 (15 %)	2 302 (29 %)
1985	1 074 (12 %)	2 575 (29 %)	960 (11 %)	64 (1 %)	1 039 (12 %)	3 190 (36 %)
1995	1 381 (13 %)	2 590 (24 %)	1 168 (11 %)	53 (1 %)	973 (9 %)	4 433 (42 %)
NAGOYA						
1955	66 (8 %)	249 (32 %)	—	282 (36 %)	144 (18 %)	48 (6 %)
1965	128 (7 %)	451 (26 %)	82 (5 %)	206 (12 %)	730 (41 %)	162 (9 %)
1975	199 (6 %)	493 (16 %)	260 (8 %)	11 (0 %) (*)	579 (19 %)	1 545 (50 %)
1985	198 (5 %)	498 (13 %)	319 (8 %)	07 (0 %)	421 (11 %)	2 358 (62 %)
1995	221 (5 %)	497 (10 %)	381 (8 %)	05 (0 %)	341 (7 %)	3 447 (70 %)

(*) : les tramways sont démantelés en 1972 à Tôkyô (à l'exception de la ligne Arakawa entre Minowa et Waseda) et Nagoya, en 1969 à Ôsaka.

NB : en 1955 et 1965, les données du mode routier ne concerne que les trajets en taxis ; à partir de 1975, les données concernent les taxis et les voitures particulières.

***Kyôto eki* ou l'intériorisation de la centralité**

À la veille de la privatisation de la compagnie JNR, la gare centrale de Kyôto constitue un nœud d'échanges tant à l'échelle de la conurbation Keihanshin (Kyôto-Ôsaka-Kôbe) qui compte 16,7 millions d'habitants, qu'à l'échelle du cœur de la mégalopole du Tôkaidô (Tôkyô-Nagoya-Ôsaka). Passage obligé de la principale ligne de *shinkansen*¹²⁰ qui relie les deux centres d'affaires majeurs du pays, Tôkyô et Ôsaka, cet équipement présente néanmoins une certaine obsolescence face aux enjeux de modernisation que la région du Kansai envisage au cours des années 1980. Ceux-ci se concrétisent notamment par d'ambitieux projets d'infrastructures. La création d'un nouvel aéroport international dans la baie d'Ôsaka¹²¹ est programmé pour 1993 tandis que l'opération d'aménagement urbain Keihanna,¹²² vaste technopole prévue au cœur de la région, doit être innervée par de nouvelles liaisons ferroviaires à grande vitesse. Ces grands projets suscitent une volonté affirmée, tant de la part des décideurs locaux que de la part de la compagnie JR (West JR à partir de 1987), de faire participer Kyôto au processus régional de modernisation et d'internationalisation en marche (fig. 45). D'autant plus que l'ancienne capitale du Japon, qui a pris part à l'essor industriel puis financier de la région dans une moindre mesure, se trouve confrontée à une situation économique marginale au regard de ses voisines Ôsaka et Kôbe. Si peu de grandes entreprises de la capitale ont implanté leurs filiales à Kyôto, la cité accueille en revanche à l'époque environ 40 millions de touristes par an. C'est bien souvent d'abord à travers sa gare que Kyôto se dévoile à leurs yeux.¹²³

Un comité d'acteurs (ville, préfecture, chambre de commerce et d'industrie, West JR), mis en place en 1988, organise un concours international d'architecture qui est remporté par

¹²⁰ La ligne à grande vitesse du Tôkaidô (et son prolongement sud nommé Sanyô) transporte actuellement en moyenne 750 000 passagers par jour. Au tournant des années 1980-1990, cette fréquentation est de l'ordre de 500 000. D'après JAPAN INSTITUTION FOR TRANSPORT POLICY STUDIES (ed.), *Transportation Outlook in Japan*, '98, Tôkyô, International Transport Institute, 1998, p. 15.

¹²¹ Le choix de réaliser l'aéroport international du Kansai date de 1974. Si le site est déjà retenu, il faut cependant attendre 1984 pour que soit lancé un concours international et 1987 pour le début des travaux.

¹²² Keihanna est planifiée par l'État dès 1978, en relation avec les préfectures et villes concernées (Kyôto, Ôsaka et Nara) pour accueillir à terme, au début du XXI^e siècle, une population de 400 000 habitants. Phasées, les opérations débutent au cours des années 1980.

¹²³ En 1990, 40,8 millions de touristes (dont une grande majorité de Japonais) visitent la ville, soit quasiment le double des 22 millions des années 1960. Dans les années 1960, si les trois-quarts des touristes arrivent à Kyôto en train, en 1990, le ferroviaire n'est plus choisi que par la moitié des visiteurs au profit de la route. D'après « Kyoto Prefecture Statistics », annexe de KYOTO PREFECTURAL GOVERNMENT (KPG) (ed.), *Kyoto, North to South*, Kyôto, KPG, circa. 1991, 41 pages.

Hara Hiroshi en 1991.¹²⁴ Peu usitée au Japon, la procédure de concours, de surcroît internationale, est significative des enjeux et de l'ambition du projet.

Les attentes sont de trois ordres : redynamiser le système de transports collectifs, conforter l'activité touristique et insuffler une recomposition urbaine du quartier. Depuis les années 1970, le contexte national du transport ferroviaire se caractérise par une nette baisse de l'utilisation du train au profit de la voiture (voir le tableau précédent), notamment pour les liaisons interrégionales. Cependant, en milieu urbain dense, la part du train conserve une place de choix en raison de l'excellente desserte des métropoles japonaises et du coût élevé du système automobile. Mais, dans ce contexte, Kyôto fait figure d'exception par rapport aux agglomérations de même poids démographique (plus d'un million d'habitants) : elle enregistre une nette désaffection de l'usage du train au profit de la voiture.¹²⁵ Deux éléments expliquent cette situation : d'une part, un site contraignant, marqué par une ceinture de collines et l'absence d'ouverture sur la mer ;¹²⁶ d'autre part, la faiblesse relative du réseau de transports collectifs. La création tardive d'une première ligne de métro — après la suppression progressive, de 1972 à 1978, de la quasi-totalité des lignes de tramway — place Kyôto loin derrière ses homologues métropolitaines dont la construction des réseaux de transport souterrain a souvent débuté avant la Seconde guerre mondiale.¹²⁷ Néanmoins, le système multimodal de la gare de Kyôto, où se croisent quotidiennement environ 300 000 personnes,¹²⁸ n'en est pas moins complexe. Il accueille plusieurs lignes ferroviaires inter-régionales (West JR / depuis 1876, West JR *shinkansen* / 1964), locales (West JR / 1879,

¹²⁴ Hara Hiroshi (né en 1936) est le fondateur et directeur de l'agence d'architecture Atelier Φ (*Atorie fi*) créée en 1970 à Tôkyô. Il est aussi professeur à l'Université de Tôkyô à partir de 1969. Les autres candidats invités à concourir sont les Japonais Andô Tadao, Ikehara Yoshirô et Kurokawa Kishô, l'Américain Peter Busmann, le Britannique James Stirling, et le Franco-Suisse Bernard Tschumi.

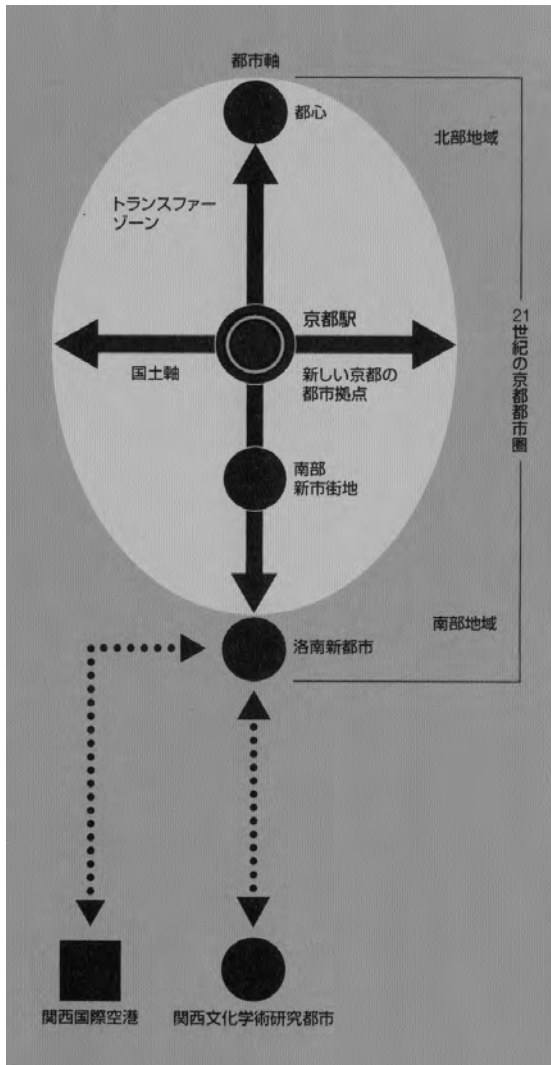
¹²⁵ Du point de vue de l'équilibre des parts modales de transport urbain, trait caractéristique des métropoles japonaises, la ville de Kyôto se distingue. Si elle reste inférieure à la moyenne nationale, l'utilisation de la voiture particulière y est en effet importante et ne cesse d'augmenter (22,3 % en 1980, 26,5 % en 1990). En outre, cette part modale est supérieure à celle de la conurbation Keihanshin (19,6 % en 1980, 25,9 % en 1990). KEIHANSHIN TOSHIKEN KÔTSÛ KEIKAKU KYÔGIKAI (KTKKK, ASSOCIATION POUR LA PLANIFICATION DU TRAFIC DE LA CONURBATION KEIHANSHIN) (dir.), *Keihanshin toshiken no hito no ugoki. Daisankai pâson torippu chôsa kara. '92/3 (Mobilité au sein de la conurbation Keihanshin. 3^e grande enquête déplacements. Mars 1992)*, Ôsaka, KTKKK, 1992, p. 19.

¹²⁶ Les contraintes de site contribuent à expliquer pourquoi Kyôto, métropole d'un million et demi d'habitants, n'est toujours pas équipée d'un aéroport.

¹²⁷ Cette première ligne court sous l'axe nord-sud Karasuma. Une seconde ligne, est-ouest, n'est mise en service qu'en 1997.

¹²⁸ À titre comparatif, pour mieux saisir l'importance relative de la gare de Kyôto, certaines gares centrales d'Ôsaka accueillent quotidiennement plus du double de personnes.

Kintetsu / 1895, Keihan / 1910), une ligne municipale de métro (1981), une gare routière et des stations de taxis. Cette offre reste inchangée et, en termes de services liés au transport, les seules nouvelles données du projet sont l'intégration d'un comptoir d'enregistrement pour l'aéroport international du Kansai et un hélicoptère.



Légende

Axe urbain (*toshi jiku*)

● Centre urbain (*toshin*)

Zone nord (*kitabuchiiki*)

Zone de transfert (*toransufâ zôn*)

● Gare de Kyôto (*Kyôto eki*)

Nouveau hub urbain de Kyôto

(*atarashii Kyôto no toshi kyoten*)

Axe national (*kokudojiku*)

● Nouveau territoire urbain sud

(*minamibu shin shigaichi*)

Zone sud (*minamibu chiiki*)

● Ville nouvelle de Rakunan (*Rakunan shintoshi*)

Métropole de Kyôto du XXI^e siècle

(*21 seiki no Kyôto toshiken*)

● Ville culturelle et scientifique du Kansai

(*Kansai bunka gakujutsu kenkyû toshi*)

■ Aéroport international du Kansai

(*Kansai kokusai kûkô*)

Figure 45 : Schéma des connexions territoriales de la nouvelle gare de Kyôto réalisée en 1997

Source : MIWA Hiroshi, « *Machizukuri he no riteihyô* (Les jalons d'un renouvellement urbain) », *Designers' Workshop*, « *Atarashii Kyôto eki biru* (Le nouveau bâtiment-gare de Kyôto) », n° 93, novembre 1997, p. 53.

Tout comme Ôsaka tente, à travers le projet de l'aéroport international du Kansai, de se réappropriier un rôle et une image de plateforme économique internationale — amoindris par la puissance écrasante de la capitale —,¹²⁹ Kyôto cherche à réaffirmer symboliquement, à travers un projet de gare singulier, son image de berceau de la culture traditionnelle japonaise, et surtout son rôle de centre touristique majeur du pays. Dépositaire d'un patrimoine architectural et paysager inédit mais fragile, Kyôto entend néanmoins par ce projet de gare participer à la modernisation de la région. Le programme de la nouvelle gare de Kyôto est à la fois emblématique de ces enjeux, et l'expression de la politique de diversification qui est entreprise par les compagnies JR au même moment à l'échelle du pays. Au-delà de la modernisation des espaces directement liés au transport des passagers, c'est la variété des composantes programmatiques de l'édifice — hôtel, grand magasin, galerie marchande (boutiques, cafés, restaurants), théâtre, musée, espace d'exposition, annexes des services de la préfecture, parkings, — et sa surface colossale (238 000 m²) qui distinguent au prime abord cette gare des anciennes gares nationales. Ces nouvelles fonctionnalités, tant commerciales que symboliques, placent l'édifice ferroviaire dans une position de relais de l'aéroport, à l'échelle régionale d'une part, de signe local identifiable à l'échelle de la métropole (grâce à son architecture unique signée par un architecte de renom) d'autre part. Il s'agit bien de faire de la gare une vitrine attractive de la ville de Kyôto. Également requis par les commanditaires, le respect et la valorisation du paysage environnant doivent participer à ce rôle. Localement, la rénovation de la gare doit permettre également la réunification de la ville-centre et des quartiers sud. Mêlant habitat et industrie, ces derniers se sont progressivement densifiés au rythme du développement des infrastructures ferroviaires, puis autoroutières. Le quartier situé au nord de la gare s'est en revanche constitué en un centre-ville supplémentaire où sont depuis longtemps concentrées les principales composantes du quartier de gare nippon : hôtels, bureaux, banques et grands magasins.¹³⁰ La forte dichotomie des quartiers situés de part et

¹²⁹ La région du Kansai, rivale économique historique de la région du Kantô, commence à perdre sa place de porte du Japon et son hégémonie économique au cours de la Restauration de Meiji ; ce phénomène s'accroît après la Seconde guerre mondiale avec la centralisation de l'ensemble des pouvoirs au sein de la capitale.

¹³⁰ Pour une analyse détaillée des enjeux urbanistiques de la ville, voir HIRAO Kazuhiro, « La planification et la rénovation urbaines au XX^e siècle », in FIÉVÉ, Nicolas (dir.), *Atlas historique de Kyôto. Analyse spatiale des systèmes de mémoire d'une ville, de son architecture et de son paysage urbain*, Paris, UNESCO et éditions de l'Amateur, 2008, p. 231-243.

d'autre de l'édifice ferroviaire, accentuée par la coupure des rails¹³¹ et la frontière physique qu'impose la gare de passage, n'a cependant pas effacé la continuité de la trame urbaine de la ville-centre.¹³² Réserve foncière de la ville, les quartiers sud concentrent au même moment la majorité des projets de développement urbain que la ville-centre n'est plus en mesure d'accueillir. À l'échelle locale, la gare se situe aussi en position de pivot urbain, à la jonction de deux territoires aux destinées et ambitions distinctes.

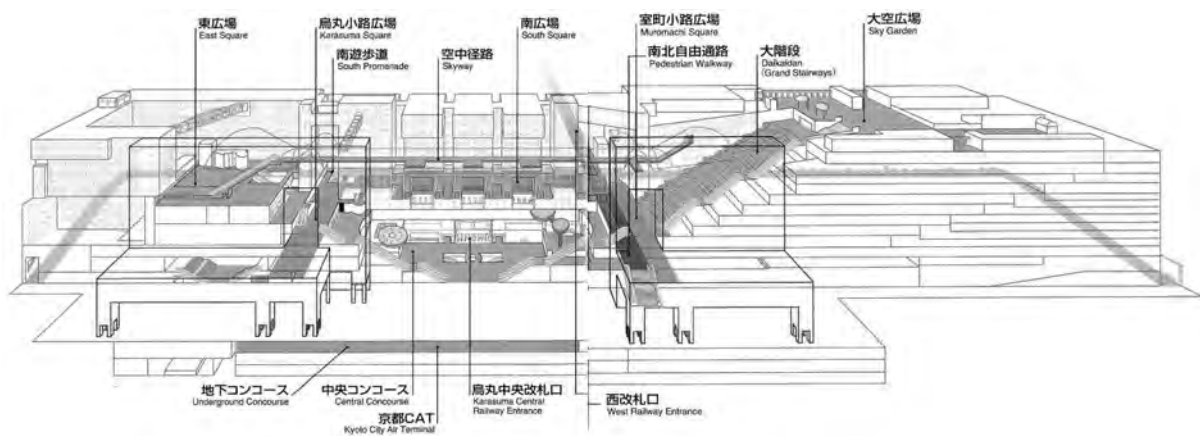


Figure 46 : Schéma volumétrique des espaces de déambulation internes de la gare de Kyôto (1997)

Source : KYOTO STATION BUILDING DEVELOPMENT COMPANY (KSBDC), *Kyoto Station Building*, Kyôto, KSBDC, s. d., p. 3-4.

¹³¹ Cette coupure est d'autant plus forte qu'elle se déploie sur plusieurs niveaux : en sous-sol, en surface et en aérien où se situent les voies du *shinkansen*. Pour atteindre depuis le quartier nord les quais de la compagnie privée Kintetsu localisés à l'opposé, par exemple, seul un parcours labyrinthe, mais stratégique, à travers l'édifice et notamment ses galeries marchandes souterraines, s'offrait jusqu'alors à l'utilisateur.

¹³² Cette continuité de la grille s'explique logiquement par la nature essentiellement rizicole, dont elle est issue, des terrains adjacents jusqu'à la période industrielle. Notons que le schéma de développement urbain axial à partir de la gare n'est pas aussi marqué dans le cas de Kyôto.

L'antinomie des réponses au concours de la part de Hara Hiroshi et de James Stirling révèle explicitement le paradigme des relations entre la gare et la métropole au Japon — le premier projet par excès, le second par défaut¹³³ et son évolution contemporaine. L'édifice de l'architecte japonais, aujourd'hui réalisé, se présente comme un parallélépipède monolithique et monumental,¹³⁴ globalement opaque, même s'il ménage quelques perspectives sur la ville. Le volume abrite toutes les activités du programme sur seize niveaux (dont trois en sous-sol). *A contrario*, la proposition de James Stirling singularise chaque élément programmatique par un volume signifiant dont la composition d'ensemble occasionne ouvertures et passages à l'échelle urbaine. De même, si l'architecte britannique positionne ses volumes par rapport au découpage de la trame urbaine, afin de fusionner la nouvelle structure de la gare avec celle de la ville dans l'idée de « recoudre » les quartiers nord et sud, Hara Hiroshi opère en revanche cette « fusion » de manière symbolique au niveau du traitement de la façade nord. Celle-ci est empreinte de la « matrice » urbaine de l'ancienne capitale, matérialisée par une plate-forme praticable située à 15,50 mètres du sol. Il précise : « *'Matorikkusu' ha, mon wo sasaeru dan de ari, kûchû no chisô de aru. / The Matrix is a podium supporting the [city] gateway, a floating stratum* ». ¹³⁵ Aussi, le projet ne dialogue plus avec la ville que sur le mode de l'analogie.¹³⁶ Evidé suivant une forme de vallée, le volume de la gare recrée un paysage intérieur artificiel, à ciel ouvert, analogue au paysage archétypique de Kyôto : la trilogie plaine / colline / ciel.¹³⁷ Composite, son dispositif spatial calque également la complexité spatiale de la grande ville japonaise : verticalisation, enchevêtrement des réseaux, fluidité des espaces, ruptures d'échelle. Le vocabulaire choisi pour désigner les

¹³³ La proposition de James Stirling, Michael Wilford & Associates est classée seconde. La sélection de ces deux projets ne s'inscrit pas dans une perspective comparatiste Orient / Occident. Le projet de l'architecte japonais Andô Tadao, par exemple, répond également aux choix opérés par la seconde famille d'architectes.

¹³⁴ 470 mètres de long, 27 mètres de large, 60 mètres de haut (la hauteur maximale autorisée dans cette partie de la ville), soit 238 000 m² construits sur un terrain d'à peine 3,8 hectares.

¹³⁵ Extrait du texte de Hara Hiroshi remis au jury du concours, publié dans la brochure *Atarashii Kyôto eki biru / Kyoto Station Building*, Ôsaka, West Japan Railway Company & Kyoto Station Building Development Company, 1997, p. 6.

¹³⁶ Ce terme fait référence à l'analyse de la ville américaine contemporaine par Trevor Boddy qui parle d'un « [...] postmodern urbanism—the analogous city. [...] The postmodern analogous city begins with what Charles Moore has called the most influential piece of postwar American urbanism, Disneyland. » BODDY, Trevor, « Underground and overhead: building the analogous city », in SORKIN, Michael (ed.), *Variations on a Theme Park. The New American City and the End of Public Space*, New York, Hill and Wang, 1996 (1^{ère} édition : 1992), p. 125-126.

¹³⁷ Hara Hiroshi parle précisément de l'utilisation de la coupe du dispositif topographique typique des villages traditionnels japonais dans son projet (voir l'entretien de 2007 en annexe).

différents espaces « mis en scène » par l'architecte participe à cette double analogie : « place » (*hiroba*), « promenade » (*yûhodô*), « grand escalier » (*daikaidan*), « porte » (*mon*), etc. (fig. 46). La nouvelle gare de Kyôto juxtapose en un vaste collage, tel un parc à thème qui serait celui de la ville mondiale, plusieurs configurations spatiales locales ou étrangères. Dispositif mixte plus qu'hybride, elle se diversifie et contient différentes typologies : celle de l'atrium des *malls* américains ceinturé de coursives (la « Matrice » au quatrième niveau), celle de l'espace public européen traditionnel (la « place » au septième niveau), et celle des lieux de passage nippons vernaculaires (le « grand escalier » du quatrième au onzième niveau, la « porte » au quinzième niveau). La possibilité d'évoluer dans cet espace sans aucun contact direct, ne serait-ce que visuel, avec tout élément technique du monde ferroviaire, révèle bien que la gare de Kyôto est d'abord un lieu de consommation.¹³⁸ Il ne s'agit pas seulement d'une consommation de biens et de services, mais aussi d'expériences spatiales sensationnelles au sens premier du terme. L'absence de traitement de la place de la gare (*hiroba*) en un véritable espace public — c'est encore aujourd'hui un banal parking — révèle bien que la gare, en simulant une expérience spatiale de la ville, a absorbé une composante ultime du quartier de gare. Elle s'est emparée du rôle public de l'espace urbain. « Simply put, the new Kyoto station is in a way sub-culture—culture for everyone! Popular architecture... [laughing] 'Pop-Arch'! », résume Hara Hiroshi.¹³⁹

Réseau d'espaces « publics » et marchands qui constitue un territoire à part entière, la gare est devenue un véritable morceau de ville,¹⁴⁰ dont pâtissent les commerces du centre-ville de Kyôto et des communes environnantes. En revanche, la compagnie West JR semble avoir gagné son pari puisque, parmi les grandes gares métropolitaines du Honshû, seule la gare de Kyôto a bénéficié d'une augmentation du nombre de ses voyageurs en cette période

¹³⁸ Une « fictional city » selon Hara Hiroshi (voir l'entretien de 2007 en annexe).

¹³⁹ Extrait de l'entretien publié dans KNABE, Christopher and NOENNIG, Joerg Rainer, (eds), *Shaking the Foundations. Japanese Architects in Dialogue*, Munich-London-New York, Prestel Verlag, 1999, p. 90. Le jeu de mot *Pop Art / Pop Arch* n'est pas innocent... Rapidement, la nouvelle gare de Kyôto est devenue un lieu de rendez-vous de nombreux jeunes de la ville, un lieu d'animation urbaine par le biais d'expositions, de manifestations en tout genre.

¹⁴⁰ Comme l'analyse David B. Stewart : « Hara's architecture has always been predicated on the notion that an individual building, even a very small house, can somehow absorb and filter the chaos of the modern metropolis. » STEWART, David B., « The New Station as Interface. An Overview of Image, Function, and Amenity », *Japan Railway & Transport Review*, n° 6, December 1995, p. 34.

de stagnation économique.¹⁴¹ Nouveau « quartier » contenu au sein d'une enveloppe étanche, ce dispositif ne trahit pas les particularités spatiales de la grande gare urbaine japonaise contemporaine, mais en brouille les échelles. Augmenté de nouvelles fonctionnalités et rôles symboliques à plusieurs échelles, locales et régionales, il inaugure la génération du bâtiment-pôle (ferroviaire) (fig. 47).



Figure 47 : Vue cavalière de la gare de Kyôto depuis le nord-est en 2008

Source : Kyoto Station Building Development Company (*Kyôto eki biru kaihatsu kabushiki-gaisha*), 2008.

¹⁴¹ Évolution de la fréquentation de la gare de Kyôto sur le réseau West JR : année fiscale 1996 (avril 1996 à mars 1997) : 156 000 voyageurs / jour, année fiscale 1997 (avril 1997 à mars 1998) : 163 500 voyageurs / jour, année fiscale 1998 (avril 1998 à mars 1999) : 164 000 voyageurs / jour (244 000 sur l'ensemble des réseaux). Source : West JR. NB : la nouvelle gare de Kyôto a été inaugurée en septembre 1997.

***Shibuya Mark City* ou l'absorption des fonctions de service**

Le nœud de transport de Shibuya regroupe trois compagnies privées de chemin de fer pour quatre lignes locales (East JR / depuis 1885, Tôkyû / 1907 et 1927, Keiô / 1933), deux lignes de métro (1939 et 1990) gérées par la compagnie publique Teito,¹⁴² deux gares routières municipales, une troisième privée (Tôkyû), ainsi que des stations de taxi. Trait particulier, l'édifice ferroviaire de la East JR est chevauché par une voie express — qui emprunte la direction est-ouest de l'avenue Tamagawa —¹⁴³ construite dans les années 1960 en pleine euphorie techniciste des Jeux Olympiques. L'ensemble est ainsi calé au nord par l'ancienne route féodale — route d'Ôyama, aujourd'hui avenue Aoyama / Dôgenzaka — et au sud par cette voie est-ouest à deux niveaux. À l'instar des autres ensembles ferroviaires de l'arc ouest de la ligne Yamanote, celui de Shibuya assure un rôle d'échangeur des réseaux métropolitains de transport.¹⁴⁴

Simple tentacule du bâtiment-gare de Shibuya, coincé entre, d'une part, des infrastructures de circulation et, d'autre part, un front bâti peu élevé, la morphologie du terminal de la compagnie Keiô est caractéristique d'une genèse chaotique et opportuniste jusqu'à la Seconde guerre mondiale. Une coupure franche du tissu urbain entre le nord-ouest et le sud-ouest du quartier résulte de l'emprise linéaire de son faisceau de voies. Cette lame de vide relativement courte — 350 mètres de long, les infrastructures ferroviaires devenant souterraines au-delà — offre pourtant une occasion de relier transversalement le carrefour de Shibuya et l'axe viaire Dôgenzaka. Au début des années 1990, la compagnie Keiô décide d'accroître ses activités annexes sur ce site.¹⁴⁵ Elle opère à cette occasion une *joint-venture* avec le groupe Tôkyû qui détient les terrains adjacents indispensables à une opération d'envergure métropolitaine. Ce mariage ponctuel s'avère stratégique dans la mesure où Keiô et Tôkyû représentent les deux modèles antinomiques du monde des chemins de fer privés

¹⁴² Teito Rapid Transit Authority (TRTA, *Teito kôsokudô kôtsû eidan*) qui associe la Ville de Tôkyô et l'État. Tôkyô est la seule ville japonaise où l'État participe à la gestion du métro. Quelques lignes de métro sont par contre entièrement gérées par la Ville de Tôkyô sous l'appellation Tōei.

¹⁴³ Tamagawa est le nom d'une périphérie ouest où la compagnie Tôkyû a construit de nombreux lotissements pavillonnaires.

¹⁴⁴ Actuellement, seul l'arc est de la ligne Yamanote accueille du trafic qui dépasse l'échelle métropolitaine (en particulier, la gare centrale de Tôkyô à l'est, Ueno au nord-est et Shinagawa au sud-est sont les seules gares de la capitale qui sont desservies par le *shinkansen*).

¹⁴⁵ Également présent sur le site de la gare de Shinjuku, la plus importante de Tôkyô, le groupe Keiô a déjà développé de grands équipements commerciaux.

nippons. À l'inverse de Keiô, Tôkyû tire la majeure partie de ses revenus de ses multiples activités annexes au transport des passagers, et notamment de la construction.¹⁴⁶ Le contexte de la réglementation urbaine est devenu opportunément favorable aux grands projets d'extension. La libéralisation des coefficients d'occupation du sol (COS)¹⁴⁷ de la capitale autorise en effet une densification élevée des quartiers centraux. L'effet de cette mesure : une verticalisation maximale de certains bâtiments, trouve dans le bâtiment-gare un programme idéal.



Figures 48 (a) et (b) : Schémas d'implantation urbaine (orientation au nord) et de localisation des principaux programmes de l'opération Shibuya Mark City réalisée à Tôkyô en 2000

Source : brochure commerciale *Shibuya Mark City*, 2000

¹⁴⁶ Pour l'année 1994, cette part représente 60 % de l'ensemble des revenus de Tôkyû et 23 % de ceux de Keiô. La même année, les 100 kilomètres de lignes ferroviaires de la compagnie Tôkyû ont reçu 8,7 millions de voyageurs / km, contre 6,9 millions de voyageurs / km pour les 85 kilomètres de Keiô. L'origine de Tôkyû explique en partie ce phénomène : c'est une des rares compagnies privées de chemin de fer qui provient d'un autre secteur, celui de l'immobilier, élargi par la suite au transport. D'après SAITO Takahiko, « Japanese Private Railway Companies and their Business Diversification », *Japan Railway & Transport Review*, n° 10, January 1997, p. 5.

¹⁴⁷ Cette déréglementation fait partie de la politique du gouvernement Nakasone, dite « d'activation du secteur privé » (*minkatsu*), qui « a duré officiellement de 1982 à 1987. (...) Mais les principes de déréglementation et de densification sans contrôle se sont maintenus sous les cabinets suivants » : AVELINE, Natacha, *La bulle foncière au Japon*, Paris, ADEF, 1995, p. 206.

Achevé en 2000, le projet de Shibuya Mark City propose une nouvelle forme de relation entre le bâtiment-gare et la ville, ici une métropole qui se veut mondiale. Ce projet se présente comme un gigantesque volume hybride, mixant trois typologies différentes : celle, horizontale, de la galerie marchande, contrainte par la morphologie linéaire de la parcelle, et celles, verticales, de la tour-hôtel et de l'immeuble de bureaux (fig. 48).¹⁴⁸ Ce projet d'extension du terminal Keiô comprend vingt-huit niveaux (dont trois en sous-sol) qui englobent les voies ferrées des deux compagnies, conservées au second niveau de la galerie. Les cinq niveaux de ce socle linéaire abritent les composantes traditionnelles du bâtiment-gare (commerces et terminaux ferroviaires, gare routière) tandis que les vingt niveaux supérieurs se scindent en deux volumes verticaux distincts (un hôtel coiffé de restaurants accessibles aux voyageurs pour le premier, quelques niveaux intermédiaires de parkings surmontés d'un ensemble de bureaux pour le second ; tous deux étant équipés d'une plateforme pour hélicoptères) (fig. 49, 50 et 51). Relié au bâtiment-gare principal par une passerelle à deux niveaux couverts en prolongement de la galerie — qui assure ainsi le passage des infrastructures et la continuité des espaces commerciaux —,¹⁴⁹ le projet poursuit par ce dispositif la fluidité du parcours interne du bâtiment-gare. Par son gabarit, il affirme au contraire l'autonomie d'un second bâtiment-gare. Le vide important délimité par les deux tours résulte d'une conjonction de différents facteurs programmatique, technique et réglementaire, mais il ne cadre aucun élément particulier du paysage urbain de Tôkyô. Il signale en revanche, avec emphase, la nouvelle liaison viaire aménagée à travers le bâtiment. Au niveau de la rue, la continuité de la galerie est en effet ponctuellement interrompue afin d'aménager un passage urbain (dénommé *plazza*) qui relie enfin les parties nord-ouest et sud-ouest du quartier. Ce dispositif décompose foncièrement le socle de la gare en deux îlots urbains distincts. Vu de l'intérieur, Shibuya Mark City est une extension de la gare préexistante. Vu de l'extérieur, c'est un îlot solitaire qui s'érige en signe urbain et amorce une verticalisation du quartier de gare de Shibuya. En tant qu'héliport, le bâtiment-gare de Shibuya Mark City devient aussi un relais aérien, connecté pour la première fois à d'autres pôles de la métropole non liés au ferroviaire. Désormais, la gare ne rivalise plus seulement avec ses homologues mais aussi avec la grande ville : en empruntant aux quartiers de gares centrales leur vocabulaire formel (la galerie, la

¹⁴⁸ La hauteur moyenne du bâtiment (95 mètres) occupe une parcelle de 350 mètres de long sur 50 mètres de large. Avec 138 000 m² de planchers, le COS est de 800 % ; celui de la gare de Kyôto est de 600 %.

¹⁴⁹ La liaison commerciale s'effectue également en sous-sol.

tour) et en absorbant une nouvelle part de leurs fonctions (tertiaire, hôtelière) et de leurs revenus (la voiture entre désormais systématiquement dans la gare), le bâtiment-gare concurrence ces quartiers. De même, par le biais du bâtiment-gare, la ville trouve un nouveau potentiel d'extension et un autre moyen de constitution de son tissu. Tout comme la gare et son quartier, en tant que centralité commerciale, ont progressivement polarisé la structure urbaine des métropoles japonaises, aujourd'hui, le bâtiment-gare devenu complexe de services participe à la transformation de l'image de la capitale en métropole mondiale.

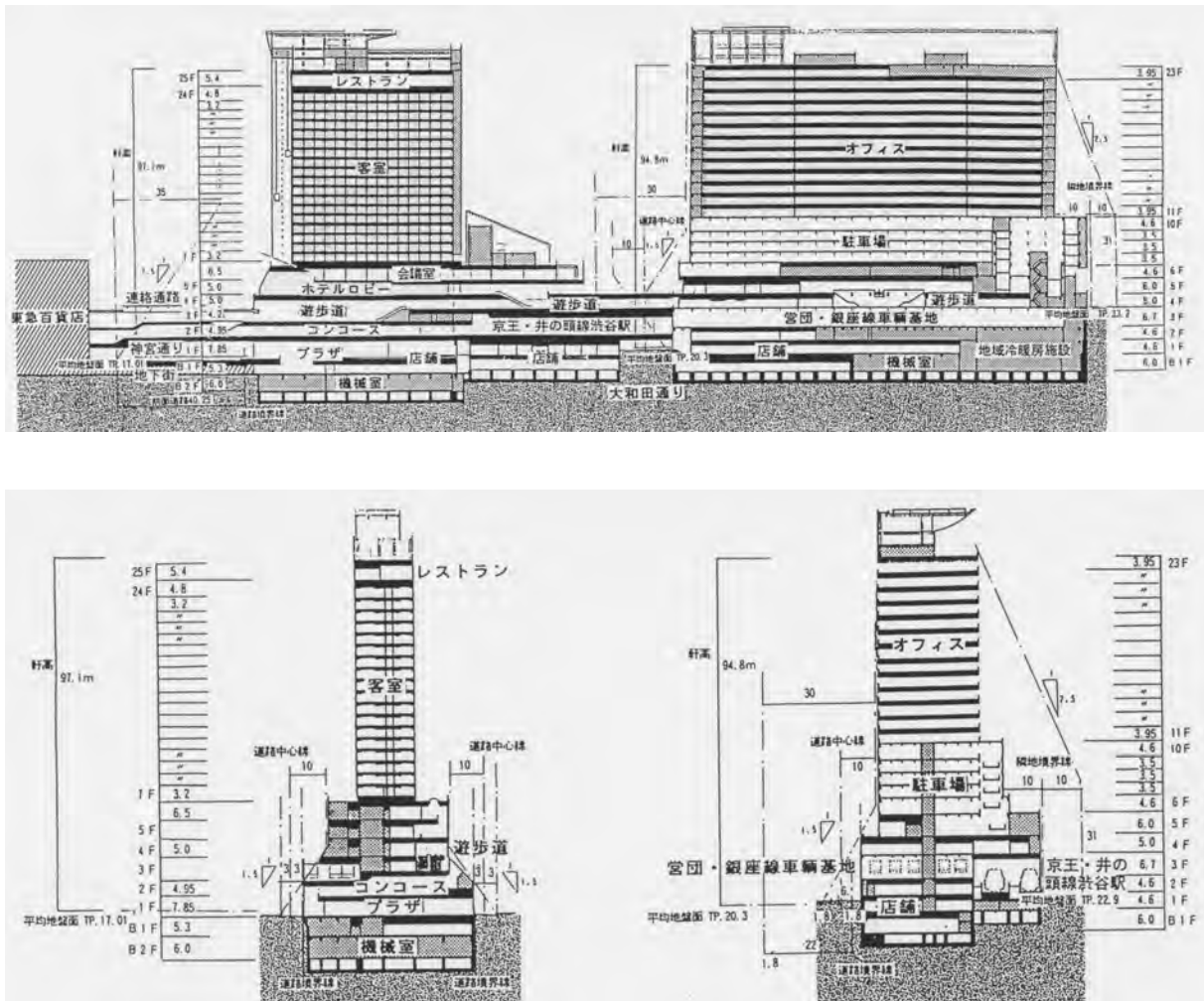


Figure 49 (a) et (b) : Coupes longitudinale et transversales du projet Shibuya Mark City à Tôkyô en 1994 (à gauche : la tour de l'hôtel ; à droite : la tour de bureaux et les parkings)

Source : EIDAN, TÔKYÛ, KEIÔ. SANJA KAIHATSU JIMU KYOKU (EIDAN, TÔKYÛ, KEIÔ. JOINT-VENTURE DES TROIS SOCIÉTÉS), *Shibuya Dôgenzaka ichôme kaihatsu keikaku no oshirase (Rapport sur le projet Shibuya Dôgenzaka ichôme)*, Tôkyô, 1994, p. 12 et 13.

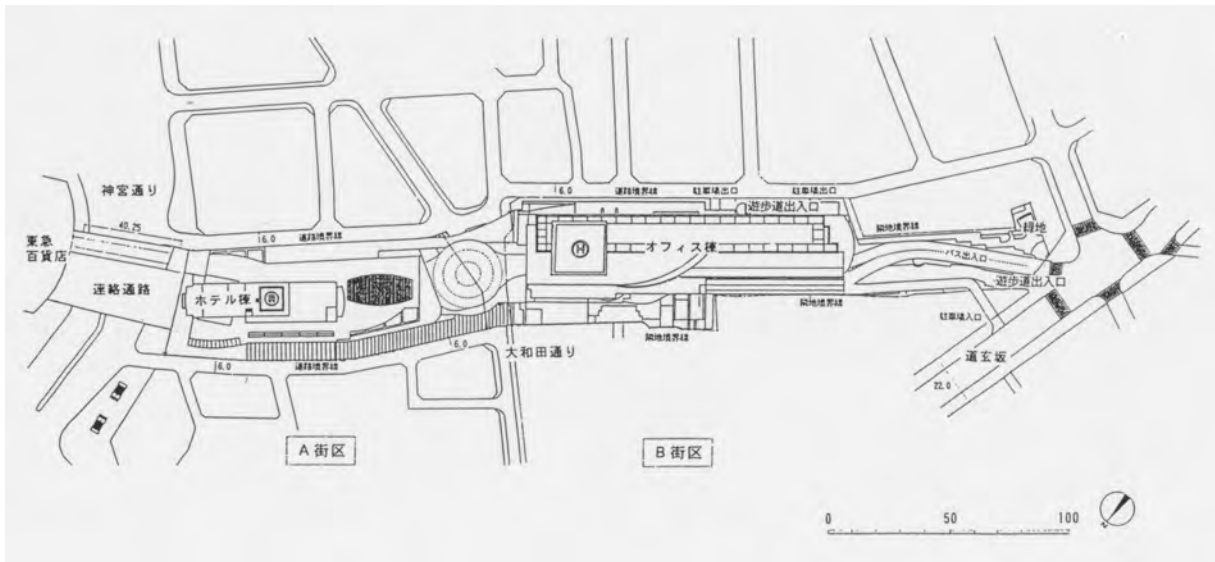


Figure 50 : Plan d'insertion urbaine du projet Shibuya Mark City à Tôkyô en 1994 (à gauche : la galerie-pont de connexion à la gare de Shibuya ; à droite : la rampe d'accès à la gare routière intégrée)

Source : EIDAN, TÔKYÛ, KEIÔ, *op. cit.*, 1994, p. 4.



Figure 51 : Vue aérienne de l'opération Shibuya Mark City à Tôkyô en 2011 (orientation au nord)

Source : GOOGLE, 2011.

Vers une centralité banalisée ?

Dans les deux cas, la gare en tant qu'espace technique disparaît définitivement au profit du bâtiment-gare multifonctionnel qui s'empare des attributs et fonctions de la ville-centre et les concentre en une masse critique. Surtout, les exemples de Kyôto et de Shibuya Mark City mettent en évidence les prémisses d'une transformation fondamentale du rôle de la gare par rapport à la ville au Japon. Issue historiquement d'une certaine forme de centralité puis elle-même génératrice de centralité urbaine grâce à la fonction dominante du commerce jusqu'au tournant des années 1980, la grande gare serait en voie de se déspecialiser. Les programmes des deux gares précédentes révèlent bien une diminution manifeste des surfaces réservées au commerce de détail au profit du service. À Kyôto, les commerces (grand magasin et galerie marchande) ne représentent plus qu'à peine 17 % du programme du nouvel édifice tandis que l'hôtel y approche les 30 % (soit respectivement 37 500 m² et 70 700 m²). Dans le cas de Shibuya Mark City, le complexe hôtel-bureaux-parking occupe 58 % du nouveau volume construit (soit 80 800 m²).¹⁵⁰ Si l'intégration de ces activités de service contribue indéniablement à renouveler la morphologie du grand édifice ferroviaire métropolitain et à viabiliser un mode de transport désormais fragilisé, elle participe tout autant à transformer la grande gare en un édifice résolument hybride. Et à inventer d'autres formes de centralité urbaine en phase avec l'évolution de la métropole contemporaine.

¹⁵⁰ Dans les deux cas étudiés préexistaient certes d'importantes surfaces commerciales à proximité immédiate du nouveau bâtiment-gare, mais ce n'est pas le cas d'autres opérations au programme similaire.

B – Dimensions multiscalaires des gares ferroviaires du second XX^e siècle :
systèmes, valeurs et dispositifs de centralité urbaine

PARTIE II

ARCHITECTURE ET URBANISME DES GRANDES GARES : PERMANENCE ET RENOUVELLEMENT D'UNE FORME DE CENTRALITÉ

A – L'« *ekimachi* »
ou l'espace du déplacement comme forme de centralité

CHAPITRE A

L'« *ekimachi* » ou l'espace du déplacement comme forme de centralité

A1. Réseau de villes (*machi*) et système d'étapes (*eki*) : aménagement du territoire et urbanisme linéaire à l'époque préindustrielle

Tout au long du XX^e siècle, la prédominance et la persistance du ferroviaire comme mode de déplacement à l'échelle métropolitaine font indéniablement de ce domaine un puissant acteur de la fabrique et du renouvellement d'une forme singulière de centralité urbaine. Comme nous l'avons vu précédemment, le développement systématique de ces centralités a conduit plusieurs observateurs à en schématiser l'organisation spatiale. L'ensemble de ces représentations permet d'en discerner les principales composantes (le commerce et les loisirs, les services plus récemment) et la forme de leur diffusion (linéaire et / ou auréolaire) à partir et autour des gares ferroviaires, à différentes échelles.

Au Japon, la formation d'organisations urbaines spécifiques issues de l'alliance d'une activité et d'un mode de déplacement dominants n'est pas un phénomène propre aux villes contemporaines. Si l'on examine la composition du système urbain de l'archipel antérieurement à l'implantation du chemin de fer, il ressort que ce type de relation directe entre morphologie et fonction en est l'un des traits remarquables, à tous les niveaux du système. Dès lors qu'ils traitent de l'époque féodale en particulier, les historiens de la ville japonaise insistent en premier lieu sur la typologie hiérarchisée et contrastée du système urbain préindustriel.¹⁵¹ Celui-ci est en effet organisé selon une hiérarchie à trois niveaux qui correspondent aux différentes tailles et fonctions majeures des établissements humains. Au premier rang se trouvent les trois grands centres urbains au statut de ville (*machi*) : Edo (actuelle Tôkyô), la capitale administrative et militaire du régime Tokugawa à partir de 1603, Kyôto, la capitale impériale depuis 794, et Ôsaka, le centre économique majeur du pays.¹⁵²

¹⁵¹ Après-guerre, les travaux les plus significatifs en la matière sont (par ordre chronologique) : MASUDA Tomoya, *Japon*, Fribourg, Office du Livre, 1969, 192 pages ; ROZMAN, Gilbert, *Urban Network in Ch'ing China and Tokugawa Japan*, Princeton (N. J.), Princeton University Press, 1973, 355 pages ; KORNHAUSER, David H., *Urban Japan, its foundations and growth*, London, Longman Group Ltd, 1976, 180 pages ; ROZMAN, Gilbert, « Urban Transformation », in JANSEN, Marius B. and HALL, John W., (eds), *The Cambridge History of Japan* [Vol. 5: The Nineteenth Century], Cambridge, Cambridge University Press, 1989, p. 533-538.

¹⁵² Au début du XVIII^e siècle, Edo compte plus d'un million d'habitants, Kyôto plus de 500 000 et Ôsaka autour de 350 000. D'après HÉRAIL, Francine, ESMEIN, Jean, MACÉ, François, NINOMIYA Hiroyuki et SOUYRI, Pierre, *Histoire du Japon*, Lyon, Horvath, 1990, p. 373. Edo et Ôsaka sont aussi des villes féodales (le château d'Ôsaka

Au niveau intermédiaire, se situent quelque deux cents villes féodales (« ville sous le château » ou *jôkamachi*) qui ponctuent chaque fief à partir de 1615.¹⁵³ S'y ajoutent quelques villes portuaires (*minato machi*) au statut particulier de cités autonomes telles que Sakai au sud d'Ôsaka, ou Nagasaki. Enfin, au dernier rang, une multitude de centres locaux (*zaigômach*), mi-ruraux, mi-urbains, parsèment le territoire. Ceux-ci présentent une variété de spécialisations liées à une fonction ou une localisation particulières ; il s'agit :

- des villes formées autour de temples ou sanctuaires importants (*tera machi* ou *monzen machi*) comme Nikkô ou Ise,
- des villes développées comme étapes des grands itinéraires terrestres (*shukuba machi*),
- des bourgs qui font office de lieux de marché dans les campagnes (*ichiba machi* ou *shijô machi*).

Ces travaux de typologie urbaine désignent le zonage comme l'une des règles fondamentales de la constitution morphologique des cités planifiées par le régime Tokugawa.¹⁵⁴ Il s'agit d'un zonage à la fois fonctionnel et topographique à visée défensive et de contrôle, dont le résultat est une ségrégation socio-spatiale marquée.¹⁵⁵ Une organisation bipolaire ville haute / ville basse prédomine. Elle est centrée sur le château autour duquel s'agrègent les quartiers militaires tandis que les quartiers civils — associés au commerce et à l'artisanat — se déploient en périphérie de cette figure centrale.¹⁵⁶ Aux différences altimétriques correspondent des tissus urbains différenciés : la ville haute présente un tissu organique de type médiéval, la ville basse une trame quadrangulaire homogène d'îlots

est construit en 1583).

¹⁵³ Le décret de 1615 édicté par le shôgun Tokugawa Ieyasu (1542-1616), premier de la dynastie éponyme qui gouverne jusqu'en 1867, réglemente cette répartition. D'après HERAIL, Francine, ESMEIN, Jean, MACÉ, François, NINOMIYA Hiroyuki et SOUYRI, Pierre, *ibid.*, 1990, p. 311. La population des cités féodales varie de 1000 à 100 000 habitants. D'après ROZMAN, Gilbert, *op. cit.*, 1989, p. 539.

¹⁵⁴ Ces règles sont en vigueur jusqu'en 1871, année de l'abolition de l'organisation du territoire selon un découpage en domaines d'une part, et des restrictions de circulation et du choix de résidence de la population d'autre part.

¹⁵⁵ Sur cet aspect particulier, voir PELLETIER, Philippe, « La structuration socio-spatiale des villes japonaises » et « Les Villes Hautes », in BERQUE, Augustin (dir.), *La maîtrise de la ville. Urbanité française, urbanité nipponne*, Paris, Éditions de l'EHESS, 1994, p. 361-375 et p. 393-412.

¹⁵⁶ Masuda Tomoya résume ainsi la situation : « [...] la cité était scindée en deux parties distinctes et immuables : le quartier des marchands et des artisans formait la partie dynamique, alors que le quartier des guerriers, totalement improductif, symbolisait la puissance du seigneur. ». MASUDA Tomoya, *op. cit.*, 1969, p. 180.

réguliers et des extensions le long des voies d'accès à la cité.

Paradoxalement, la nature de cette figure géométrique qui marque si fortement le centre de la cité ne correspond pas à la réalité d'une centralité urbaine au sens traditionnel d'un lieu d'échanges économiques et sociaux. Les lieux d'échanges se situent davantage au contact des infrastructures de transport (ponts, voies maritimes ou terrestres). Elles sont le support d'organisations urbaines qui échappent en quelque sorte au modèle de planification du pouvoir, notamment les villes portuaires ou d'étape. Là aussi, la permanence d'un système de communication offre les conditions de développement de formes urbaines singulières.

Tôkaidô et villes d'étape

Autour du VII^e siècle, le territoire du Japon est déjà largement irrigué par un système de voies de communication terrestres. Constitué dans un premier temps de routes marchandes hiérarchisées (cinq principales et huit secondaires), ce système dénommé Gokaidô (les cinq routes) s'étend dans la partie la plus fertile et la plus accessible du pays : l'implantation géographique de ce réseau contribue par conséquent à pondérer économiquement le territoire (fig. 52). Dans un second temps, les réformes Taika (645) ordonnent la construction de bourgs d'étapes (*shuku* ou *shukueki*, littéralement : auberge ou auberge-relais) le long des voies principales. Ils sont la propriété des gouvernements central et local, placés sous le contrôle du premier, et implantés en théorie tous les vingt kilomètres environ (fig. 53).¹⁵⁷ Ces relais ponctuent les déplacements des officiels entre la capitale impériale, siège du gouvernement central, et les sièges des gouvernements locaux. Les *shukueki* reçoivent des pensions de la part des autorités et sont exonérés d'impôt foncier, en échange de services de transport (porteurs et chevaux) et de logement (auberges)¹⁵⁸ destinés aux voyageurs qui représentent le gouvernement. Ce caractère monofonctionnel explique l'emploi d'une autre appellation au cours de l'époque ancienne — dont l'apogée se situe à la fin du XII^e siècle — : *umaya* (littéralement : la maison des chevaux) qui se lit également *ekiya* ou *ekika*.¹⁵⁹ De même,

¹⁵⁷ Soit tous les 30 *ri* (un *ri* = environ 650 mètres). D'après *DHJ*, fascicule XX, 1995, p. 20.

¹⁵⁸ Pour les voyageurs officiels : *honjin* ou *daimyô-yado* à l'époque d'Edo, dans *DHDJ*, fascicule VIII, 1982, p. 59 ; les *kichin-yado* sont celles qui accueillent le personnel des voyageurs de marque ou les voyageurs ordinaires, en échange du prix du bois nécessaire à la préparation des repas et des bains. D'après *DHJ*, fascicule XII, 1986, p. 72.

¹⁵⁹ Tous ces termes sont présentés au sein de la définition de *umaya* dans *DHJ*, fascicule XX, 1995, p. 20. Pour une présentation synthétique du réseau de transport de l'époque ancienne, voir la notice de VON VERSCHUER,

l'ensemble de cette organisation des communications et des transports est désigné sous le terme *ekisei* (littéralement : règlement des relais) jusqu'à la fin de l'époque d'Edo.¹⁶⁰ Précisons que l'idéogramme d'*eki* est composé de *uma* (cheval) et *shaku* (unité de mesure correspondant à 30,3 centimètres ou un pied), qui indique à la fois un mode de déplacement et une métrique. Fixé par le pouvoir, ce réseau d'étapes permet aussi de contrôler la stabilité du territoire à l'aide d'itinéraires repérés et ponctués de « portes-frontières » (*seki*) filtrant l'accès d'une région à l'autre. Le système du Gokaidô comprend deux voies majeures : la Nakasendô qui traverse l'intérieur du pays, et la Tôkaidô qui longe principalement la côte orientale.

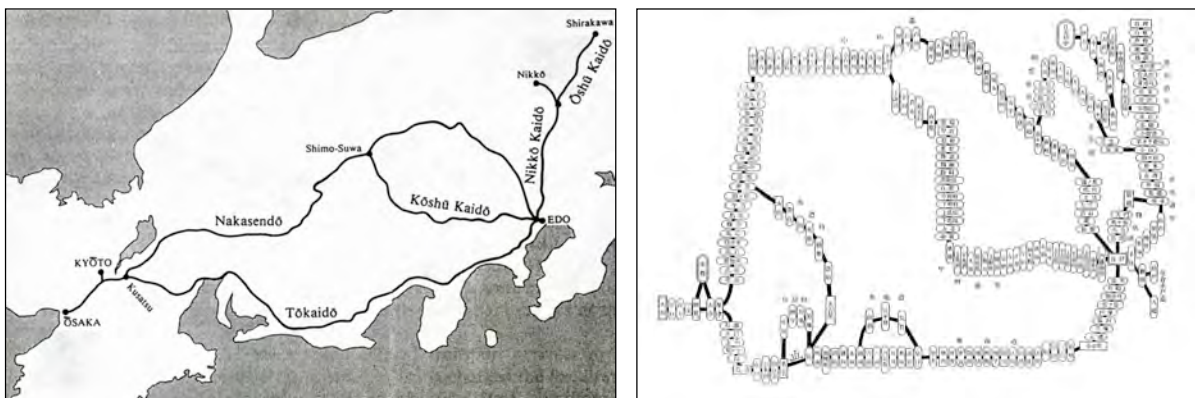


Figure 52 (gauche) : Carte des cinq routes principales (Gokaidô) du Japon à l'époque d'Edo

Source : VAPORIS, Constantine N., « Post Stations and Assisting Villages », *Monumenta Japonica*, vol. 41, n° 4, Winter 1986, p. 379.

Figure 53 (droite) : Carte des bourgs d'étape (*shukueki*) localisés sur le réseau du Gokaidô en 1843

Source : KODAMA Kôta, *Shukueki (Les bourgs d'étape)*, Tôkyô, Shibundô, 1960, p. 30-31.

Légende

Les noms encadrés (rectangles au contour simple) correspondent à des bourgs d'étapes associés à des villes féodales (*jôkamachi*). Par exemple : Fushimi, au sud de Kyôto.

Selon l'historien de l'architecture Masuda Tomoya, l'origine du développement de la Tôkaidô remonte à l'époque Heian (794-1185) pendant laquelle cette route devient l'organe

Charlotte : « Les voies de communication et les transports à l'époque de Heian », in FIÉVÉ, Nicolas (dir.), *Atlas historique de Kyôto. Analyse spatiale des systèmes de mémoire d'une ville, de son architecture et de son paysage urbain*, Paris, UNESCO et éditions de l'Amateur, 2008, p. 95-99.

¹⁶⁰ DHJ, fascicule IV, 1978, p. 155. Cette notice précise que le règlement nippon prend pour modèle celui de la Chine des T'ang.

de liaison entre Heiankyô (alors capitale, actuelle Kyôto) et le siège du gouvernement local de Hitachi (au nord de l'actuelle Tôkyô), en 46 étapes.¹⁶¹ L'importance de cette voie ne cesse de croître au cours des périodes suivantes :

- Kamakura (1185-1333), période dont le siège gouvernemental du même nom est une ville côtière localisée sur la Tôkaidô ; cette localisation contribue à renforcer l'hégémonie de la voie,

- Momoya (1573-1603),¹⁶² période pendant laquelle d'ambitieux travaux d'entretien et d'élargissement¹⁶³ sont entrepris par le shôgun Oda Nobunaga (1534-1582) ; ces travaux vont de pair avec l'action d'unification politique du pays que ce dernier réalise en 1576,

- Tokugawa ou Edo (1603-1867), période au cours de laquelle d'importants travaux d'amélioration sont également réalisés mais, surtout, pendant laquelle l'institutionnalisation du système de circulation et de son contrôle est rigoureusement instaurée. La Tôkaidô relie alors Edo (à partir de Nihonbashi) et Kyôto (jusqu'au pont de Sanjô, *Sanjô ôhashi*) en 53 étapes selon un parcours de 487 kilomètres qui peut durer douze à quatorze jours si les conditions météorologiques sont optimales. Plus nombreuses, accessibles à (quasiment) l'ensemble de la population, les étapes prennent l'allure de véritables bourgs et sont alors dénommées *shukuba* ou *shukuba machi*.¹⁶⁴

À partir de 1635, lorsque le pays ferme ses portes, la stabilisation des lieux de représentation (Kyôto, capitale impériale) et de pouvoir (Edo, siège du shôgunat ou *bakufu*) permet la maîtrise du territoire par une régulation interne des flux de circulation. Mais la Tôkaidô, équipée de ses 53 relais — 57 jusqu'à Ôsaka —, détermine aussi un cadre idéal pour développer une économie de la mobilité. Celle-ci est à nouveau savamment organisée par le pouvoir. Aux déplacements de nature marchande, religieuse (pèlerinages vers les sites d'Ise, le palais de l'empereur à Kyôto) ou culturelle (tourisme vers les lieux renommés ou *meisho*),

¹⁶¹ MASUDA Tomoya, *op. cit.*, 1969, p. 175.

¹⁶² Signalons la fondation du village d'Edo (actuelle Tôkyô) à cette époque (1582), qui deviendra par la suite le pôle de convergence de la Tôkaidô.

¹⁶³ Élargissement à 3,5 *ken* (soit un peu plus de six mètres ; un *ken* = 1,82 mètre), d'après MASUDA Tomoya, *op. cit.*, 1969, p. 175.

¹⁶⁴ Elles sont espacées en moyenne de 8,4 kilomètres. Toutes ces données proviennent de l'ouvrage de référence de l'historien Kodama Kôta, *Shukueki (Les bourgs d'étape)* publié en 1960, et sont citées dans VAPORIS, Constantine N., *Breaking Barriers. Travel and the State in Early Modern Japan*, Cambridge (Mass.)/London, Harvard University Press, 1994, 373 pages.

se superpose une autre forme de mobilité régulée, d'ordre politique. Le principe de la « résidence alternée », ou *sankin kôtai*, imposée par le gouvernement d'Edo, contraint en effet les *daimyô* à séjourner une année sur deux au siège du *bakufu*. Leur déplacement biennal mobilise une suite et un équipage abondants (les cortèges peuvent varier de 400 à 2 000 personnes)¹⁶⁵ qui garantissent aux auberges et aux différents commerces des villes d'étapes une clientèle régulière et fidèle, sinon captive.¹⁶⁶ À travers les flux générés par le principe du *sankin kôtai* et l'ensemble des autres motifs de déplacement des voyageurs, la Tôkaidô devient définitivement la route la plus fréquentée et la plus urbanisée du pays. Héritières d'un monopole imposé par une volonté politique, les *shukuba machi* n'en élargissent pas moins leurs activités à d'autres formes de services telles que la communication, l'information ou les loisirs.¹⁶⁷ Toutefois, comme le remarque l'historien Constantine Vaporis, on note peu d'évolution du modèle : alors que la « modernisation » initiale de la Tôkaidô et de ses *shukueki* est achevée dès les années 1640 (les routes sont élargies, ponctuées de repères et plantées), l'ensemble est maintenu en l'état ou reproduit tel quel par le pouvoir pendant deux siècles pour des raisons de stabilité politique.¹⁶⁸ C'est dire l'ancrage de ce modèle urbain dans la mémoire collective.

Variété typologique des villes d'étape

Le principe d'organisation spatiale de ces villes d'étapes est pourtant assez rudimentaire : jointives, les constructions en bois d'un ou deux niveaux s'étirent de part et d'autre de l'espace de la route, sur une longueur limitée. Certaines disposent d'un poste de contrôle (*sekisho*) (fig. 54). Surtout, la ville d'étape se résume à l'espace de la rue, cette forme

¹⁶⁵ La composition des cortèges est réglementée en fonction de l'importance du fief. D'après HERAIL, Francine, ESMEIN, Jean, MACÉ, François, NINOMIYA Hiroyuki et SOUYRI, Pierre, *op. cit.*, 1990, p. 334-336.

¹⁶⁶ Au milieu du XIX^e siècle, les villes d'étapes de la Tôkaidô comptent en moyenne près de 4 000 résidents, une cinquantaine d'auberges pour les voyageurs ordinaires et trois auberges réservées aux *daimyô*. D'après VAPORIS, Constantine N., *op. cit.*, 1994, p. 23.

¹⁶⁷ Elles deviennent même un thème de représentation picturale comme, par exemple, dans les séries d'estampes d'Andô Hiroshige (1797-1858) : « Les 53 relais du Tôkaidô (*Tôkaidô gojû san tsugi*) », 1848-1854. Au sujet des représentations de la Tôkaidô, voir TRAGANOU, Georgia, *The Tokaido Road. Travelling and Representation in Edo and Meiji Japan*, London, Routledge-Curzon, 2003, 304 pages.

¹⁶⁸ VAPORIS, Constantine N., « Post Stations and Assisting Villages », *Monumenta Japonica*, vol. 41, n° 4, Winter 1986, p. 414.

de centralité qui émerge dans la ville médiévale¹⁶⁹ et atteint son apogée au cours de l'époque d'Edo. C'est aussi un espace contrôlé et sa croissance physique est limitée : la topographie ou la présence d'un cours d'eau jouent un rôle important dans le choix des sites d'implantation et servent de limites naturelles pour adosser les constructions. Par conséquent, on ne peut véritablement parler de tissu urbain mais plutôt de fragment urbain, en l'occurrence linéaire (*senbun toshi*) — à distinguer d'une ville linéaire [*senjô toshi*] qui est *a priori* sans limite — (fig. 55). Néanmoins, au-delà de leur rôle principal de relais, l'une des caractéristiques majeures des villes d'étape est une grande diversité de leurs fonctions. À travers l'analyse d'un tronçon de la Tôkaidô,¹⁷⁰ l'historien Gilbert Rozman distingue en effet cinq types majeurs de *shukuba machi*, dont la taille varie en fonction des différences de localisations géographique et / ou urbaine :

- située au niveau d'un col de montagne, elle constitue le type le moins élaboré et le plus monofonctionnel : de petite taille, elle n'offre que des services de base aux voyageurs (restauration, logement),

- localisée en plaine, elle ne se distingue pas d'un village ordinaire dont l'agriculture est l'activité principale : la fonction de relais et ses activités inhérentes viennent s'ajouter à cette dernière,

- intégrée à un centre économique (commerce et artisanat), elle n'a qu'un rôle secondaire en matière de relais,

- greffée à une cité féodale et / ou à une ville portuaire, elle s'en distingue fonctionnellement et spatialement : les quartiers liés au commerce et aux activités d'étape s'étirent le long de la voie principale mais se situent nettement à l'écart de l'ensemble urbain lié au château et / ou au port,

- enfin, assimilée à un centre économique important, elle se développe également le long de la voie de communication majeure de la ville ou le long de la baie à partir de laquelle la prochaine étape peut être atteinte par bateau.

¹⁶⁹ Cette forme de centralité linéaire, qui est issue des activités urbaines quotidiennes, se substitue à la centralité géométrique de la ville antique. D'après FIÉVÉ, Nicolas, *L'architecture et la ville du Japon ancien*, Paris, Maisonneuve et Larose, 1996, p. 116.

¹⁷⁰ Il s'agit du segment compris entre Nagoya et Kyôto qui comporte sept *shukuba machi*. ROZMAN, Gilbert, *op. cit.*, 1973, p. 262-264.

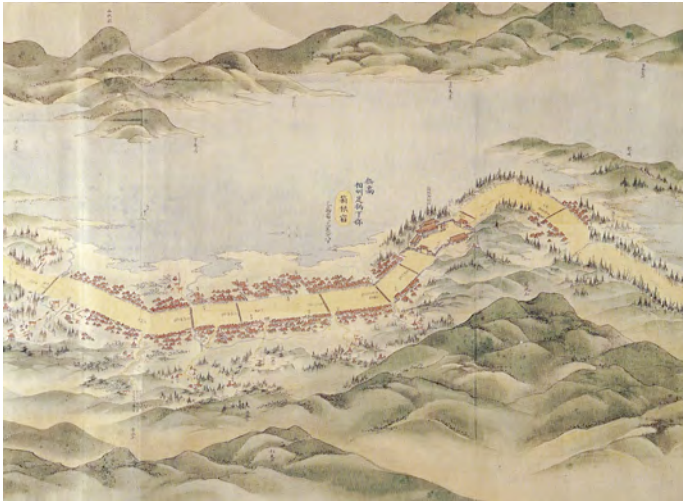


Figure 54 : Représentation de Hakone à l'époque d'Edo, ville d'étape n° 11 située au carrefour de trois provinces et équipée d'un poste de contrôle (*sekisho*) en limite de la province de Sagami sur la Tôkaidô

Source : Catalogue de l'exposition *Sankin kôtai (Résidence alternée)*, Kanazawa, Ishikawa-kenritsu rekishi hakubutsukan, 1991, p. 7.



Figure 55 : Vue cavalière d'un bourg d'étape de la *Kisho kaidô* dans la préfecture de Nagano

Source : MASUDA Tomoya, *Japon*, Fribourg, Office du Livre, 1969, p. 165.

Mais, d'une manière générale, Gilbert Rozman semble davantage considérer la *shukuba machi* de la Tôkaidô comme une partie intégrée de la *jôkamachi* et non — ou rarement — comme un ensemble urbain autonome, la fonction de relais venant s'ajouter aux activités premières préexistantes telles que le commerce ou l'artisanat. C'est également la thèse de

l'historien David H. Kornhauser pour qui la séparation des types ou « monopoles urbains » n'est pas toujours aussi tranchée car les combinaisons sont fréquentes. Par exemple : ville féodale-d'étape, ville féodale portuaire-d'étape, centre religieux-ville d'étape, etc.¹⁷¹ Dans ce sens, la *shukuba machi* relève davantage du fragment urbain constitué et fait partie d'un ensemble urbain de plus grande échelle.

Divers, les villes et bourgs de la Tôkaidô constituent un réseau urbain dense à l'échelle du territoire, dont l'ère Meiji hérite et qui oriente encore massivement l'organisation du territoire aujourd'hui. De différentes natures, les déplacements ont instauré une véritable culture de la mobilité qui favorise l'accueil du chemin de fer de la part de la population au lendemain de la réouverture des frontières du pays.¹⁷² L'abolition du *sankin kôtai* en 1862, suivie de la levée des restrictions concernant la mobilité de certaines classes socioprofessionnelles entre 1868 et 1873, ouvre une nouvelle phase de modernisation de la Tôkaidô. Pour des raisons économiques et militaires, dès le début de l'ère Meiji et pour l'ensemble du territoire, le nouveau gouvernement favorise nettement le développement du chemin de fer au détriment de la route. Toutefois, si le mode de transport évolue sur le plan technique, son tracé ne fait pas l'objet d'innovations majeures et suit en grande partie l'armature routière héritée du Gokaidô (fig. 56). Dès lors que le tracé ferroviaire est calqué sur celui de l'ancienne route, les villes d'étapes d'origine se développent de la même manière que les villes moyennes (industrie légère et fonctions diverses). Dans le cas inverse, exclues du réseau, elles perdent leurs caractéristiques initiales et ne connaissent qu'une faible croissance ou se transforment en cités-dortoirs.¹⁷³

¹⁷¹ KORNHAUSER, David H., *op. cit.*, 1976, p. 82. Mais précisons que les voyageurs ordinaires n'ont pas l'autorisation d'utiliser les relais propres aux villes d'Ôsaka, Kyôto et Edo : ils doivent se rendre aux relais extérieurs les plus proches tels que Shinagawa au sud d'Edo ou Ôtsu et Fushimi respectivement au nord-est et au sud de Kyôto.

¹⁷² Ce n'est pas toujours le cas des commerçants des villes d'étape qui perçoivent parfois le chemin de fer comme un concurrent déloyal.

¹⁷³ « À partir de l'époque de Meiji, [...], les *kichin-yado* devinrent des logements pour ouvriers de basse condition, [...]. En 1887 (Meiji, 20), une ordonnance de la police visant à contrôler l'exploitation des auberges, divisa les établissements en trois catégories : auberges *ryojin-yado*, pensions *geshuku* et logements *kichin-yado* », d'après *DHJ*, fascicule XII, 1986, p. 72.

réservées aux *daimyô* et 93 auberges ordinaires.¹⁷⁵ En outre, au-delà des fonctions traditionnelles de ce type de cité, Shinagawa développe des activités portuaires (pêche et culture d'algues) en raison de sa localisation côtière.¹⁷⁶ Ni ville féodale (*jôkamachi*), ni port d'embarcation maritime, sans attribut de poste de contrôle (*sekisho*), elle présente une morphologie urbaine linéaire des plus standards. Celle-ci épouse la courbe de la baie d'un côté et s'adosse à un relief collinaire de l'autre. Cette forme linéaire continue est toutefois décomposée en deux quartiers, nord et sud, aux toponymes distincts (*Kita-Shinagawashuku / Minami-Shinagawashuku*). Chaque quartier est bordé dans sa partie sud par une rivière qui vient se jeter dans la baie (*Meguro-gawa* et *Tachiai-gawa*). Les vues les plus célèbres de Shinagawa représentent généralement l'accès nord de la ville, depuis Edo, cadré par la mer à l'est et la naissance d'une colline (*Gotenyama*) à l'ouest. L'accès sud est matérialisé par l'aménagement d'un espace dégagé (*hashizume*)¹⁷⁷ à l'entrée du pont qui franchit la *Tachiai-gawa*. Ses constructions sont disposées de part et d'autre de la voie, sur une longueur d'environ trois kilomètres et demi. Celles-ci sont immédiatement bordées à l'arrière par quelques temples et sanctuaires. Enfin, les terres cultivées se déploient vers l'ouest (fig. 59).

La première ligne de chemin de fer du pays, qui relie Tôkyô et Yokohama en 1872 (future ligne Tôkaidô), est aménagée parallèlement à la Tôkaidô. La ville d'étape de Shinagawa constitue le premier « obstacle » habité et par conséquent un point de bifurcation du tracé ferroviaire par rapport à la route. Depuis le site de la gare d'origine (Shinbashi), la ligne est implantée le long de la baie, sur des terrains anciennement remblayés sur l'eau.¹⁷⁸ À l'entrée de Shinagawa, le tracé la déporte de la route et de la cité pour la faire filer directement vers le sud, à l'intérieur des terres. Un ouvrage d'art, le pont Yatsuyama (*Yatsuyamabashi*), est construit à l'intersection des deux voies : il permet de conserver la continuité de la route sous laquelle la ligne est aménagée. La gare de Shinagawa (*Shinagawa teishajô*) est implantée à quelque cent mètres au nord de ce pont — soit de l'accès nord de la

¹⁷⁵ D'après VAPORIS, Constantine N., *op. cit.*, 1994, p. 265.

¹⁷⁶ Sur l'histoire des pratiques de la ville d'étape de Shinagawa, voir WALEY, Paul, *Tokyo Now & Then. An Explorer's Guide*, New York, Weatherhill, 1984, p. 392-405 ; à travers certains récits de voyageurs étrangers, voir BEILLEVAIRE, Patrick, *Le voyage au Japon. Anthologie de textes français, 1858-1908*, Paris, Robert Laffont, 2001, 1 067 pages.

¹⁷⁷ Ce type d'espace latéral est typique des ponts de l'époque d'Edo et pourrait équivaloir à une place publique. JINNAI Hidenobu, *Tôkyô no kûkan jinruigaku*, Tôkyô, Chikuma Shobô, 2010 (édition originale : 1992), p. 120 ; traduit en anglais : *Tokyo. A Spatial Anthropology*, Berkeley, University of California Press, 1995, p. 82.

¹⁷⁸ À cet endroit, les remblais datent du XVII^e siècle. Ils seront étendus vers le sud au cours de l'ère Meiji.

citée —, sur des terrains déjà remblayés sur la baie mais non bâtis. La première halte ferroviaire de Shinagawa se situe par conséquent sur un site dégagé de toute construction.

La première ligne ferroviaire urbaine de Tôkyô, mise en service en 1885, relie le nord et le sud de la capitale par son contournement à l'ouest, à l'extérieur des limites communales. Au départ d'Akabane au nord, cette nouvelle voie ferrée est connectée à la ligne Tôkaidô au niveau de Shinagawa (fig. 60). Au même moment, l'embarcadère ferroviaire de Shinagawa est démoli pour être remplacé par la gare de Shinagawa qui est érigée à 350 mètres au nord, le long de la baie. Son bâtiment-voyageurs est implanté face à la ville. Ce déplacement de la gare oriente par la suite, et encore aujourd'hui, le développement de l'ancienne ville d'étape : si le futur nœud ferroviaire de Shinagawa qui se constitue à distance fait l'objet d'importantes opérations d'urbanisme, l'ancienne ville d'étape demeure un faubourg dont l'activité et le bâti périssent progressivement. Peu après la mise en service de la nouvelle gare, une ligne de tramway municipale est ouverte depuis le centre de Tôkyô (quartier Marunouchi) jusqu'au nouvel équipement.¹⁷⁹ Les abords sont aménagés en place publique. Les terrains qui lui font face, dont certains sont d'anciennes résidences de *daimyô* devenues propriétés publiques, ne sont que partiellement urbanisés. En revanche, les parcelles libres localisées le long des deux lignes de transport collectif sont rapidement loties (fig. 61).

Une ligne de tramway suburbaine (actuelle ligne ferroviaire *Keihin kyûkô* de la compagnie privée Keikyû) est aménagée en 1904 depuis Shinagawa, au sud du pont Yatsuyama, vers les communes rurales au sud. Cette ligne n'est toutefois pas implantée sur l'ancienne route féodale mais à l'arrière de la ville d'étape, à travers des terrains agricoles qui se densifient peu à peu. Si la forme urbaine linéaire de la ville d'étape est encore relativement tenue, des excroissances — également linéaires — se développent perpendiculairement vers l'intérieur des terres. Ces formes d'urbanisation est-ouest suivent la trame agraire et traversent le nouveau système infrastructurel (lignes de chemin de fer et de tramway). Au sud de la rivière Meguro, le long de la ligne de chemin de fer Tôkaidô, une gare de triage est aménagée et quelques manufactures se développent à proximité.

Jusqu'au Grand séisme du Kantô de 1923, la densification de l'ensemble du site se poursuit, notamment le long de la ligne de chemin de fer Tôkaidô. À l'arrière du bourg d'étape d'origine, le tissu urbain est en partie restructuré en îlots de tailles plus importantes.

¹⁷⁹ Son tracé se poursuit en réalité au-delà, jusqu'au pont Yatsuyama.

La gare de triage est agrandie — ce qui entraîne un comblement partiel de la rivière Meguro. Le bourg d'origine de Shinagawa est épargné par ces transformations et conserve encore sa morphologie de ville d'étape côtière. Deux nouvelles gares de voyageurs sont construites sur la ligne Tōkaidō : l'une (actuelle *Ōimachi eki*) au niveau de la limite entre Kita-Shinagawa et Minami-Shinagawa, au sein de la partie la plus densément urbanisée de ce territoire ; l'autre (actuelle *Ōmori eki*) plus au sud, au sein d'un secteur en cours d'urbanisation. Au total, pas moins de trois gares ferroviaires et sept arrêts de tramway desservent l'ensemble du territoire habité de Shinagawa (fig. 62).

L'annexion des communes périphériques de la capitale en 1932 absorbe Shinagawa et ses environs dont l'ensemble passe au rang d'arrondissement (*Shinagawa-ku*). Intégrée au périmètre de planification du Grand Tōkyō, ce territoire fait l'objet d'importantes opérations d'aménagement jusqu'à la Seconde guerre mondiale. Le long de la baie, des terrains sont remblayés sur l'eau, à l'arrière de la gare principale de Shinagawa et le long de l'ancienne ville d'étape (Higashi-Shinagawa). La rivière Meguro est canalisée. Le site de la gare de triage de Shinagawa est agrandi tandis que le faisceau des voies ferroviaires à l'arrière de la gare principale est démultiplié, en relation avec les activités industrielles en cours de développement sur les nouveaux terrains remblayés. Une route nationale nord-sud (*Daiichi Keihin-dōri* ou route nationale n° 15) est aménagée parallèlement à la ligne de tramway de la compagnie Keikyū, tandis que quelques rues est-ouest sont créées ou élargies et prolongées jusqu'aux nouveaux terre-pleins. Celles-ci sont généralement percées au niveau des stations ferroviaires locales de la ligne Keihin kyūkyō. Des linéaires commerciaux denses se développent le long de ces nouvelles voies (avenue et rues). En outre, la ligne privée est prolongée au nord jusqu'à la gare de Shinagawa où la compagnie construit son terminal en vis-à-vis du bâtiment-voyageurs public (fig. 63).

Au cours de la période de reconstruction, l'ensemble de ce territoire se densifie. La gare principale de Shinagawa est reconstruite en 1953, au même emplacement ; son site industrialo-ferroviaire est largement agrandi au nord et à l'est (fig. 64). Au cours des années 1970, la verticalisation du quartier de la gare de Shinagawa est amorcée. Plusieurs grands hôtels sont édifiés sur les terrains libres situés face à l'équipement ferroviaire (hôtels Takanawa Prince [*Takanawa purinsu hoteru*], Pacific Tōkyō [*hoteru pashifikku Tōkyō*],

Shinagawa Prince [*Shinagawa purinsu hoteru*], etc.) (fig. 65).¹⁸⁰ À la suite de la privatisation de la compagnie nationale des chemins de fer et de la politique de reconversion des sites ferroviaires de marchandises du centre des grandes villes du pays, le quartier ouest de la gare de Shinagawa fait l'objet d'une opération d'urbanisme d'envergure et se transforme en un véritable centre urbain aux activités mixtes. Dans les années 1990, la gare est réaménagée pour accueillir le *Tôkaidô shinkansen*. « The west exit of Shinagawa Station is the modern version of the old post station »¹⁸¹ tandis que les deux voies cohabitent (fig. 66).

Tout au long de cette période de développement autour de la gare principale de Shinagawa, l'ancienne ville d'étape décline tout en conservant sa morphologie traditionnelle. Dès 1970, ce quartier fait l'objet d'études et de projets de rénovation urbaine visant à préserver sa vie locale et son paysage urbain.¹⁸²



Figures 57 (a) et (b) : Deux vues du même point de Shinagawa à Tôkyô à un peu plus d'un siècle d'intervalle (fin XIX^e et fin XX^e siècles)

Source : *Panoramic Magazine IS*, « *Temma pâku. Tôkaidô* (Parc à thème. Tôkaidô) », n° 75, mars 1997, p. 6-7.

Légende

À gauche : une estampe de Andô Hiroshige (1797-1858) extrait du recueil *Tôkaidô gojû san tsugi* (*Les 53 relais du Tôkaidô*, 1848-1854). La vue est cadrée par la baie d'Edo à gauche et le relief de la *Gotenyama* à droite,

À droite : une photographie de Tsuchida Hiromi (né en 1939) du même lieu en 1997, soit le pont Yatsuyama en direction de l'ancienne ville d'étape de Shinagawa. En décaissé : la ligne ferroviaire Tôkaidô ; à niveau : la ligne Keihin kyûkô.

¹⁸⁰ Certains noms de ces hôtels témoignent de l'origine seigneuriale de ce site.

¹⁸¹ WALEY, Paul, *op. cit.*, 1984, p. 398.

¹⁸² Un exemple de propositions de réaménagement et de préservation est présenté par le Shinagawa Study Group de l'Université de Tôkyô dans *Process Architecture*, n° 129, mars 1996, p. 91-94.

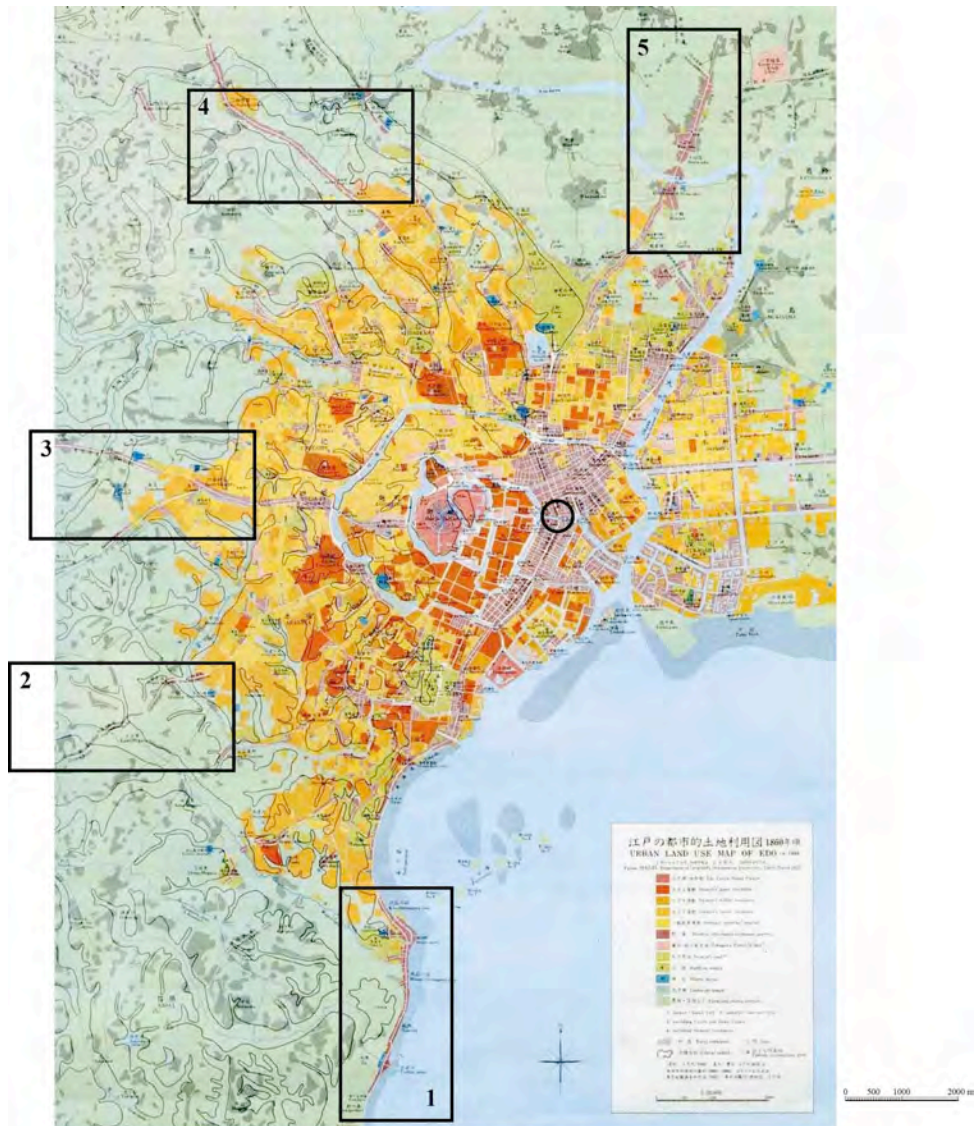


Figure 58 : Carte de localisation de la ville d'étape de Shinagawa, au sud d'Edo, le long de la Tôkaidô, par rapport au système radial des grandes voies terrestres de la capitale, en 1860

Source (fond de carte) : « Carte d'occupation urbaine des sols de la ville d'Edo en 1860 » réalisée par le géographe Masai Yasuo en 1973 (*Ôchanomizu daigaku* [Université d'Ôchanomizu]), in *VILLE DE TÔKYÔ* (dir.), *Cent ans d'urbanisme à Tôkyô*, coll. Bibliothèque municipale de Tôkyô n° 28, Tôkyô, Ville de Tôkyô, 1994, p. 3.

Légende

0. Nihonbashi
1. Tôkaidô (1^{ère} ville d'étape : Shinagawa) en direction de Kyôto et Ôsaka
2. Ôyama kaidô en direction du mont Fuji
3. Kôshû kaidô (1^{ère} ville d'étape : Naitô Shinjuku) en direction de Kôfu
4. Nakasendô (1^{ère} ville d'étape : Shin Itabashi) en direction de Kyôto et Ôsaka par l'intérieur des terres
5. Ôshu kaidô ou Nikkô kaidô (1^{ères} villes d'étape : Shimo et Senju) en direction de Nikkô



Figure 59 : Carte de l'ancienne ville d'étape et de la gare de Shinagawa, situées au sud de Tôkyô, en 1880 (Meiji 13)

Source (fond de carte) : MASAI Yasuo (dir.), *Atorasu Tôkyô. Chizu de yomu Edo-Tôkyô (Atlas de Tôkyô. Lire d'Edo à Tôkyô à travers les cartes)*, Tôkyô, Heibonsha, 1986, extrait de la feuille « Tôkyô nishinanbu (sud-ouest de Tôkyô), 1880 », p. 20.

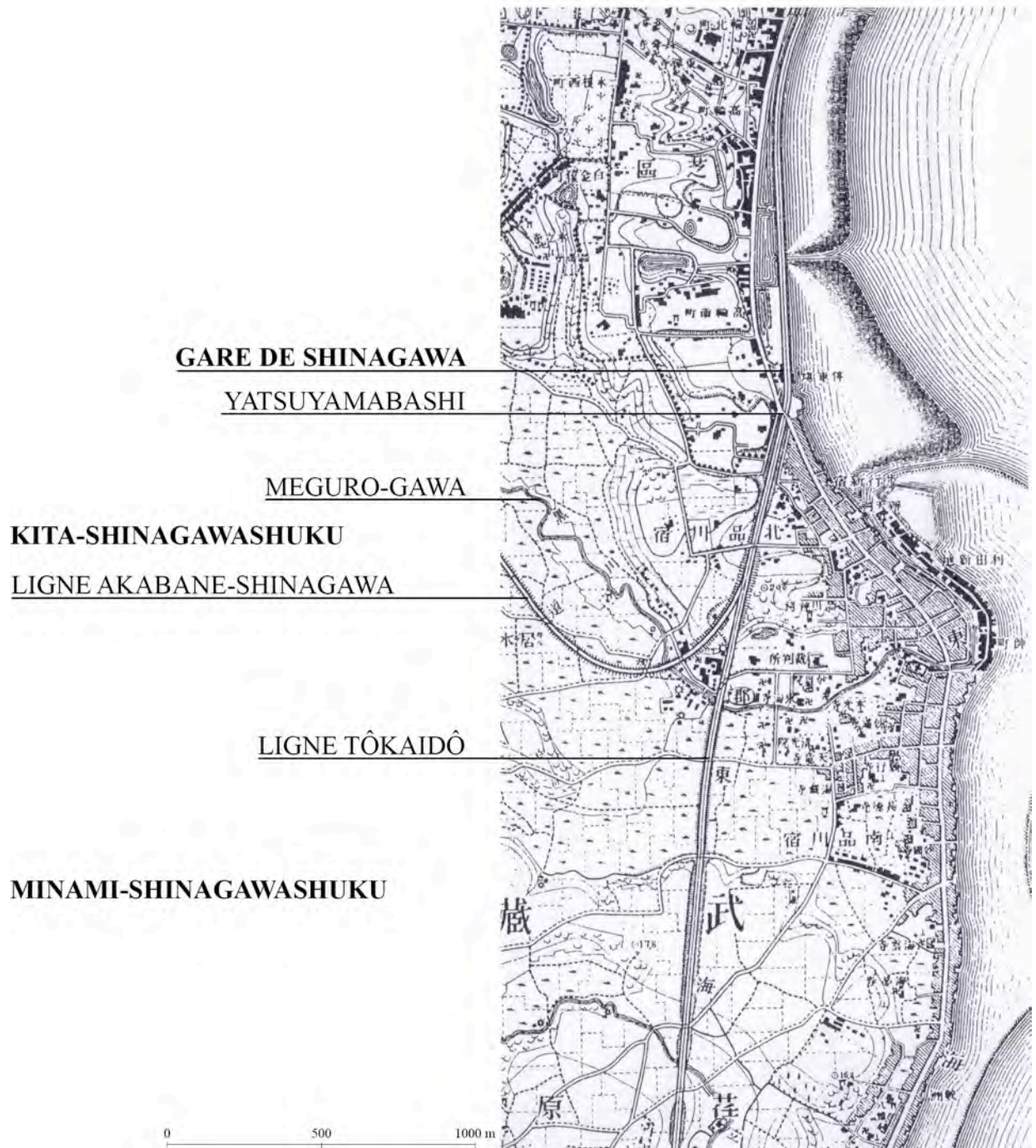


Figure 60 : Carte de l'ancienne ville d'étape et de la gare de Shinagawa, situées au sud de Tôkyô, en 1880-1881 (Meiji 14-15)

Source (fond de carte) : MASAI Yasuo (dir.), *ibid.*, 1986, extrait de la feuille « Shibuya / Shinagawa, 1880-1881 », p. 60.

ARRÊT DE TRAMWAY

ARRÊT DE TRAMWAY

NOUVELLE GARE DE SHINAGAWA
ARRÊT DE TRAMWAY

YATSUYAMABASHI

ARRÊT DE TRAMWAY

GARE DE TRIAGE
ARRÊT DE TRAMWAY

ARRÊT DE TRAMWAY

ARRÊT DE TRAMWAY

0 500 1000 m

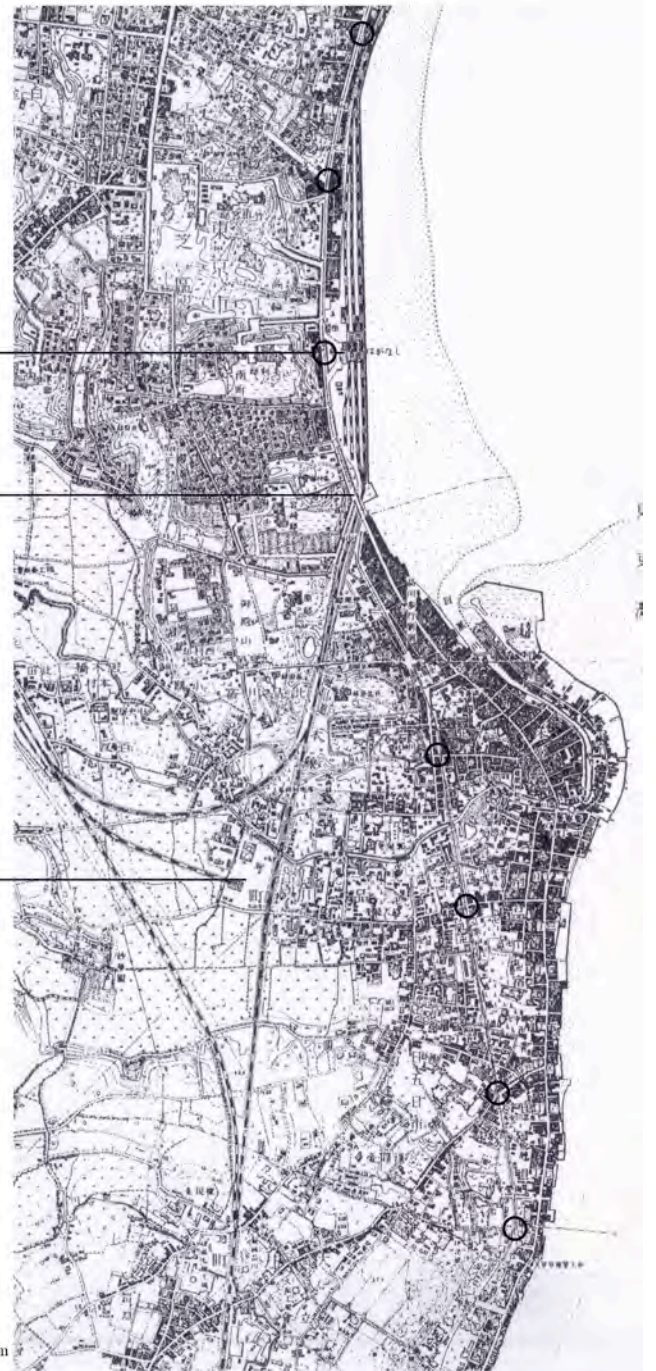


Figure 61 : Carte de l'ancienne ville d'étape et de la gare de Shinagawa, situées au sud de Tôkyô, en 1909 (Meiji 42)

Source (fond de carte) : MASAI Yasuo (dir.), *ibid.*, 1986, extrait de la feuille « Shibuya / Shinagawa, 1909 », p. 62.

PARTIE II

Architecture et urbanisme des grandes gares :
permanence et renouvellement d'une forme de centralité



Figure 62 : Carte de l'ancienne ville d'étape et de la gare de Shinagawa, situées au sud de Tôkyô, en 1921 (Taishô 10)

Source : NIHON CHIZU SENTÂ (dir.), *Chizu de miru Tôkyô no henshen (Les mutations de Tôkyô vues à travers les cartes)*, Tôkyô, Nihon chizu sentâ, 1996, extrait de la carte n° III / 1921.

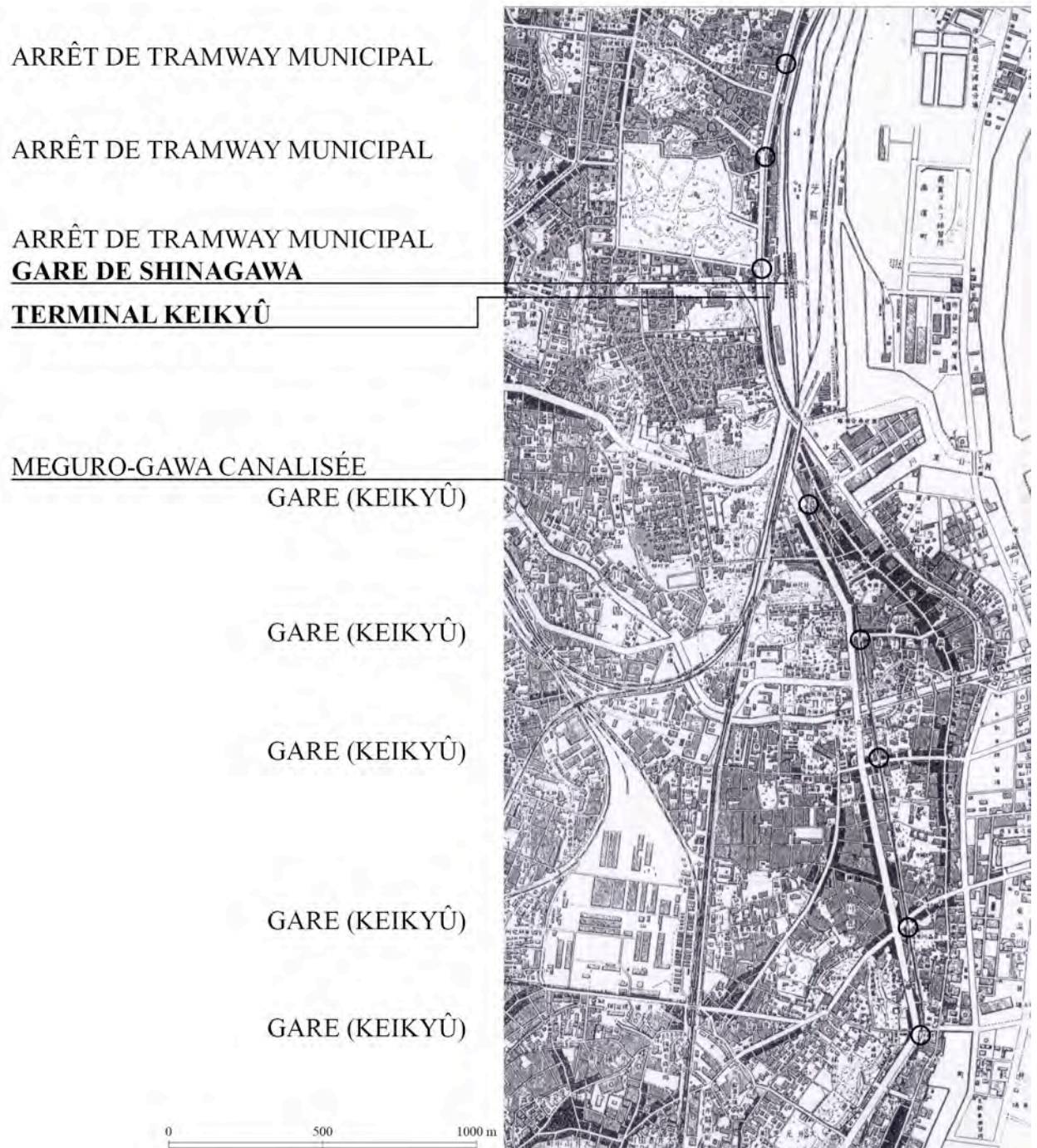


Figure 63 : Carte de l'ancienne ville d'étape et de la gare de Shinagawa, situées au sud de Tôkyô, en 1937 (Shôwa 12)

Source (fond de carte) : MASAI Yasuo (dir.), *ibid.*, 1986, extrait de la feuille « Shibuya / Shinagawa, 1937 », p. 64.

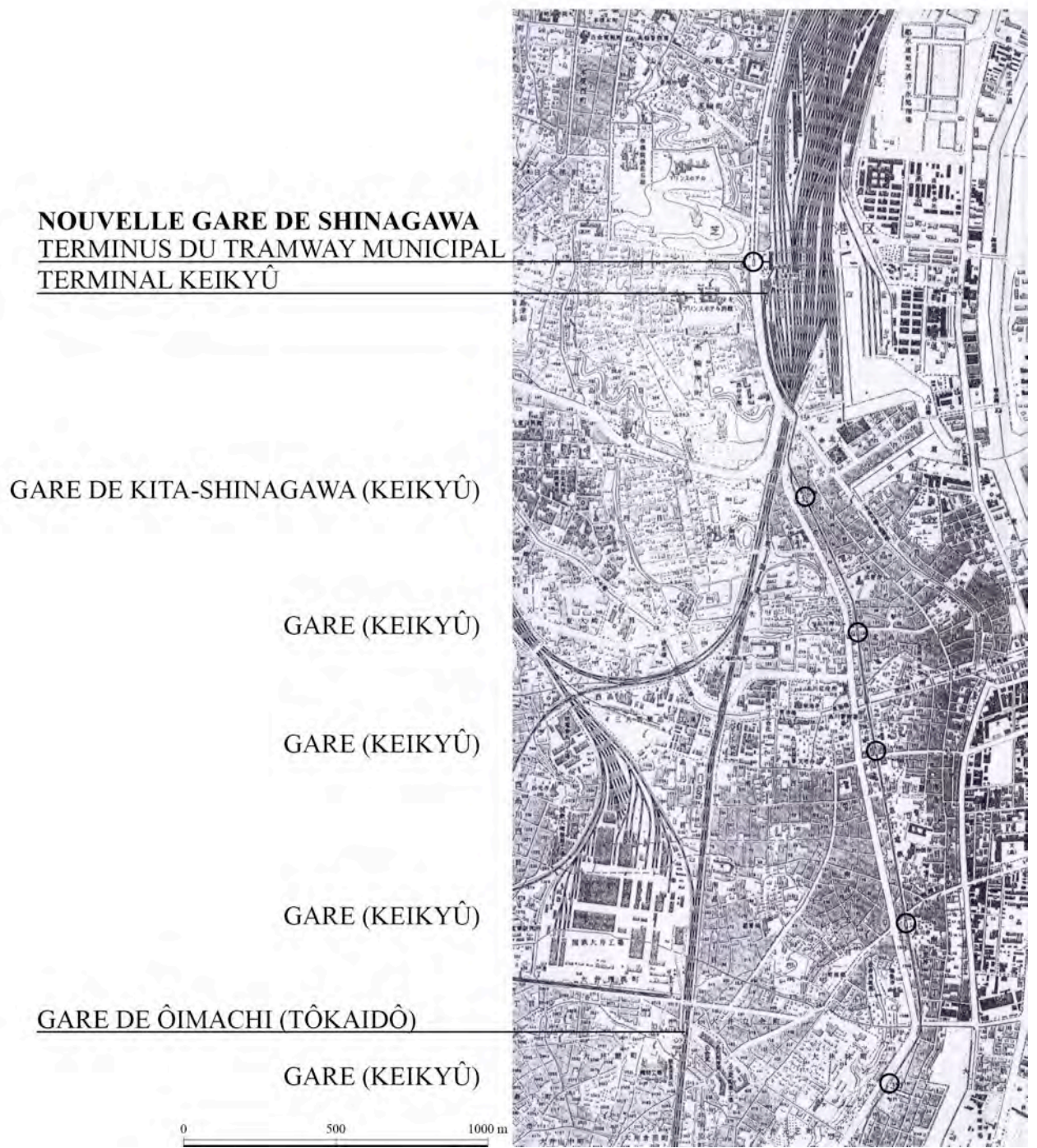


Figure 64 : Carte de l'ancienne ville d'étape et de la gare de Shinagawa, situées au sud de Tôkyô, en 1955 (Shôwa 30)

Source (fond de carte) : MASAI Yasuo (dir.), *ibid.*, 1986, extrait de la feuille « Shibuya / Shinagawa, 1955 », p. 68.

GARE DE SHINBASHI (JR)

GARE DE HAMAMATSUCHÔ (JR)

GARE DE TAMACHI (JR)

HÔTEL TANAKAWA PRINCE
HÔTEL NEW TANAKAWA PRINCE

GARE DE SHINAGAWA (JR+KEIKYÛ)

HÔTEL PACIFIC TÔKYÔ

GARE DE KITA-SHINAGAWA (KEIKYÛ)

GARE DE SHIN-BANBA (KEIKYÛ)

GARE DE AOMONROYOKOCHÔ (KEIKYÛ)

GARE DE ÔIMACHI (JR)

GARE DE SAMEZU (KEIKYÛ)

GARE DE TACHIAIGAWA (KEIKYÛ)

GARE DE ÔIMACHI (JR)

GARE DE ÔMORI-KAIGAN (KEIKYÛ)

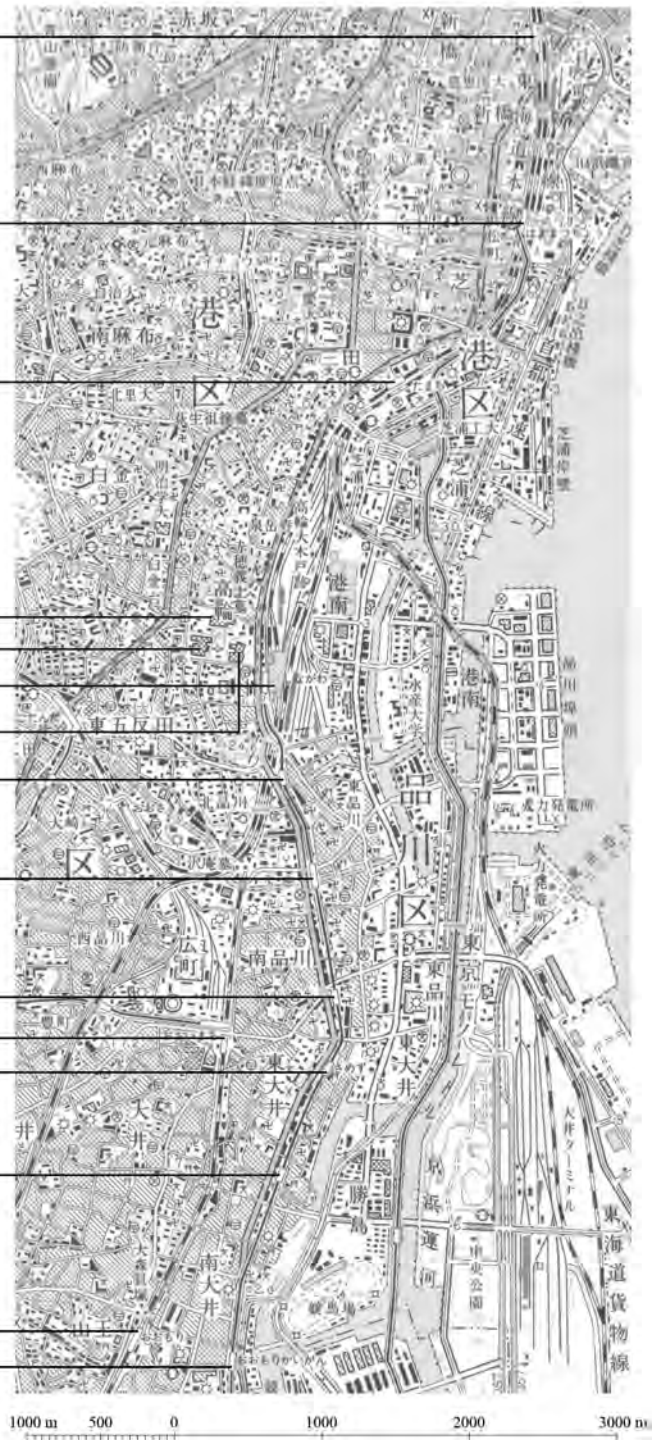


Figure 65 : Carte de l'ancienne ville d'étape et de la gare de Shinagawa, situées au sud de Tôkyô, en 1981 (Shôwa 56)

Source (fond de carte) : NIHON CHIZU SENTÂ (dir.), *ibid.*, 1996, extrait de la carte n° V / 1981.

A – L'« *ekimachi* »
ou l'espace du déplacement comme forme de centralité

CHAPITRE B

Évolution typologique des grandes gares ferroviaires : de l'adaptation d'un modèle architectural primitif à la généralisation d'un objet urbain complexe

B1. Historiographie d'un objet acquis : différents niveaux d'importation

« [...] les gares, on ne les rencontre jamais. Elles doivent être souterraines. »¹⁸³

Albert Londres, 1922

Compte tenu de la densité élevée des réseaux de chemins de fer urbains au Japon, il y a lieu de supposer que les réalisations architecturales de leurs équipements forment un ensemble remarquable, voire définissent un type architectural à part entière. Or, si l'on examine les principales anthologies de l'architecture japonaise depuis la fin du XIX^e siècle, des ouvrages d'histoire de la ville ou encore d'histoire des chemins de fer nippons, force est de constater la place marginale accordée à cet objet.¹⁸⁴ Néanmoins, ces travaux recèlent de précieuses informations dès lors que des croisements sont opérés. Si l'on examine par exemple l'ouvrage de l'historien américain David B. Stewart, *The making of a modern Japanese architecture. 1868 to the present*, qui retrace la fabrique d'une architecture moderne au Japon à partir de l'ère Meiji jusqu'à la fin des années 1970 à l'aide d'exemples de programmes architecturaux de toutes natures, la gare y est quasiment absente.¹⁸⁵ La première illustration de cet ouvrage laisse pourtant penser que ce type d'édifice occupera une place importante dans les œuvres choisies par l'auteur. Il s'agit en l'occurrence d'une estampe

¹⁸³ Extrait de « Tokyo, l'étrange capitale », dans LONDRES, Albert, *Au Japon*, Paris, Arléa, 2010, p. 64.

¹⁸⁴ Cette situation n'est cependant pas complètement isolée. Karen Bowie résume le cas de l'histoire architecturale et urbaine des gares françaises en ces termes : « Ce domaine de recherche soulève des défis spécifiques de plusieurs ordres. Contrairement à la situation en d'autres pays, notamment le Royaume-Uni où les gares font l'objet d'études historiques depuis plusieurs décennies, ce type de recherche est encore à ses débuts en France. » BOWIE, Karen, « De la gare du XIX^e siècle au lieu-mouvement. Évolution ou rupture ? », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 71, juin 1996, p. 15.

¹⁸⁵ STEWART, David B., *The making of a modern Japanese architecture. 1868 to the present*, Tokyo and New York, Kodansha international, 1988, 304 pages. Plus tard, dans un article consacré à l'histoire de l'architecture des gares, il donne en revanche une place importante aux projets japonais des années 1980-1990 : STEWART, David B., « The New Station as Interface. An Overview of Image, Function, and Amenity », *Japan Railway & Transport Review*, n° 6, December 1995, p. 30-35.

d'Utagawa Hiroshige III (1842-1894) représentant une vue de la baie de Yokohama en 1875 où fourmillent toute sortes d'engins et d'infrastructures de navigation. Le paysage de la baie est en partie masqué par une représentation du train en gare de la ligne de chemins de fer Tôkyô-Yokohama, qui occupe le premier plan. Entre ces deux plans émerge la gare, première du genre au Japon, d'allure pourtant familière. Comme nombre d'ouvrages, le choix de cette illustration introductive d'une histoire centenaire de l'architecture au Japon associe davantage l'objet « gare » à l'irruption des techniques et des influences architecturales étrangères, et en particulier occidentales.

Modernisation et importation technique

De fait, l'historien de l'architecture Nikolaus Pevsner rappelle en introduction de son chapitre consacré à la typologie des gares en Europe et aux États-Unis, que « la construction des gares de chemins de fer présuppose l'existence des chemins de fer »,¹⁸⁶ c'est-à-dire la préexistence d'un ensemble de moyens techniques de transport — les véhicules, les machines et, nous ajoutons, les réseaux — au préalable d'une véritable production architecturale propre à ce domaine. Pevsner illustre son propos en désignant Liverpool Road, à Manchester (terminal de la ligne Liverpool-Manchester réalisé par George Stephenson en 1830), comme la première gare de chemins de fer identifiable en tant que telle. Celle-ci est en effet réalisée *a posteriori* du développement en Angleterre, depuis le début du XIX^e siècle, de plusieurs moyens pour transporter mécaniquement les marchandises et même les personnes. Comme son homologue à l'autre extrémité de la ligne (Crown Street Station, Liverpool, George Stephenson, 1830), elle présente les composantes typologiques qui caractérisent ce nouveau type d'équipement : un bâtiment voyageurs à un étage flanqué à l'arrière d'une toiture à redents, ou shed, destinée à couvrir les quais et les voies.¹⁸⁷

¹⁸⁶ « The building of railway stations presupposes the existence of railways. » PEVSNER, Nikolaus, *A History of Building Types*, Princeton (NJ), Princeton University Press, 1997 (1^{ère} édition : 1976), p. 225. Les exemples traités dans cet ouvrage datent principalement du XIX^e siècle, tandis que le type des gares de chemins de fer est examiné jusqu'au début des années 1960.

¹⁸⁷ « This remained in fact the most frequent arrangement in the early years. », *ibid.*, p. 226. Les historiens de l'architecture des gares utilisent généralement l'expression « gare primitive » pour nommer ce premier type. Voir à ce sujet NOTARNICOLA, Donato et POUARDIN, François, « Un siècle d'architecture ferroviaire : le bâtiment voyageurs comme espace de représentation urbaine des chemins de fer, de 1837 à 1937 », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 5-6, automne 1991-Printemps 1992, p. 91-126.

Dans le cas du Japon, tout au moins à l'origine, la mise en œuvre des réseaux et des édifices ferroviaires s'effectue au contraire de manière simultanée. Ces techniques de locomotion et de construction, comme tant d'autres, sont le fruit d'importations d'Occident dès le début de la restauration de Meiji (1868-1912) aux visées modernisatrices. Leur implantation sur un territoire pratiqué jusqu'alors à pied, s'opère rapidement : en 1872, soit quatre années après la réouverture officielle des frontières de l'archipel, la première liaison ferroviaire du pays est mise en service, et ses deux gares terminales édifiées (fig. 67).¹⁸⁸ La distance parcourue est certes modeste : 29 kilomètres entre Tôkyô (site de Shinbashi) et Yokohama (site de Noge kaigan). Elle s'explique par la vitesse des études et des réalisations qui débute réellement lors du recrutement d'ingénieurs étrangers — principalement britanniques — par le nouveau gouvernement en 1869-1870.¹⁸⁹ À plus grande échelle, en raison d'importantes contraintes topographique et économique, la construction de la première ligne de chemin de fer régionale (Tôkaidô) n'est achevée que vingt ans plus tard, en 1889. Ses 605 kilomètres relie Tôkyô (Shinbashi) et Kôbe, en passant par Nagoya, Kyôto et Ôsaka, soit les villes et ports principaux du centre du pays. La construction des gares de ces points d'arrêt majeurs du parcours est achevée avant la mise en service complète de la nouvelle ligne, au gré des ouvertures partielles par tronçon. Les gares d'Umeda à Ôsaka et de Sannomiya à Kôbe sont en effet achevées en 1874, en même temps que la mise en service du tronçon Ôsaka-Kôbe ; le tronçon Kyôto-Kôbe (via Ôsaka) ouvre en 1877,¹⁹⁰ tandis que les premières gares de Kyôto et Nagoya datent respectivement de 1877 et 1886 (fig. 68 et 69).

¹⁸⁸ Elle est inaugurée par l'empereur Meiji le 14 octobre 1872, ouverte aux voyageurs le lendemain et au fret le 15 septembre 1873. AOKI Eiichi, IMASHIRO Mitsuhide, KATO Shin.ichi et WAKUDA Yasuo, *A History of Japanese Railways, 1872-1999*, Tôkyô, East Japan Railway Culture Foundation, 2000, p. 8-9.

¹⁸⁹ Américains et allemands dans une moindre mesure. AOKI Eiichi *et al.*, *ibid.*, 2000, p. 12. Dès 1871, l'École supérieure des travaux publics (*Kôbudaigakkô*, puis Faculté d'ingénierie de l'Université de Tôkyô) est mise en place pour former les futurs ingénieurs japonais.

¹⁹⁰ La ligne Kyôto-Kôbe est inaugurée par l'empereur Meiji le 5 février 1877. AOKI Eiichi *et al.*, *ibid.*, 2000, p. 204.

B – Évolution typologique des grandes gares ferroviaires :
de l'adaptation d'un modèle architectural primitif
à la généralisation d'un objet urbain complexe



Figure 67 (a) (gauche) : Vue de la gare de Shinbashi à Tôkyô avec son dispositif temporaire pour accueillir le cortège de l'empereur lors de l'inauguration, conçue par Richard. P. Bridgens et édifée en 1872

Figure 67 (b) (droite) : Vue arrière de la gare de Shinbashi à Tôkyô mise en service en 1872

Source : YOKOHAMA ARCHIVES OF HISTORY (ed.), cartes postales « *Shinbashi taminaru kaigyô shikijô* (Halle de la cérémonie d'ouverture du terminal Shinbashi) » et « *Shinbashi eki no gaikan* (Extérieur de la gare de Shinbashi) », s. d.

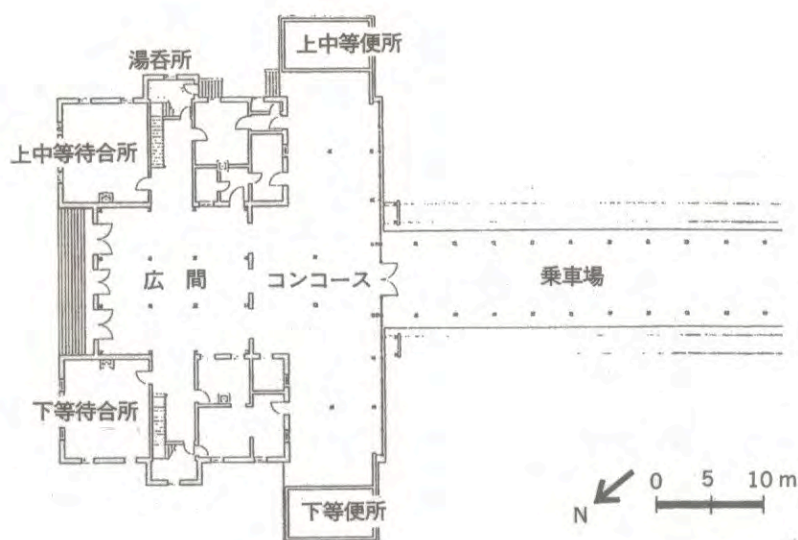


Figure 67 (c) : Plan du rez-de-chaussée de la gare de Shinbashi édifée à Tôkyô en 1872

Source : INTÂSHITI KENKYÛKAI / INTERCITY ASSOCIATION (dir.), *Eki to machizukuri (Gares et renouvellement urbain)*, Kyôto, Gakugei shuppansha, 1998 (1997), p. 121.

Légende

De gauche à droite, et de haut en bas :

Point d'eau (*yunomijo*) — Sanitaires de la 1^{ère} classe et de la classe intermédiaire (*jôchûtô benjo*)

Salle d'attente de la 1^{ère} classe et de la classe intermédiaire (*jôchûtô machi aijo*)

Hall (*hiroma*) — Salle des pas perdus (*konkôsu*) — Quais (*jôshaba*)

Salle d'attente de la 2^e classe (*katô machi aijo*) — Sanitaires de la 2^e classe (*katô benjo*)

PARTIE II

Architecture et urbanisme des grandes gares :
permanence et renouvellement d'une forme de centralité

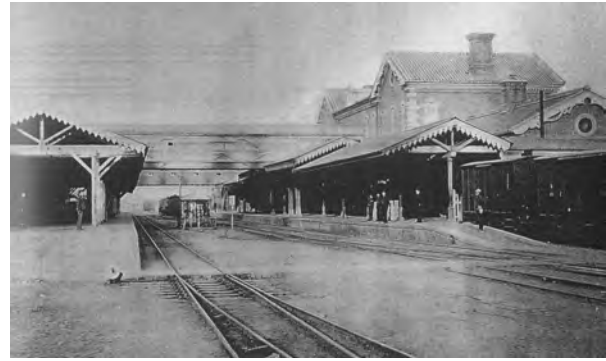


Figure 68 (a) (gauche) : Vue de la 1^{ère} gare de chemins de fer d'Osaka (Umeda) construite en 1874

Figure 68 (b) (droite) : Vue arrière de la 1^{ère} gare d'Osaka (Umeda) mise en service en 1874

Source : TOJIMA Tadashi, *Ôsaka eki no rekishi (Histoire de la gare d'Osaka)*, Ôsaka, Ôsaka tâminarubiru kabushiki-gaisha, 2003, n. p., et p. 13.



Figure 69 (a) (gauche) : Vue de la 1^{ère} gare de chemins de fer de Kyôto édifée en 1877

Figure 69 (b) (droite) : Vue arrière de la 1^{ère} gare de Kyôto mise en service en 1877

Source : KAYANO Yatsuka, « *Kyôto no kindaika to Kyôto eki (La modernisation de Kyôto et la gare de Kyôto)* », *Designers' Workshop*, n° 93, « *Atarashii Kyôto eki biru (Le nouveau bâtiment-gare de Kyôto)* », 1997, p. 77.

Dans un premier temps, cette série initiale est à resituer dans le paysage des productions architecturales occidentales de l'époque. Dans le cas des capitales ou grandes métropoles, King's Cross Station à Londres (Lewis Cubitt, 1852), la gare du Nord à Paris (Jacques-Ignace Hittorff, 1865) ou Grand Central Station à New York (Isaac C. Buckhout et John B. Snook, 1871) — pour prendre des exemples antérieurs à 1872 —, présentent toutes une forme monumentale et chacune un style architectural établi. Dans le cas de capitales régionales, Thüringer Bahnhof à Leipzig (Eduard Pötsch, 1844) ou la gare de Lille-Flandres (1864-1869), par exemple, n'en sont pas moins des édifices clairement identifiables, et relèvent aussi d'un

type architectural stabilisé.¹⁹¹ Comparées à ces édifices, les formes des bâtiments voyageurs des premières gares construites au Japon présentent une modestie qui peut s'expliquer par le contexte de l'époque (rapidité d'exécution, contraintes financières et techniques, etc.¹⁹²), même si leurs concepteurs sont souvent étrangers. C'est notamment un architecte américain, Richard. P. Bridgens (1819-1891), qui dessine — à l'identique — les gares de Shinbashi à Tôkyô et de Sakuragichô à Yokohama. Celles-ci sont une variante du premier type identifié par Nikolaus Pevsner avec les terminaux de Liverpool et Manchester de 1830 : une petite halle centrale en bois flanquée de deux corps de bâtiments symétriques en pierre, à un étage. Toutefois, le dispositif n'est pas exploité aux mêmes fins : la halle ne sert pas à couvrir les voies mais à abriter le hall d'accueil des voyageurs en en marquant physiquement et symboliquement l'entrée. Simple reproduction d'une image ou adaptation conjoncturelle d'un modèle daté mais simple et peu coûteux ? L'emploi d'un modèle architectural déjà ancien relativise par conséquent l'idée d'un emprunt stylistique ou morphologique à l'origine des gares au Japon, au profit de l'idée d'un emprunt principalement technique. Il faudra attendre deux à trois décennies pour que cet équipement soit l'objet d'une production architecturale synchrone avec son époque et à la mesure du déploiement ambitieux du réseau. Soit, finalement, une temporalité équivalente à celle que des pays industrialisés comme la France ou l'Angleterre ont connue.

Nationalisation et reproduction morphologique

Les deux dates évoquées précédemment, 1872 et 1889, sont fondamentales dans l'histoire des chemins de fer du Japon et rappelées dans la plupart des ouvrages qui traitent de cette thématique, que ce soit sous l'angle de l'histoire des techniques, de l'économie ou de la géographie. Elles marquent en effet une étape clé dans la modernisation du pays, analysée comme un processus d'occidentalisation par de nombreux japonologues. L'importation des

¹⁹¹ Sur les modèles architecturaux des gares à travers l'histoire, en Europe, voir l'anthologie de MEEKS, Carroll L. V., *The Railroad Station. An Architectural History*, Secaucus (N. J.), Castle Books, 1978 (1^{ère} édition : 1956), 203 pages, et MAZZONI, Cristiana, *Gares. Architectures 1990-2010*, Arles / Milano, Actes Sud / Motta, 2001, 278 pages.

¹⁹² En particulier sur la ligne Tôkaidô qui traverse des reliefs montagneux et un réseau hydrographique abondant, les ouvrages d'art (ponts, tunnels) nécessaires à l'implantation du réseau sont nombreux et souvent de taille imposante comme, par exemple, le pont métallique au-dessus de la *Mukô-gawa* entre Ôsaka et Kôbe. Sur la construction des ponts métalliques à l'ère Meiji, importés ou reproduits, voir FINN, Dallas, *Meiji Revisited: The Sites of Victorian Japan*, New York, Weatherhill, 1995, 276 pages.

techniques de construction occidentales en est un des rouages indéniables. À l'intérieur des frontières de l'archipel, celui de la nationalisation des compagnies de chemins de fer qui a lieu entre 1906 et 1907 en est un autre. Au-delà d'un système technique, le chemin de fer est aussi un instrument de conquête du territoire — intérieur ou extérieur — et d'assise du pouvoir politique en place. Dans le cas précis du Japon, il l'est d'autant plus lorsque le pouvoir vient de changer de régime et doit consolider ses nouvelles structures, tout en assurant son rayonnement à plusieurs échelles (locale, nationale et internationale). À l'ère Meiji, le nouveau gouvernement s'empare en effet de cet outil pour développer tant ses appareils industriel, économique (import / export) et militaire que sa stratégie d'expansion coloniale en Asie. C'est ce que montre l'historien américain Steven J. Ericson dans son ouvrage *The Sound of the Whistle. Railroads and the State in Meiji Japan*.¹⁹³ Après une description de la naissance et du développement des réseaux de chemins de fer publics et privés du pays, l'ouvrage se concentre sur les stratégies politiques et économiques du gouvernement au moment précis de la nationalisation.¹⁹⁴ Cette étude minutieuse dévoile paradoxalement un relatif laissez-faire de la part des décideurs,¹⁹⁵ y compris après le processus de nationalisation, vis-à-vis des investisseurs individuels impliqués dans le financement des réseaux. Toutefois, la question des gares proprement dite n'est pas présente dans cette étude. Son absence soulève par défaut la question de la représentation de l'État dans cette entreprise d'acquisition d'un tel outil de développement à l'échelle du territoire. Dans ce processus de (re)conquête à la fois intérieure et extérieure, l'architecture des nouvelles gares du réseau nationalisé fait-elle partie des moyens privilégiés de représentation tangible du pouvoir ? Autrement dit, cet enjeu en modifie-t-il la conception ?

Cette interrogation conduit à examiner dans un deuxième temps les premières gares ferroviaires construites au Japon au cours de la période qui suit la nationalisation des chemins de fer. Ce moment clé de l'histoire du réseau permet de considérer la question de

¹⁹³ ERICSON, Steven J., *The Sound of the Whistle. Railroads and the State in Meiji Japan*, coll. Harvard East Asian Monographs 168, Cambridge (Mass.) and London, Council on East Asian Studies, Harvard University Press, 1996, 505 pages.

¹⁹⁴ Ce processus de nationalisation a pour principal résultat de cantonner les entreprises privées à l'échelle locale, c'est-à-dire métropolitaine : « If the Construction Law of 1892 had left the door open for private development of nonlocal lines, the nationalization act made it clear that, henceforth, private railroads would be restricted to the field of local transport », ERICSON, Steven J., *op. cit.*, 1996, p. 375.

¹⁹⁵ À la fois par nécessité économique (le rachat provoque de l'endettement) et stratégie financière (la prospérité des compagnies privées leur permet d'investir dans d'autres secteurs industriels).

l'importation à d'autres niveaux. L'articulation de deux processus — l'emprunt stylistique et la symbolisation du pouvoir — est particulièrement mise en avant par l'historien australien William H. Coaldrake¹⁹⁶ dans son ouvrage *Architecture and Authority in Japan*. L'auteur développe son neuvième chapitre « Building the Meiji State. The Western Architectural Hierarchy » à la lumière de trois édifices emblématiques, tous situés dans la capitale et cette fois conçus par des architectes japonais : le Palais détaché d'Akasaka (*Akasaka rikyû*, 1898-1909),¹⁹⁷ la gare centrale de Tôkyô (*Chûô teishajô* ou *Tôkyô eki*, 1898-1914), le *Sôgakudô* (1889-1890) qui est le département de musique de la future université des beaux-arts (*Tôkyô geijutsu daigaku*). Ces trois édifices se présentent en effet comme une reproduction des canons esthétiques de l'architecture occidentale de l'époque, mais ils sont dotés d'une visée particulière : ils projettent chacun à leur manière l'image d'une nation moderne. Gare principale de la nouvelle capitale, le projet de la gare centrale de Tôkyô cristallise de multiples enjeux, à différentes échelles. En retraçant l'historique de la commande tardive de cet édifice,¹⁹⁸ l'auteur démontre tout d'abord que les enjeux de représentation du nouveau pouvoir politique en place sont incarnés par l'architecture, au-delà d'un simple emprunt de techniques de construction modernes. Le projet dessiné en 1898-1899 par l'ingénieur allemand Franz Baltzer (1857-1927),¹⁹⁹ est refusé par les commanditaires en raison de ses formes traditionnelles inspirées des résidences féodales. Seules ses propositions d'aménagements techniques (infrastructures, quais, etc.) sont maintenues (fig. 70). Le projet du bâtiment voyageurs est alors confié à un architecte japonais fraîchement formé « à l'occidentale »,²⁰⁰ Tatsuno Kingo (1854-1919), qui fait déjà autorité dans le domaine.²⁰¹ Les

¹⁹⁶ COALDRAKE, William H., *Architecture and Authority in Japan*, London, Routledge, 1996, 337 pages.

¹⁹⁷ Les dates entre parenthèses correspondent à l'année de la commande pour la première, et à l'année de livraison de l'édifice pour la seconde.

¹⁹⁸ Rappelons que les étrangers qui se rendaient alors à la capitale débarquaient au port de Yokohama, avant d'arriver en train à Tôkyô par la petite gare de Shinbashi qui, de manière frappante, n'a été bâtie ni à l'échelle de la grande cité ni à celle des ambitions du pays.

¹⁹⁹ Réputé dans son pays pour ses compétences dans le domaine ferroviaire (gare de Cologne, S-bahn de Berlin), Franz Baltzer est aussi un connaisseur de l'architecture japonaise : il publie *Das Japanische Haus* à Berlin en 1903.

²⁰⁰ 1879 est l'année de la 1^{ère} promotion d'architectes diplômés de l'École supérieure des travaux publics (*Kôbudaigakkô*).

²⁰¹ Tatsuno Kingo réalise trois autres gares au cours de sa carrière : la 2^e gare de Hamadera-kôen (lieu de villégiature situé au sud d'Ôsaka) pour la compagnie privée *Nankai tetsudô* en 1907, la 2^e gare de Karuizawa

premiers dessins sont produits à partir de 1903-1905, l'ensemble réalisé de 1911 à 1914 (fig. 71). L'architecte redessine entièrement l'édifice dans un style qui correspond, aux yeux des commanditaires, à ce que doit être une grande gare située au cœur d'une capitale moderne de même rang que Paris, Londres ou Berlin.²⁰² Mais le bâtiment voyageur, peu profond et d'une longueur de 350 mètres, est avant tout un grand volume linéaire ornementé. Dépourvu de halle,²⁰³ il reste disjoint de l'infrastructure ferroviaire et se présente comme une façade monumentale. Cette configuration n'est pas l'apanage de l'équipement de la seule capitale. Qu'elle soit antérieure ou postérieure, la reconstruction des gares principales des grandes villes du pays orchestrée par la compagnie nationale (*Nihon tetsudô-gaisha*) applique ce même principe morphologique (Ôsaka, 1899 ; Kyôto, 1914 ; Yokohama, 1915).

Or, parmi les grandes gares ferroviaires occidentales, antérieures ou synchrones avec l'époque de la conception de cette deuxième série de grandes gares urbaines du Japon, une évolution typologique importante s'est opérée, aussi bien en Europe qu'aux États-Unis. Si ces édifices présentent souvent une morphologie linéaire et monumentale en façade, leur dispositif d'ensemble englobe en revanche généralement la volumétrie de la galerie des trains. Frankfurt Hauptbahnhof par exemple (Hermann Eggert et Johann Wilhelm Schwedler, 1883-1888), manifeste en façade l'intégration de sa triple halle métallique, même si l'ensemble forme un volume compact. Ou dans le cas de Union Station à Washington, D. C. (Daniel Hudson Burnham & Co., 1903-1907), dont la façade linéaire est d'échelle plus modeste, la halle ne participe pas à la composition de la façade principale mais elle n'en est pas moins intégrée au volume d'ensemble. Finalement partiel, cet emprunt morphologique porte essentiellement sur la dimension monumentale des modèles occidentaux. Guidée par la reproduction d'une image qui symbolise la puissance des grandes métropoles, la conception de cette nouvelle série de grandes gares évolue davantage au gré d'enjeux de représentation.

(station de villégiature situé au nord de Tôkyô) pour la compagnie privée (actuelle) *Seibu tetsudô* en 1912, et la 2^e gare de Shinbashi à Tôkyô (reconstruite sur le site de Karasumori) en 1914.

²⁰² Cette pratique de l'emprunt stylistique dans un rapport de compétitivité avec les capitales européennes, est appliquée à d'autres programmes architecturaux. Dans le cas des grands hôtels, voir FIÉVÉ, Nicolas, « Pouvoir politique, modernité architecturale et paysage urbain dans le Japon de l'ère Meiji. L'hôtel Impérial de Tôkyô », in SANJUAN, Thierry (dir.), *Les grands hôtels en Asie. Modernité, dynamiques urbaines et sociabilité*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2003, p. 13-53.

²⁰³ D'après David B. Stewart, le premier bâtiment de grandes dimensions disposant d'une halle métallique dessinée par un architecte est l'arène nationale de sumo à Tôkyô (Tatsuno Kingo, 1909). L'absence de halles dans les projets de grandes gares de cette époque provient davantage de contraintes économiques que techniques. STEWART, David B., *op. cit.*, 1987, p. 54-55.

B – Évolution typologique des grandes gares ferroviaires :
de l'adaptation d'un modèle architectural primitif
à la généralisation d'un objet urbain complexe

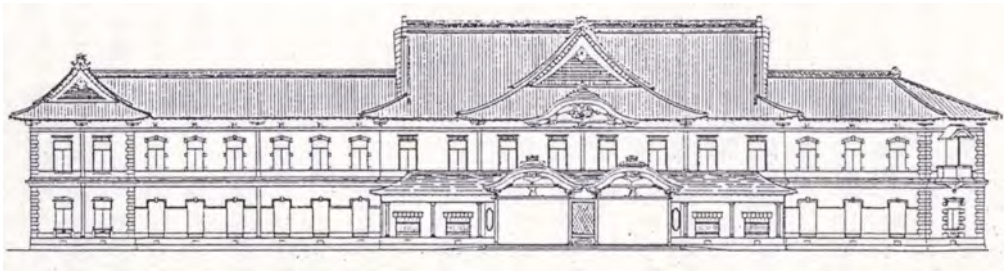


Figure 70 (a) : Projet de façade pour la gare centrale de Tôkyô, Franz Baltzer, 1898-1899

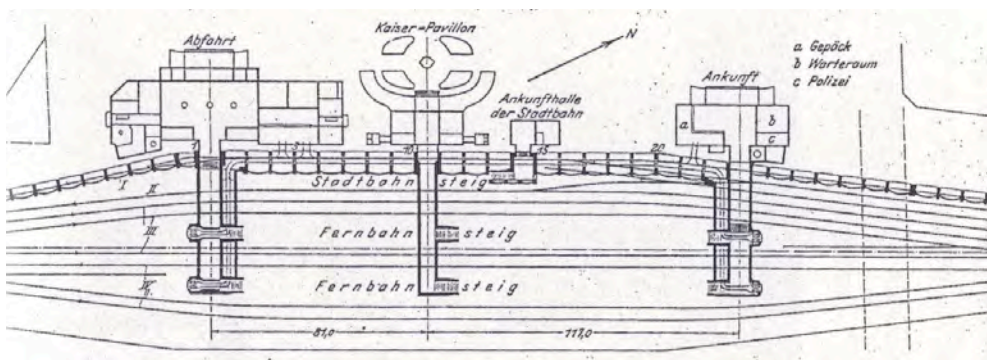


Figure 70 (b) : Plan du projet pour la gare centrale de Tôkyô, Franz Baltzer, 1898-1899

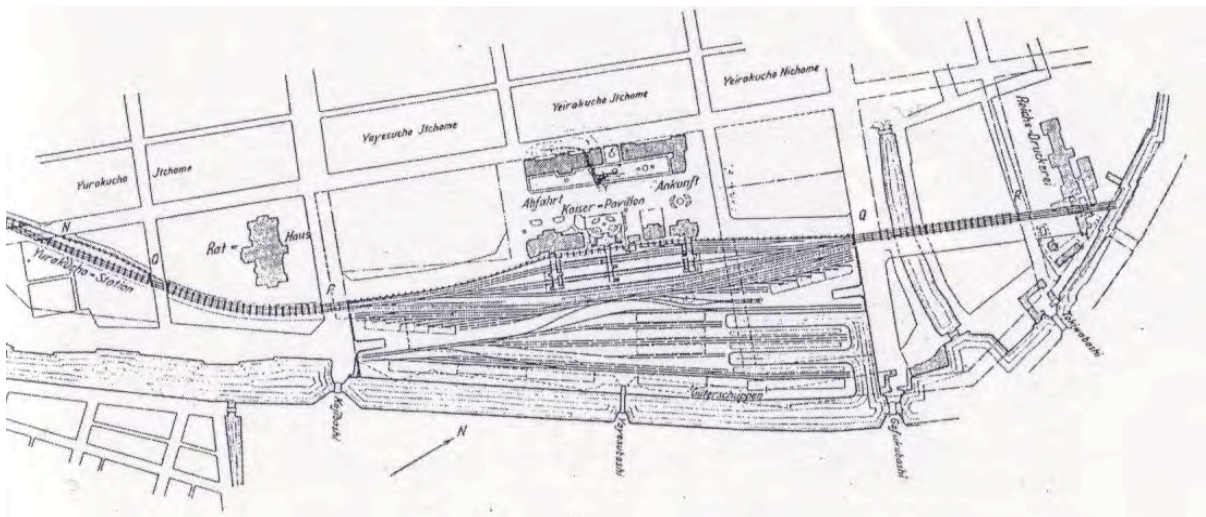


Figure 70 (c) : Projet d'insertion urbaine de la gare centrale de Tôkyô dans le quartier de Marunouchi, Franz Baltzer, 1898-1899

Source : KÔTSÛ HAKUBUTSUKAN (MUSÉE DES TRANSPORTS) (dir.), *Eki no rekishi. Tôkyô no tâminaru (Histoire des gares. Les terminaux de Tôkyô)*, Tôkyô, Kawade shobô shinsha, 2006, p. 87, 86 et 74.

PARTIE II
Architecture et urbanisme des grandes gares :
permanence et renouvellement d'une forme de centralité



Figure 71 (a) : Vue de la gare centrale de Tôkyô conçue par Tatsuno Kingo et édifïée de 1911 à 1914



Figure 71 (b) : Vue arrière de la gare centrale de Tôkyô mise en service en 1914

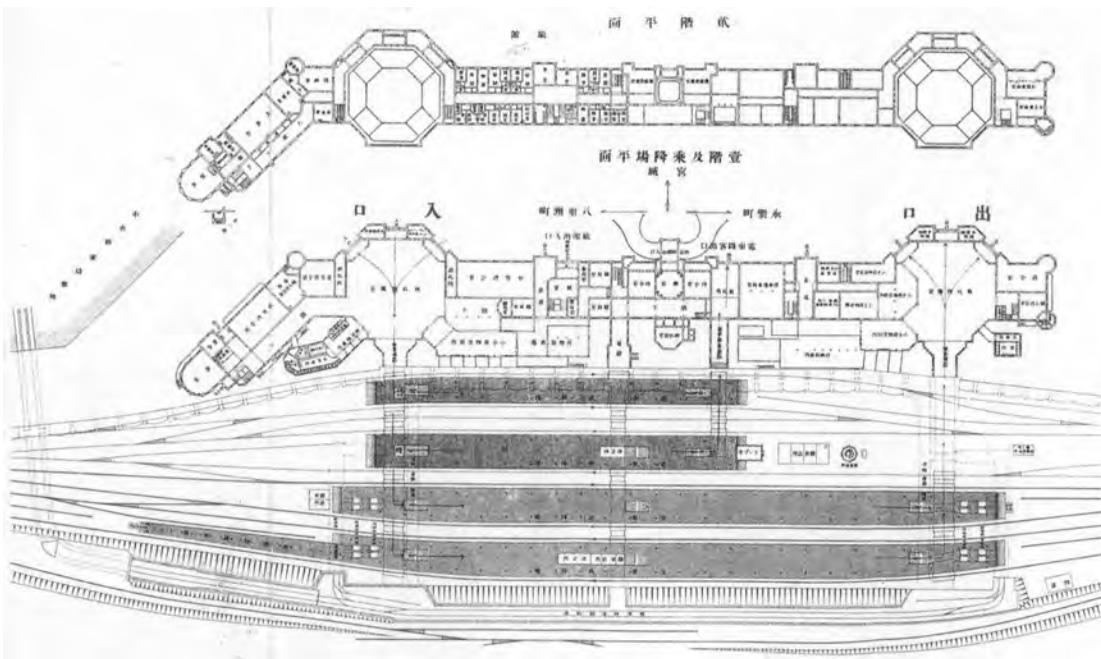


Figure 71 (c) : Plans du rez-de-chaussée et du 1^{er} étage de la gare centrale de Tôkyô achevée en 1914

Source : KÔTSÛ HAKUBUTSUKAN (MUSÉE DES TRANSPORTS) (dir.), *ibid.*, 2006, p. 92, 93 et 10.

Expansion et transfert urbanistique

Cependant, se mesurer au monde extérieur n'est pas la seule visée de ces enjeux de représentation cristallisés dans l'architecture des grandes gares urbaines. Dans le cas particulier de la gare centrale de Tôkyô, d'autres visées, locales cette fois, justifient sa monumentalité. Dans un troisième temps, il importe d'évaluer le statut accordé à cet objet au sein de dispositifs spatiaux de plus grande échelle. À deux reprises, avant sa conception architecturale, elle constitue en effet une pièce majeure de projets d'aménagement urbain du futur « centre » de la capitale et, partant, de la nation. À l'instar des capitales européennes remodelées à la fin du XIX^e siècle, des édifices monumentaux sont introduits au sein de compositions urbaines qui restructurent les tissus urbains hérités de l'époque féodale. À Tôkyô, la future gare centrale fait partie des objets utilisés à ces fins par les architectes occidentaux recrutés pour piloter ces premières expériences.²⁰⁴

C'est à cette occasion que l'historien David B. Stewart fait référence à la gare centrale de Tôkyô, toutefois indirectement, en évoquant le plan de 1886-1887 des architectes berlinois Hermann Ende (1829-1907) et Wilhelm Böckmann (1832-1902) pour le quartier du Parlement et des ministères (Hibiya) (fig. 72).²⁰⁵ Pourtant, la gare occupe une place stratégique dans ce nouveau dispositif urbain. Ce plan organise au sud-est du palais impérial, selon une composition faussement symétrique qui résulte de la prise en compte de l'existant (douve du palais, canaux), un système de parcs et d'esplanades où sont disséminés les équipements officiels du nouveau gouvernement. Le projet est ponctué aux extrémités ouest et est respectivement par le Parlement et la gare centrale. Les deux édifices sont directement reliés par une large avenue qui se divise en deux dans la direction de la gare, pour dessiner une esplanade de forme triangulaire au pied de l'équipement.²⁰⁶ Comparé au dessin de l'insertion urbaine de l'édifice parlementaire, simplement niché à l'extrémité de l'avenue principale, l'aménagement proposé pour les abords immédiats de la gare est manifestement

²⁰⁴ Sur les processus d'importation des concepts de planification urbaine occidentaux au Japon, voir HEIN, Carola, « The Transformation of Planning Ideas in Japan and its Colonies », in NASR, Joe and VOLAIT, Mercedes (eds), *Urbanism: Imported or Exported?*, Chichester, Wiley-Academy, 2003, p. 51-82.

²⁰⁵ Ce projet est porté par Inoue Kaoru (1836-1915) qui occupe successivement différents postes ministériels importants au sein du gouvernement Meiji. Il sera sans lendemain après la chute politique de l'homme. D'après VILLE DE TÔKYÔ (dir.), *Cent ans d'urbanisme à Tôkyô*, coll. Bibliothèque municipale de Tôkyô n° 28, Tôkyô, Ville de Tôkyô, 1994, p. 8.

²⁰⁶ Dénommées avenue de l'Empereur (*Tennô Ô-dôri* ou *Mikado Ô-dôri*) et avenue de l'Impératrice (*Kôgô Ô-dôri*).

beaucoup plus élaboré et l'édifice ferroviaire nettement magnifié. Si la façade linéaire de ce dernier vient clore le plan général à l'est, le vaste terre-plein composé qui le borde lui réserve un statut monumental évident et en tire profit pour inscrire une nouvelle échelle urbaine. En outre, les architectes tirent parti de la situation de gare de passage en installant l'édifice ferroviaire au cœur de deux places, l'une triangulaire à l'ouest, l'autre rectangulaire à l'est. Cette dernière prépare l'extension à venir du quartier à partir d'un axe (*Chûô Ô-dôri*) centré sur — l'arrière de — la gare et dirigé vers le port. Surtout, ce système à double face met la gare en position de carrefour ou de futur pivot urbain à plus grande échelle.²⁰⁷ L'historien William H. Coaldrake poursuit cette analyse en soulignant que la gare centrale de Tôkyô s'inscrit aussi dans un plan de réaménagement du quartier administratif et d'affaires (l'actuel Marunouchi) qui fait face à la résidence de l'empereur. En 1914, au moment de l'achèvement de la gare, une avenue de 70 mètres de large est ouverte (actuelle *Gyôko-dôri*) : elle relie directement le palais à l'entrée centrale de la gare qui est réservée à l'empereur,²⁰⁸ et accueille les défilés du cortège impérial lors des déplacements officiels. Auparavant, dès 1894, l'aménagement du nouveau quartier est à l'œuvre sous la direction de l'architecte britannique Josiah Conder (1852-1920).²⁰⁹ Le projet se compose d'une trame régulière d'avenues bordées de bâtiments en brique rouge, à trois niveaux. Pièce majeure de l'ensemble du dispositif de la future capitale impériale (palais, avenue triomphale, nouveau centre urbain), le projet de la gare centrale de Tôkyô participe à cette matérialisation de la visibilité de l'autorité politique et du pouvoir économique du pays.²¹⁰ Mais l'auteur ne présente aucun document graphique de cet ensemble, se concentrant principalement sur l'objet architectural. Pourtant, l'attribution de ce statut de pièce centrale à un équipement ferroviaire au sein d'une composition urbaine, qui plus est réglée à l'échelle d'un quartier entier, n'est pas si fréquente en Occident à cette époque. Elle l'est encore moins lorsqu'il s'agit d'aménager le centre d'une (nouvelle) capitale où d'autres types de monuments, plus nobles, sont choisis pour jouer ce rôle. Dans les plans d'urbanisme des villes américaines, les gares sont insérées dans la trame. Dans le cas des

²⁰⁷ La composition intérieure de l'esplanade triangulaire présente la figure d'un grand cercle qui renforce cette lecture de la gare en tant que pivot d'un ensemble urbain plus vaste à venir.

²⁰⁸ Un dispositif que l'historien qualifie de « axis of authority », COALDRAKE, William H., *op. cit.*, 1996, p. 226.

²⁰⁹ Josiah Conder arrive au Japon en 1877. Il est employé par le gouvernement de Meiji en tant que maître d'œuvre et enseignant.

²¹⁰ « Tokyo Station was to serve as the visual centrepiece of the business and administrative district of the city of Tokyo », COALDRAKE, William H., *op. cit.*, 1996, p. 225.

B – Évolution typologique des grandes gares ferroviaires :
de l'adaptation d'un modèle architectural primitif
à la généralisation d'un objet urbain complexe

viles européennes, une contradiction a en revanche toujours existé entre le caractère utilitaire des équipements ferroviaires et leur valeur symbolique en tant que porte de la ville d'une part, leur position en lien avec le centre d'autre part.²¹¹ Aussi peut-on parler ici d'un transfert à l'équipement gare des valeurs urbaines et urbanistiques habituellement dévolues en Occident au monument.

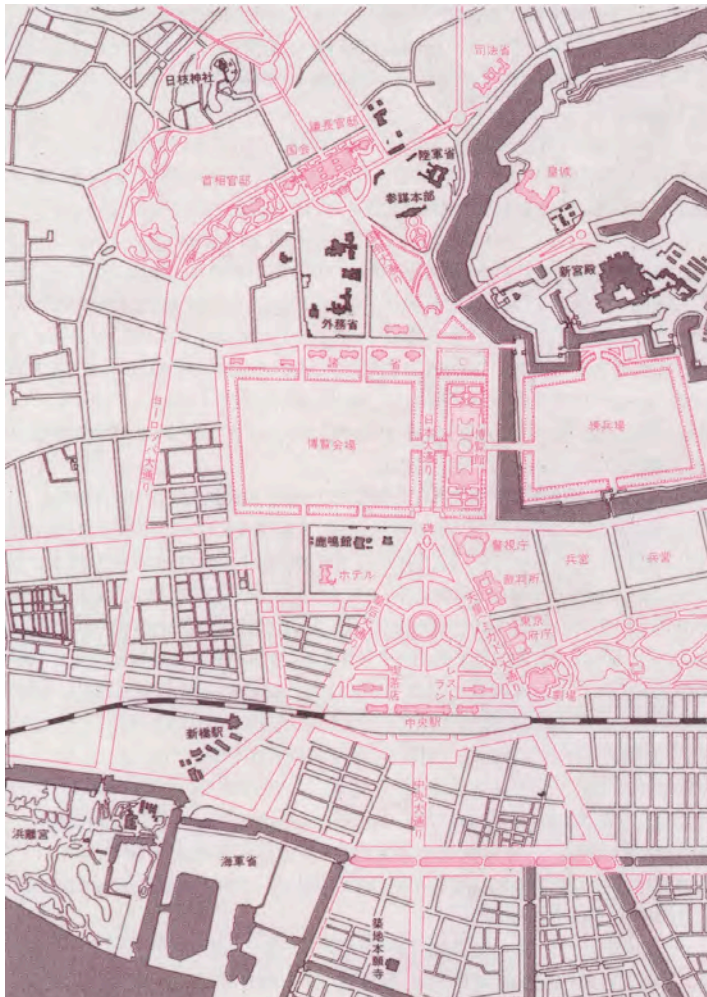


Figure 72 : Plan de Hermann Ende et Wilhelm Böckmann pour le quartier du Parlement et des ministères (Hibiya) à Tôkyô, 1886-1887

Source : VILLE DE TÔKYÔ (dir.), *Cent ans d'urbanisme à Tôkyô*, coll. Bibliothèque municipale de Tôkyô n° 28, Tôkyô, Ville de Tôkyô, 1994, p. 9.

²¹¹ Comme le précise très justement Michèle Lambert : « La position de la gare en tant qu'équipement n'a [donc] rien d'exceptionnel. Ce qui l'est, c'est que, prenant rang parmi les équipements à caractère utilitaire, elle soit mise en valeur de telle façon qu'elle participe au système monumental de la ville. » LAMBERT, Michèle, « Les problématiques du chemin de fer dans la ville, 1830-1855 », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 5-6, automne 1991-Printemps 1992, p. 197-235.

Enfin, l'historien situe aussi le projet de la gare centrale de Tôkyô par rapport à d'autres systèmes d'aménagement de plus grande échelle. À l'échelle de la ville de Tôkyô, cette réalisation contribue à amorcer le bouclage des deux principales lignes urbaines, aériennes : Chûô / Sôbu (est-ouest, 1919) et Yamanote (circulaire, 1925) (fig. 73, 74 et 75).²¹² La gare centrale occupe par conséquent aussi une position stratégique dans le réseau de chemins de fer urbains qui est en voie de donner à la ville sa structure métropolitaine. À l'échelle du territoire, sa mise en service offre le point focal du chaînon manquant du réseau ferroviaire national (voyageurs et fret) qui permet de connecter la ligne Tôkaidô et la ligne Tôhoku menant au nord du pays. Pour les autorités, il s'agit en effet de relier les régions riches en ressources minières du nord et le port de Yokohama au sud, mais aussi d'accéder rapidement depuis la capitale au point d'embarcation maritime vers la Chine et la Corée.²¹³ Cette planification à l'échelle du territoire, s'appuie clairement sur la future édification de la gare centrale de la capitale, dont les dimensions et la position monumentales sont projetées à la mesure des visées expansionnistes — tant urbaines que territoriales — du gouvernement de Meiji.²¹⁴



Figure 73 : Schéma du réseau et des gares de chemin de fer national à Tôkyô en 1914

Source : AOKI Eiichi, IMASHIRO Mitsuhide, KATO Shin.ichi et WAKUDA Yasuo, *A History of Japanese Railways, 1872-1999*, Tôkyô, East Japan Railway Culture Foundation, 2000, p. 83.

²¹² Notons que, là encore, la gare est achevée avant le réseau.

²¹³ Il s'agit de la gare de Mojikô à Shimonoseki, reconstruite au même moment (1914).

²¹⁴ « Tokyo Station was to become no less than a temple to progress and a monument to empire », COALDRAKE, William H., *op. cit.*, 1996, p. 223.

B – Évolution typologique des grandes gares ferroviaires :
de l'adaptation d'un modèle architectural primitif
à la généralisation d'un objet urbain complexe



Figure 74 : Le tracé de la ligne Tōkaidō prolongé depuis le site de la gare de Shinbashi (à gauche) jusqu'à la gare centrale de Tôkyô (à droite) et ponctué d'une nouvelle petite gare de passage (Yûrakuchô) édiflée en 1910



Figure 75 : Vue d'avion vers l'est de la gare centrale de Tôkyô en 1931

Source : KÔTSÛ HAKUBUTSUKAN (MUSÉE DES TRANSPORTS) (dir.), *ibid.*, 2006, 4^e de couverture et p. 117.

B2. Les grandes gares du premier XX^e siècle : un édifice en mutation au service d'expansions multiples

« Tokyo paraissait peu pressé de s'installer franchement dans la modernité. C'était une ville sans places publiques, [...]. Elle était à peu près sans monuments et sans statues. »²¹⁵

Robert Guillain, à propos du Tôkyô de 1938

Le faisceau d'enjeux qui façonne la gare centrale de la capitale impériale du Japon, la reconstruction de l'édifice — quasi à l'identique — après la guerre, et plus récemment sa restauration — cette fois à l'identique —,²¹⁶ sont significatifs de l'intérêt porté par les historiens de l'architecture japonaise à cette réalisation au détriment d'autres du même domaine. Pour autant, ces conditions font-elles de la gare « impériale » un objet unique au sein de la production des grandes gares urbaines ou, au contraire, est-elle le résultat d'un aboutissement de l'évolution typologique d'une production à l'œuvre depuis les premières années ? Ou enfin, est-ce un modèle architectural et urbain reproduit à l'échelle du pays ? Autrement dit, les valeurs architecturales et urbanistiques attribuées à la gare centrale de Tôkyô sont-elles aussi présentes et structurantes lors d'autres opérations d'édification de grandes gares urbaines sur le territoire national ? En outre, après la nationalisation de 1906-1907, peut-on déceler dans le cas des compagnies privées de chemins de fer urbains, un système de valeurs équivalent — ou tout au moins aussi moteur — dans la conception et la mise en place d'une typologie associée à l'édification d'une gare ?

Cette double interrogation conduit à réaliser un premier inventaire typologique des grandes gares urbaines construites au cours du premier XX^e siècle, c'est-à-dire depuis les alentours de la nationalisation des chemins de fer en 1906-1907 jusqu'aux destructions multiples liées à la Seconde guerre mondiale. Il s'agit d'en dégager un panorama raisonné qui puisse alimenter la période de reconstruction consécutive. Ce panorama est en grande partie

²¹⁵ Extrait de « Japon d'avant-hier », GUILLAIN, Robert, *Aventure Japon*, Paris, Arléa, 2003, p. 38.

²¹⁶ Après les bombardements de la capitale en 1945 et à partir de 2007 jusqu'en 2013. Cet édifice est en effet classé par le gouvernement en tant que « bien culturel important » (*jūyō bunkazai*). D'autres éléments de l'histoire des chemins de fer font l'objet d'une véritable politique de conservation : voir à ce sujet SATÔ Michio, « Transportation Museum in Tokyo and Railway Heritage Conservation », *Japan Railway & Transport Review (JRTR)*, n° 43-44, March 2006, p. 6-15. Ajoutons que la première gare de Shinbashi est rebâtie à l'identique sur son site d'origine en 2003 et accueille aujourd'hui une galerie d'expositions sur l'histoire des chemins de fer du pays.

guidé par deux travaux de classification menés par des spécialistes japonais de la conception des édifices ferroviaires. La première classification, proposée par Itô Kuniaki et Chiba Masatsugu, architectes et professeurs, est publiée en 2001 dans la revue *Japan Railway & Transport Review* sous le titre « Railway Stations and Local Communities in Japan ».²¹⁷ Cette classification s'avère particulièrement pertinente dans la mesure où elle dépasse par moments une lecture de l'objet architectural seul au profit d'une lecture urbaine des édifices en question. À partir de l'hypothèse que les gares constituent une interface entre les communautés sociales et les opérateurs — représentant soit les compagnies de chemins de fer, soit le gouvernement —,²¹⁸ les deux auteurs s'attachent à montrer que l'évolution des styles architecturaux et des fonctions des gares conduit à mieux saisir celle des relations entre ces communautés et le monde des transports ferroviaires (ou leurs aménageurs). Précisons d'emblée que la nature soit publique, soit privée, des compagnies de chemins de fer au Japon jusqu'en 1987, année de la privatisation de la JNR, nécessite de les distinguer. Si leurs politiques d'exploitation diffèrent, notamment en matière commerciale, il n'empêche que des interférences existent entre ces deux mondes — d'autant plus que leurs équipements se côtoient physiquement. La seconde classification, plus descriptive et centrée sur la composition architecturale des édifices, est réalisée par Kanai Akihiko, architecte et chef de projet au sein du bureau d'architecture du Groupe East JR (*JR Higashi Nihon Guruppu / JR Higashi Nihon kenchiku keikaku jimusho*) dans le cadre de sa thèse de doctorat soutenue à l'École des ponts et chaussées en 2005.²¹⁹ Intitulée « Les gares françaises et japonaises, halle et bâtiment principal. Une recherche comparative », cette thèse porte sur l'aménagement des gares conçues par des architectes et des ingénieurs pour la compagnie nationale du Japon jusqu'à la veille de la Seconde guerre mondiale, qui sont analysées à travers le prisme de la production idoine française. Itô Kuniaki et Chiba Masatsugu distinguent une dizaine de générations de gares depuis les deux premières gares de chemins de fer de 1872 jusqu'aux réalisations variées des années 1990. Dans cette partie, nous ne retenons que les générations

²¹⁷ ITÔ Kuniaki et CHIBA Masatsugu, « Railway Stations and Local Communities », *JRTR*, n° 28, 2001, p. 4-17. À l'époque de cette parution, Itô est professeur d'architecture à l'Université du Tôhoku et dirige sa propre agence d'architecture ; Chiba est professeur de projet à l'Université de Miyagi et dirige également sa propre agence.

²¹⁸ « Stations are an interface between communities and railway companies (or the government) », *ibid.*, p. 4.

²¹⁹ KANAI Akihiko, « Les gares françaises et japonaises, halle et bâtiment principal. Une recherche comparative », thèse de doctorat sous la direction d'Antoine Picon, École nationale des Ponts et Chaussées, 2005, deux tomes, 756 pages. En particulier le tome 2 : « Histoire des gares japonaises ».

correspondant au premier XX^e siècle. À partir d'une analyse de l'implantation technique, du fonctionnement et des façades des édifices ferroviaires nationaux en fonction du degré d'intégration des modèles occidentaux, Kanai Akihiko repère quant à lui cinq grands types de styles architecturaux plus ou moins distincts. L'objectif de cette partie étant de réaliser une typologie synthétique des grandes gares urbaines, nous nous appuyons ici principalement sur les exemples retenus par ces trois auteurs, essaimés sur l'ensemble du territoire national, en insistant davantage sur les réalisations localisées dans quelques-unes des plus grandes cités de l'époque : Tôkyô, Yokohama, Ôsaka, Kôbe et Kyôto en particulier. Dans ces cas précis, nous examinons également — en les complétant ou les développant — les relations entre la gare et le territoire urbain immédiat qui l'accueille.

Les années 1872 à 1910 : un saut typologique tardif mais fulgurant. Vers de nouveaux « monuments »²²⁰ architecturaux ?

Contrairement au domaine de l'ingénierie ferroviaire, l'architecture des nouveaux équipements de transport publics ne reproduit qu'à différents degrés — de quelques détails à des fragments entiers — le vocabulaire architectural occidental (symétrie, colonnade, étage, fenêtres, etc.) et l'organisation spatiale correspondante. Nous avons constaté que la « halle », par exemple, ne fait pas partie des éléments constitutifs de l'architecture des gares pionnières. Celles-ci sont le plus souvent formées de deux pavillons latéraux en pierre, à deux niveaux, qui enserrent une galerie centrale en bois, à pignon et rosace, comme nous l'avons vu précédemment dans le cas des gares jumelles de Shinbashi à Tôkyô et de Sakuragichô à Yokohama. D'autres présentent déjà une ossature métallique avec un remplissage en briques, un auvent en bois d'un seul niveau qui file le long de toute la façade comme dans les cas d'Ôsaka (1874) et de Kyôto (1877), ou encore des signes distinctifs plus marqués (tour horloge dans le cas de Kyôto, par exemple). En termes d'organisation, ces édifices sont de forme oblongue, peu profonds, et conduisent les voyageurs directement aux quais après la traversée d'un hall (*hiroma*) central où se croisent entrants et sortants. Le choix, généralisé, de mêler arrivées et départs produit des édifices systématiquement monolithiques. Même pour des villes importantes comme Ôsaka et Kyôto qui ont une population de plus de

²²⁰ Pour le moment, nous employons ce terme dans son acception occidentale générale. Au sujet des différentes acceptions du terme « monument » au Japon, voir FIÉVÉ, Nicolas, « Architecture et patrimoine au Japon : les mots du monument historique », in DEBRAY, Régis (dir.), *L'abus monumental ?*, Paris, Fayard, 1999, p. 323-345.

200 000 habitants à cette époque, les surfaces sont modestes : respectivement 363 m² et 373 m².²²¹ D'autres exemples significatifs de cette typologie sont la gare de Kôbe reconstruite en 1892 ou la gare de Ueno à Tôkyô construite en 1885 mais de taille plus importante (784 m²). Dans tous ces exemples, le bâtiment-voyageurs est distinct de l'infrastructure ; les voies sont à ciel ouvert et les quais simplement couverts d'abris aériens constitués d'une série de fins portiques en bois ou en métal. Aussi l'édifice et l'infrastructure sont simplement juxtaposés et la présence de cette dernière n'influe que sur l'orientation du bâtiment mais en aucun cas sur sa volumétrie. C'est donc essentiellement du côté de ou face à la ville que celle-ci est organisée, renforçant ainsi l'idée de « gare-façade » évoquée dans le cas de la gare centrale de la capitale. Leur type d'implantation par rapport à l'infrastructure est soit saillant (Shinbashi, Sakuragichô, Ueno), soit latéral (Tôkyô, Ôsaka, Kyôto), avant que ce dernier ne se généralise et constitue une des particularités des gares du réseau national qui sont, encore aujourd'hui, en grande majorité des gares de passage.²²²

À la suite de la guerre sino-japonaise (1894-1895) et de l'augmentation du trafic ferroviaire, une première vague de reconstructions des gares de voyageurs débute à l'échelle du pays, principalement dans les grandes villes.²²³ Les trois premières décennies de l'ère Meiji (1868-1912) accusent en fait une transition dans le processus de croissance de la population urbaine des villes centrales. Cette période se caractérise par une « déconcentration progressive » à partir de la fin de l'époque Tokugawa (1603-1867) et par une « concentration rapide » au milieu de l'ère Meiji.²²⁴ L'instabilité politique, la récession économique, et par conséquent la faible industrialisation et le lent développement des chemins de fer, sont les principales causes de ce phénomène intermédiaire. Néanmoins, les conséquences de l'abolition des restrictions migratoires et de celles du libre choix du lieu de résidence conduisent à un léger sursaut de croissance des populations urbaines des villes centrales

²²¹ KANAI Akihiko, *op. cit.*, 2005, p. 46.

²²² « [...] la gare de passage est préférée dès le début du chemin de fer pour les grandes gares où la manœuvre des trains est fréquente. » KANAI Akihiko, *op. cit.*, 2005, p. 22. Il existe des cas mixtes où la gare est saillante sans être terminus (Ueno).

²²³ ITÔ Kuniaki et CHIBA Masatsugu, *op. cit.*, 2001, p. 5.

²²⁴ ROZMAN, Gilbert, « Castle Towns in transition », in JANSEN, Marius B. and ROZMAN, Gilbert, (eds), *Japan in transition. From Tokugawa to Meiji*, Princeton, Princeton University Press, 1988, p. 322.

autour de 1875 (tabl. 12). Ce sursaut marque en effet les prémices d'un rebond de la croissance urbaine, dénommé « urbanisation sans industrialisation ».²²⁵

Tableau 12 : L'accroissement démographique des sept villes les plus peuplées du Japon et de leurs préfectures avant la Seconde guerre mondiale

Source : NAKAMURA Hachiro, « Urban Growth in Prewar Japan », in FUJITA Kuniko and CHILD HILL, Richard, (eds), *Japanese Cities in the World Economy*, Philadelphia, Temple University Press, 1993, p. 30, 38, 42-43 et 45.

VILLES	1875	1886	1898	1909	1920	1925	1935 (rang)	
Tôkyô	830 917	1 121 883	1 440 121	2 186 079	2 173 201	1 995 567	1	
Ôsaka	271 992	361 694	821 235	1 226 647	1 252 983	2 114 804	2	
Nagoya	109 982	131 492	244 145	378 231			3	
Kyôto	226 134	245 675	353 139	442 402			4	
Kôbe	36 030	80 446	215 780	378 193			5	
Yokohama	63 064	89 545	193 762	394 303			6	
Hiroshima	66 906	81 914	122 306	142 763			7	
PRÉFECTURES	1875			1875-1920 (%)	1920		1935	1875-1935 (%)
Tôkyô	1 484 353			+ 143,20	3 699 428		6 369 919	+ 329,10
Ôsaka	1 203 144			+ 115,10	2 587 847		4 297 174	+ 257,20
Aichi	1 386 473			+ 50,60	2 089 762		2 862 701	+ 106,50
Kyôto	848 761			+ 51,70	1 287 147		1 702 508	+ 100,60
Hyôgo	1 466 102			+ 57,00	2 301 799		2 923 249	+ 99,40
Kanagawa	658 129			+ 101,10	1 323 390		1 840 005	+ 172,50
Hiroshima	1 272 876			+ 21,10	1 541 905		1 804 916	+ 41,80

NB : ces données tiennent compte de l'élargissement des limites administratives par annexions successives.

Aux alentours de 1900, l'artère ferroviaire du Tôkaidô est déjà étendue jusqu'aux extrémités du territoire de l'archipel. En réalité, les programmes d'agrandissement des gares urbaines ne sont pas mis en œuvre avant la fin de la guerre russo-japonaise (1904-1905) et la nationalisation des chemins de fer (1906-1907), tant que la répartition des investissements n'est pas clarifiée et que le développement du réseau se fait principalement au profit de la circulation des marchandises et de l'appareil industrialo-militaire. Il n'en demeure pas moins que, dès 1898, année d'adoption par les chemins de fer du gouvernement d'une réglementation pour le dessin des gares (*Tetsudô kôji sekkei sankô zumen – Teishajô no zu*), les emprunts techniques et stylistiques sont codifiés et attribués en fonction de l'importance de la gare au sein d'une hiérarchie déterminée par l'importance du trafic des voyageurs.²²⁶

²²⁵ NAKAMURA Hachiro, « Urban Growth in Prewar Japan », in FUJITA Kuniko and CHILD HILL, Richard, (eds), *Japanese Cities in the World Economy*, Philadelphia, Temple University Press, 1993, p. 48.

²²⁶ ITÔ Kuniaki et CHIBA Masatsugu, *op. cit.*, 2001, p. 5.

Comme d'autres édifices publics construits à la même époque,²²⁷ la gare ne fait pas exception : son architecture participe du processus de modernisation et d'occidentalisation du pays, en tant que vecteur à part entière. Les grandes gares urbaines reconstruites à cette époque sont nombreuses : Ôsaka (1899) (fig. 76), puis Kyôto (1914) (fig. 77), Kôbe (Sannomiya, 1914), Yokohama (1915), et à Tôkyô : Manseibashi (1911), Shinbashi (site de Karasumori, 1914) par exemple. Après le décès de l'empereur Meiji en 1912, l'avènement de son successeur la même année explique aussi tant l'abondance de ces réalisations qu'une transformation de leur expression architecturale à l'orée de l'ère Taishô (1912-1926). La morphologie primitive adoptée pour les gares antérieures est en effet définitivement abandonnée en faveur d'une monumentalité fortement marquée et généralisée dans le cas des réalisations de grand gabarit. La hiérarchie de la composition symétrique d'origine est même inversée avec l'augmentation flagrante des dimensions du volume central qui prend la forme d'un pavillon rehaussé et très souvent coiffé d'une toiture imposante. Les ossatures sont plus variées et même mixtes en termes de matériaux : bois, métal, fonte, et les remplissages sont en brique et pierre ou encore en bois tandis que le colombage est aussi employé (Nagasaki, 1905). De part et d'autre du volume central, les ailes surbaissées abritent les différents services aux voyageurs (billetterie, bagagerie, salles d'attente, etc.) tandis que subsiste souvent en applique un auvent ou une galerie d'un seul niveau qui file le long de la façade et s'ouvre sur la ville. Notons que cette configuration est également utilisée à l'époque pour des gares encore construites entièrement en bois, de taille équivalente (2^e version de la gare de Sapporo, 1908 ; 2^e version de Moji, 1914) ou même moindre (2^e version de la gare de Mito, 1903). Si le volume central continue à accueillir le hall des voyageurs et son entrée les cortèges officiels,²²⁸ une entrée distincte est spécialement aménagée pour la famille impériale. L'étage est systématisé et accueille des restaurants luxueux de cuisine japonaise ou occidentale, une chambre destinée à la famille impériale y est intégrée dans les cas de Tôkyô

²²⁷ « (...) au cours des quinze dernières années du XIX^e siècle, toute la production des bâtiments officiels a dû respecter les caractères de l'architecture européenne. Ministères, édifices administratifs et militaires, gares, écoles et hôpitaux ont été systématiquement construits à l'aide de techniques et de formes occidentales. » FIÉVÉ, Nicolas, « Pouvoir politique, modernité architecturale et paysage urbain dans le Japon de l'ère Meiji. L'hôtel Impérial à Tôkyô », in SANJUAN, Thierry, (dir.), *Les grands hôtels en Asie. Modernité, dynamiques urbaines et sociabilité*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2003, p. 41.

²²⁸ Les galeries centrales des gares de Shinbashi et de Yokohama sont aussi conçues à cet effet : elles accueillent le cortège de l'empereur lors de l'inauguration de la ligne Tôkaidô.

et de Kyôto.²²⁹ La forme oblongue continue à être adoptée, mais elle est exacerbée et les surfaces nettement augmentées : de 2 559 m² dans le cas de la nouvelle gare d'Ôsaka (1899) à 4 543 m² pour celle de Kyôto (1914), mais elles n'égalent jamais la superficie de la gare centrale de Tôkyô (23 897 m²)²³⁰ ni sa longueur de 350 mètres — à l'exception de Kyôto, l'autre gare impériale. L'architecture de cette dernière est certes unique mais, finalement, elle ne déroge pas aux règles du vaste programme de reconstruction concomitant : sa structure métallique et son parement de briques rouges, le tout coiffé de deux dômes abritant les halls aux extrémités nord et sud, définissent un bâtiment longiligne à deux niveaux, à l'aide d'une composition symétrique centrée sur une entrée exclusivement réservée à l'empereur.²³¹ Si la gare centrale de Tôkyô est « no less than a temple to progress and a monument to empire »,²³² celles des villes centrales du pays en sont indéniablement ses « chapelles ». Mais, tout particulièrement, la monumentalisation des édifices ferroviaires nationaux de cette génération trouve son expression majeure dans la prédominance de la toiture du volume central — ou des deux dômes dans le cas de Tôkyô. Kanai Akihiko y voit très justement à la fois une permanence des codes de l'architecture japonaise traditionnelle des grands édifices religieux, même si la forme est ici « occidentalisée », et un substitut à la grande halle des gares occidentales.²³³

²²⁹ La gare de Kyôto est un cas exceptionnel en termes de composition volumétrique et de façade, qui présente un jeu de triple symétrie et une tour-horloge.

²³⁰ KANAI Akihiko, *op. cit.*, 2005, p. 46. Approximativement 19 800 m², selon COALDRAKE, William H., *op. cit.*, 1996, p. 223.

²³¹ Elle sert clairement de modèle dans les colonies, notamment en Corée pour la gare de Bongcheon (1910) ou encore pour celle de Séoul (1925) qui présentent un dôme central.

²³² COALDRAKE, William H., *op. cit.*, 1996, p. 223.

²³³ Il consacre notamment à cette question un développement au sujet de l'architecture des édifices bouddhiques. KANAI Akihiko, *op. cit.*, 2005, p. 216-231.

B – Évolution typologique des grandes gares ferroviaires :
de l'adaptation d'un modèle architectural primitif
à la généralisation d'un objet urbain complexe



Figure 76 (a) : Vue de la gare d'Ôsaka (Umeda) reconstruite en 1899

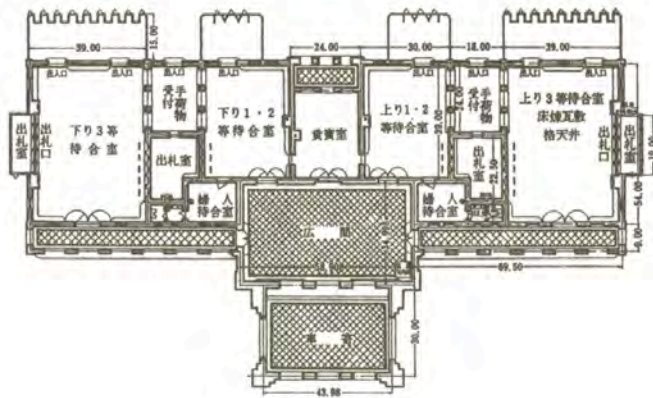


Figure 76 (b) : Plan du rez-de-chaussée de la 2^e gare d'Ôsaka (Umeda) édifée en 1899

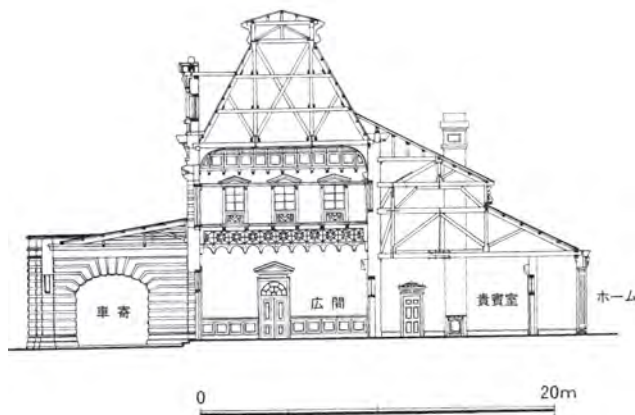


Figure 76 (c) : Coupe transversale de la 2^e gare d'Ôsaka (Umeda) achevée en 1899

Source : TOJIMA Tadashi, *Ôsaka eki no rekishi (Histoire de la gare d'Ôsaka)*, Ôsaka, Ôsaka taminarubiru kabushiki-gaisha, 2003, n. p., p. 35 et 37.



Figure 77 (a) : Vue de la gare de Kyôto reconstruite en 1914

Source : KAYANO Yatsuka, « *Kyôto no kindaika to Kyôto eki* (La modernisation de Kyôto et la gare de Kyôto) », *Designers' Workshop*, n° 93, « *Atarashii Kyôto eki biru* (Le nouveau bâtiment-gare de Kyôto) », 1997, p. 79.

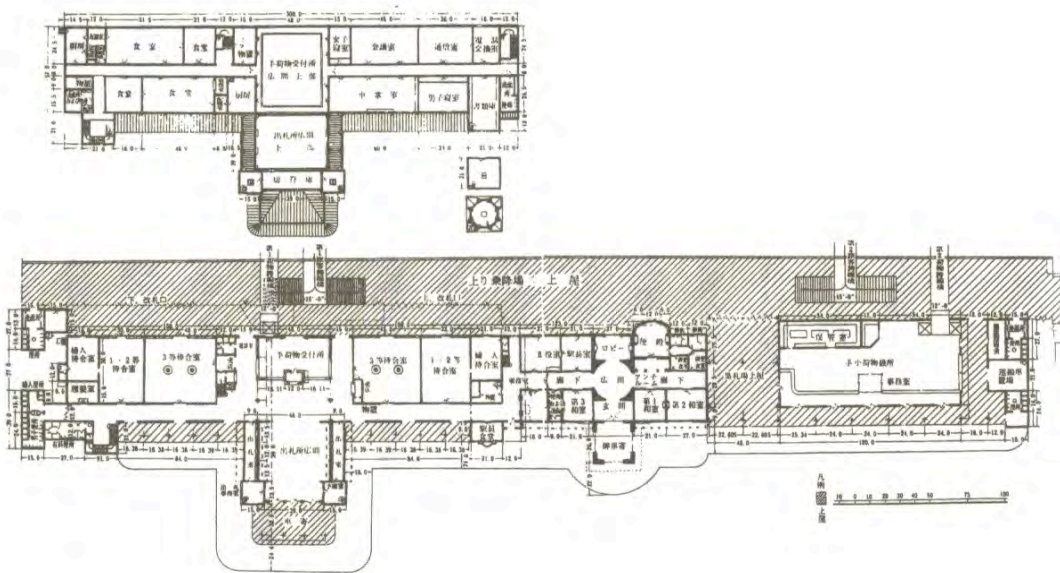


Figure 77 (b) : Plans du rez-de-chaussée et du 1^{er} étage de la 2^e gare de Kyôto édifée en 1914

Source : INTÂSHITI KENKYÛKAI / INTERCITY ASSOCIATION (dir.), *op. cit.*, 1998 (1997), p. 123.

Les prémices d'un statut de « monument » urbain

Dès l'origine, l'implantation puis les reconstructions fréquentes de ces nouveaux équipements collectifs ne sont pas sans conséquence sur les centres urbains. Si le réseau ferroviaire irrigue logiquement les villes constituées, il n'en tisse pas moins une nouvelle toile, superposée, plus ou moins acceptée localement. Aux origines de la construction du réseau de chemins de fer, la priorité des autorités concerne le transport des marchandises, souvent au détriment des voyageurs. Dans certains cas, les édifices ferroviaires sont construits en limite immédiate du tissu urbain ; dans d'autres cas, ils le sont à distance et se retrouvent tout d'abord dans une situation d'objets isolés et déconnectés des quartiers centraux. Le cas d'Ôsaka, par exemple, est éloquent : implantée au nord ouest de la cité, la gare est séparée de la ville par une large bande de terrains cultivés (fig. 78 et 79). David H. Kornhauser explique aussi cette situation à travers le problème d'acquisition des terrains par le gouvernement au moment de la construction du réseau.²³⁴ Selon l'historien, à l'époque, les autorités compétentes ne sont en mesure d'acquérir les droits de construction que pour des terrains adjacents — mais non contigus — aux centres d'activités. Relié plus tard au centre historique par une urbanisation innervée d'un réseau de transport local (une ligne de tramway généralement), le site ferroviaire se transforme ensuite progressivement en un lieu d'activités économiques important, bien souvent capable de rivaliser avec le centre ancien. À Tôkyô, le cas des premières lignes de chemin de fer (ligne Tôkaidô entre Shinagawa et Yokohama en 1872, ligne nord-sud Akabane - Shinagawa en 1885 : soit la future ligne Yamanote) et de leurs gares de l'époque est emblématique de ce processus. Le tracé de ces lignes est tangent aux villes d'étapes situées à l'origine à l'extérieur des limites d'Edo, et l'implantation de gares telles que Shinagawa au sud, Shibuya et Shinjuku à l'ouest ou Itabashi au nord-ouest par exemple, détermine un nouveau chapelet périphérique, plus proche de ces bourgs que de la ville constituée. Couplées à des gares de marchandises ou de triage implantées en relation directe avec le réseau de transport par voie d'eau hérité de l'époque féodale, les grandes gares urbaines ne sont en réalité pas si isolées d'une certaine vie locale. La périphérie des villes féodales comme leur réseau de voies d'eau est marqué de lieux de confluence et d'échanges, où s'exercent de nombreuses pratiques sociales liées au commerce ou aux loisirs. Certaines

²³⁴ KORNHAUSER, David H., *Urban Japan, its foundations and growth*, London, Longman Group Ltd, 1976, p. 77-78.

gares sont aussi édifiées à proximité des ponts qui constituent des lieux de passage animés de la structure urbaine féodale.²³⁵



Figure 78 : Carte de la région d'Ôsaka en 1885 (Meiji 18) avec le tracé de la ligne Tôkaidô ouverte en 1877 entre Kyôto et Kôbe, tangent au nord-ouest de la ville où est implantée la 1^{ère} gare d'Ôsaka (Umeda) en 1874, et la ville de Sakai au sud (non reliée)

Source : YAMAGUCHI Kei-ichiro (dir.), *Nihon zushi taikei (Grand atlas cartographique du Japon)*, « Kinki », Tôkyô, Asakura shoten, 1986 (1^{ère} édition : 1973), tome I, p. 287.

²³⁵ Au sujet de ces lieux périphériques, voir JINNAI Hidenobu, *Tokyo. A Spatial Anthropology*, Los Angeles, University of California Press, 1995, 236 pages (en particulier le chapitre « The Cosmology of a City of Water », p. 71-118).

B – Évolution typologique des grandes gares ferroviaires :
de l'adaptation d'un modèle architectural primitif
à la généralisation d'un objet urbain complexe

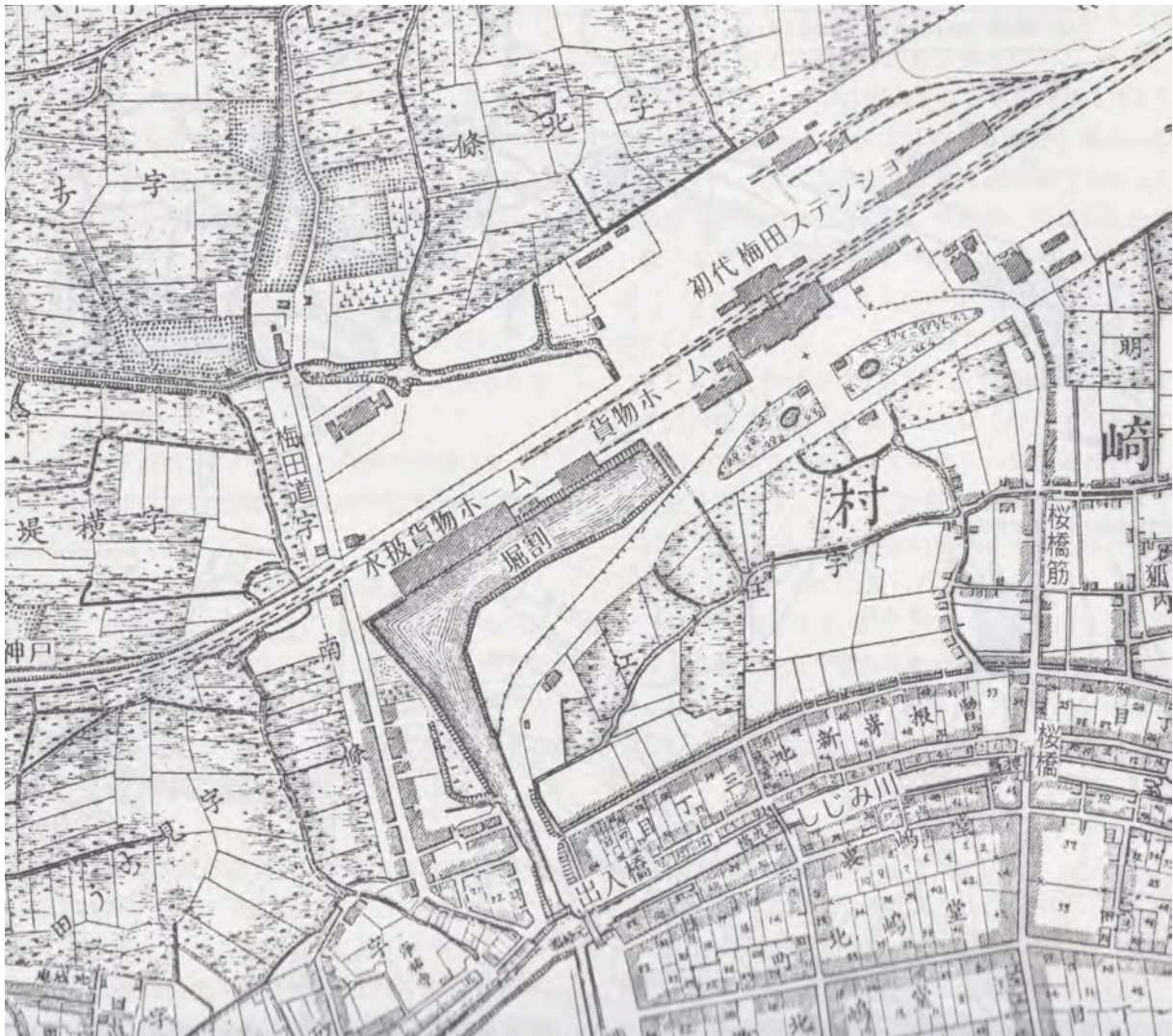


Figure 79 : Carte (orientation nord) du site de la 1^{ère} gare d'Ôsaka (Umeda) en 1889 (Meiji 22)

Source : TOJIMA Tadashi, *op. cit.*, 2003, p. 4 (extrait).

Dans tous les cas, ce type d'implantation offre à l'origine des espaces ouverts au pied des nouveaux édifices : une situation idéale pour absorber les flux de voyageurs qui vont croissants. Le sujet de la distance de la gare au centre est rapidement pris en considération, sans être une véritable préoccupation pour le monde de l'ingénierie comme le montre cette remarque d'un ingénieur des chemins de fer, extraite d'un article d'une revue spécialisée datée de 1897 : « Le terrain autour de la gare sera progressivement converti en centre commercial. [...] La distance considérable entre la gare et la ville ne pose de problème que provisoirement,

c'est ce qu'ont démontré les exemples récents. »²³⁶ En revanche, pour les urbanistes des villes concernées, l'apparition ou la reconstruction de ces nouveaux équipements et infrastructures périphériques apportent des occasions de remodeler les franges urbaines concernées. Mais elles n'auront lieu qu'une fois l'outillage urbanistique technique et juridique en place, c'est-à-dire à partir de la première Loi d'urbanisme (*toshi keikaku hô*) de 1919. Progressivement, l'insertion urbaine des grandes gares de cette génération parachève le caractère monumental de leur architecture. Face à l'accroissement des foules de voyageurs — exacerbé par l'ouverture des premières lignes de tramway à chevaux puis électriques à la fin du XIX^e siècle —, des solutions lourdes sont parfois mises en œuvre lors de la première vague de reconstructions. Dans certains cas, l'infrastructure est surélevée pour assurer une meilleure perméabilité entre les quartiers développés de part et d'autre — opération facilitée en quelque sorte par l'autonomie de l'édifice par rapport à la voie. Ces transformations bouleversent le paysage urbain et mettent la gare dans une situation exceptionnelle par rapport à d'autres bâtiments publics de grandes dimensions. Dans d'autres cas, le déplacement de l'infrastructure et la reconstruction de la nouvelle gare à l'arrière du terrain de la précédente, libèrent de vastes espaces devant l'équipement, qui sont aménagés en simples esplanades.²³⁷ Aussi, à cette période, une influence réciproque se produit enfin entre la gare et l'organisation urbaine du quartier : les nouveaux équipements sont positionnés dans l'axe d'avenues importantes et leur composition architecturale répond à cette mise en perspective (gares d'Ôsaka, 1899, et Kyôto, 1914, par exemple), l'espace libéré en façade permet d'augmenter leurs dimensions. Si cette mise à distance de l'équipement réitère le dispositif spatial employé traditionnellement pour les abords des grands édifices religieux, elle confirme également que le dispositif urbain préconisé pour la symbolique gare centrale de Tôkyô n'est pas complètement isolé.

Les années 1920 et 1930 : le type « métropolitain », entre innovation et répétition

Après la vague des nationalisations, une fois la répartition entre sociétés publiques et privées clarifiée, les réseaux ferroviaires locaux se développent davantage. Mais cette réforme marque moins la fin d'une période de « flou » dans l'histoire des chemins de fer nippons,

²³⁶ NOZAWA Fusatoshi, « *Tetsudô teishaba ni tsuite* » (« Sur les gares de chemins de fer »), *Kôgakkaiishi*, vol. 186, 1897, p. 396-422, cité par KANAI Akihiko, *op. cit.*, 2005, p. 3.

²³⁷ C'est notamment le cas de la nouvelle gare de Kyôto (1914). KANAI Akihiko, *op. cit.*, 2005, p. 239.

qu'une redéfinition de l'équipement ferroviaire et de son mode d'implantation dans la ville. L'État restreint le champ d'action des compagnies privées qui ne peuvent désormais développer leurs réseaux qu'à une échelle intermédiaire, c'est-à-dire métropolitaine (urbaine et suburbaine). Celles-ci se multiplient progressivement et implantent de nouvelles lignes entre les centres urbains et leurs extensions périphériques dès les années 1910. C'est le début d'une longue et riche période en matière de renouveau architectural des gares. Deux types distincts émergent, en relation avec la nature de leur localisation, urbaine ou suburbaine. Le premier type se caractérise par l'émergence de terminaux ferroviaires entièrement dédiés aux voyageurs, qui se distinguent déjà en cela des gares de passage décrites précédemment. Certains de ces terminaux sont même dotés, pour la première fois, d'une structure de grande halle métallique pour abriter l'infrastructure et les quais.²³⁸ Le second type regroupe des stations implantées à distance des grands centres urbains, au sein des banlieues résidentielles naissantes ou des lieux de villégiature.²³⁹ Dans le cas des terminaux, qu'ils soient urbains ou suburbains, la stratégie commerciale des compagnies privées consiste à agréger les activités du transport et celles du commerce de détail, principalement par le biais du grand magasin,²⁴⁰ à l'intérieur ou au-dessus de l'équipement ferroviaire.²⁴¹ Au début du XX^e siècle, les grands magasins (*hyakkaten*, littéralement : magasin aux cent produits, puis *depâto*, de l'anglais *department store*) se sont déjà développés dans les centres des grandes cités du pays. Leur association physique avec une gare les distingue des précédents non seulement en termes d'appellation (*tâminaru depâto*, combinaison de l'anglais *terminal* et *department store*) mais aussi en termes de chalandise. Les premiers, issus de prestigieux et séculaires magasins de tissus, touchent encore une clientèle aisée, tandis que les seconds, centrés sur les produits

²³⁸ C'est notamment le cas du terminal Umeda de la compagnie (actuelle) *Hankyû tetsudô* à Ôsaka (1929).

²³⁹ Précisons que les gares publiques qui donnent accès aux sites célèbres (touristiques, religieux, ...) sont dotées dès le départ d'une architecture spécifique empreinte d'éléments du vocabulaire de l'architecture traditionnelle japonaise (gare de Nijô à Kyôto en 1900, gare de Nikkô en 1911, par exemple). À l'inverse, le caractère « occidental » est accentué dans le cas des gares des villes portuaires où débarquent les étrangers (gare de Shimonoseki en 1901, gare de Nagasaki en 1905, par exemple).

²⁴⁰ Voir à ce sujet TARDITS, Manuel, « Initiateurs urbains. Gares et grands magasins », in BERQUE, Augustin (dir.), *La maîtrise de la ville. Urbanité française, urbanité nippone II*, Paris, École des hautes études en sciences sociales, 1994, p. 309-320.

²⁴¹ À propos des stratégies commerciales, et surtout foncières, de ces compagnies, voir AVELINE, Natacha, *La ville et le rail au Japon. L'expansion des groupes ferroviaires privés à Tôkyô et Ôsaka*, Paris, CNRS éditions, 2003, 238 pages.

d'utilité courante, visent davantage la classe moyenne et notamment suburbaine.²⁴² Cette nouvelle formule fait progressivement évoluer la gare vers le statut d'un grand équipement métropolitain, lieu de consommation de la mobilité, des biens et des services urbains qu'offre la grande ville.²⁴³ En termes d'implantation, ces nouveaux terminaux se situent à proximité des gares publiques mais, insérés dans la ville constituée, ils se distinguent peu des autres grands édifices qu'ils côtoient. En termes de morphologie et d'expression architecturale, gare et grand magasin se confondent pour ne former qu'un seul édifice monolithique de plusieurs niveaux, dont le gabarit épouse celui d'un ou plusieurs îlots entiers. Comme le résume Manuel Tardits : « On assiste là au renouvellement de ces deux types, par leur effet d'association et le choix judicieux de leurs emplacements. »²⁴⁴ Surtout, l'avènement de nouvelles normes antisismiques et du béton permettent d'autres volumétries.²⁴⁵

À l'initiative de la compagnie Keihan implantée à Kyôto et Ôsaka, le premier édifice du genre est construit en 1925 sur le site de Tenjinbashi,²⁴⁶ au cœur de la ville d'Ôsaka, à l'est du château (fig. 80). Encore primaire — il ne comporte qu'un volume de quelques niveaux abritant un restaurant au-dessus du terminal —, cet archétype présente encore la composition tripartite des gares « traditionnelles » construites jusqu'alors. C'est véritablement avec le terminal de la compagnie Kintetsu édifié en 1927 sur le site de Uehonmachi, au sud du château, que la nouvelle typologie se confirme (fig. 81). Situé à l'angle de deux grandes avenues et composé de cinq niveaux au-dessus d'un hall surdimensionné, ce terminal présente davantage les caractères d'un grand magasin tels qu'ils existent à la même époque dans les grandes capitales occidentales. La gare se « verticalise », son caractère urbain s'affirme. Pour autant, son enveloppe demeure opaque : la transparence des façades rideaux des grands équipements commerciaux où les structures métalliques qui se développent ailleurs ne sont toujours pas de mise ici. Tout concourt à capter les usagers à l'intérieur de ces nouveaux

²⁴² Cette distinction a progressivement disparu. Sur l'évolution des grands magasins au Japon, voir LEIN, Filip M., « Department Stores in Japan », Tôkyô, Sophia University, *Business Series*, bulletin n° 116, 1987, 32 pages.

²⁴³ Ce processus n'est certes pas nouveau. Voir par exemple le cas des grandes gares de Chicago dans CASTEX, Jean, *Chicago 1910-1930. Le chantier de la ville moderne*, Paris, Éditions de La Villette, 2009, 396 pages.

²⁴⁴ TARDITS, Manuel, *op. cit.*, 1994, p. 316.

²⁴⁵ En particulier après le Grand séisme du Kantô de 1923. En termes d'influence, rappelons l'achèvement en 1922 de l'hôtel Impérial de Frank Lloyd Wright (1869-1959) à Tôkyô, qui marque les esprits par son renouvellement du vocabulaire architectural et par ses techniques de construction inédites.

²⁴⁶ KANAI Akihiko, *op. cit.*, 2005, p. 80.

temples de la consommation. En plus des réseaux de chemins de fer suburbains qui aboutissent aux nouveaux terminaux, l'ouverture des premières lignes de transport souterrain (en 1927, à Tôkyô, entre Asakusa et Ueno ; en 1933, à Ôsaka, entre Umeda et Shinsaibashi sous la nouvelle avenue Midôsuji) augmente leur attractivité et concourt au gigantisme de ces opérations mixtes. Ce nouveau type de gare terminus, ou littéralement bâtiment-gare (*eki biru*) est reproduit par nombre de grandes compagnies ferroviaires privées, à l'échelle du pays. Les réalisations les plus significatives sont Umeda (1929, compagnie Hankyû) et Nanba (1932, compagnie Nankai) à Ôsaka, Sannomiya (1936, compagnie Hankyû) à Kôbe, ou encore à Tôkyô : Keiô Shinjuku (1927 puis 1937, compagnie Keiô) (fig. 82), Tôbu Asakusa (1931, compagnie Tôbu) (fig. 83).



Figure 80 : Vue de la façade principale du bâtiment-gare Tenjinbashi de la compagnie Keihan édifié à Ôsaka en 1925



Figure 81 : Vue de la façade principale du bâtiment-gare Uehonmachi de la compagnie Kintetsu édifié à Ôsaka en 1927

Source : KANAI Akihiko, « Les gares françaises et japonaises, halle et bâtiment principal. Une recherche comparative », thèse de doctorat sous la direction d'Antoine Picon, École nationale des Ponts et Chaussées, 2005, tome 2 : « Histoire des gares japonaises », p. 80.



Figure 82 (a) (gauche) : Vue de la façade principale du bâtiment-gare Keiô Shinjuku à Tôkyô édifié en 1927

Source : SHINJUKU REKISHI HAKUBUTSUKAN (MUSÉE HISTORIQUE DE SHINJUKU) (dir.), *Suteishon Shinjuku (La gare de Shinjuku)*, Tôkyô, Shinjuku rekishi hakubutsukan, 2007 (1993), p. 46.

Figure 82 (b) (droite) : Vue d'angle du 2^e bâtiment-gare Keiô Shinjuku à Tôkyô, déplacé et reconstruit en 1937 le long de Shinjuku-dôri

Source : KÔTSÛ HAKUBUTSUKAN (MUSÉE DES TRANSPORTS) (dir.), *op. cit.*, 2006, p. 152.



Figure 83 (a) (gauche) : Vue vers l'ouest en 1935 du bâtiment-gare Tôbu Asakusa édifié en 1931 sur la rive droite de la Sumida-gawa à Tôkyô (à gauche : le pont Azuma)

Source : KÔTSÛ HAKUBUTSUKAN (MUSÉE DES TRANSPORTS) (dir.), *op. cit.*, 2006, p. 154.

Figure 83 (b) (droite) : Vue de la proue du bâtiment-gare Tôbu Asakusa (1931) à Tôkyô après la guerre

Source : AOKI Eiichi *et al.*, *op. cit.*, 2000, p. 161.

Au même moment, de nombreuses gares centrales du réseau national sont à nouveau reconstruites, principalement en raison de l'accroissement du trafic ou à la suite de destructions liées aux catastrophes naturelles comme dans le cas de Tôkyô, à la suite du séisme de 1923. L'avènement de nouvelles normes antisismiques et du béton modifie l'architecture de la génération précédente encore empreinte du XIX^e siècle. Toutefois, les transformations sont essentiellement plastiques, et ne remettent pas véritablement en cause les caractéristiques typologiques appliquées jusqu'alors (volumétrie générale linéaire, façade unique, porche et hall central, composition tripartite et symétrique, etc.), mis à part l'augmentation du nombre de niveaux dans certains cas. L'exception des gares saillantes comme celles de Shinjuku ou de Ueno reconstruites respectivement en 1925 et 1932, offre en revanche aux architectes des potentiels de variation. Des façades latérales avec accès apparaissent (Ueno) ou la linéarité habituelle du volume bâti est abandonnée au profit d'un volume plus ponctuel (Shinjuku).

La première grande gare en structure béton est celle de Hiroshima, reconstruite pour la deuxième fois en 1922 (fig. 84). Elle fait modèle, en particulier dans le cas des grandes villes :²⁴⁷ Yokohama (1928) (fig. 85), Kôbe-Sannomiya (1929), Kôbe (1930), Nagoya (1937), Ôsaka (1940), tandis que les gares « impériales » (Tôkyô et Kyôto) sont maintenues en l'état. La répétition quasi-systématique de ce type et de son matériau, l'absence de différenciation par les ornements stylistiques employés jusqu'alors, conduisent à une uniformisation des grands équipements ferroviaires du réseau national à partir du début de l'ère Shôwa (1926-1989). L'évolution architecturale notoire concerne toutefois la délicate question de la toiture centrale décrite précédemment : à partir du moment où les architectes adoptent le vocabulaire « moderne international », et par conséquent le toit terrasse, la disparition des possibilités volumétriques de cet élément si identitaire des gares de la génération précédente, est problématique. Deux orientations sont notables : l'une radicale, l'autre éclectique. La première conduit au gonflement du volume central tandis que les ailes sont de plus en plus réduites ; la seconde met en œuvre l'alliance d'une ossature en béton et d'une charpente en bois qui assure la reproduction de formes traditionnelles en toiture — mais l'ensemble peut aussi être entièrement en béton. Les exemples les plus parlants sont la gare de Mishima (1934) ou celle de Nagano (3^e version, 1936), tandis que la gare de Nara (2^e version, 1934) est

²⁴⁷ KANAI Akihiko, *op. cit.*, 2005, p. 77.

un des rares exemples à assurer la synthèse des deux orientations. Dans la capitale, les exemples les plus significatifs des gares publiques reconstruites entièrement en béton sont : Shinjuku (2^e version, 1925) (fig. 86), Ryôgokubashi (1929) et Ueno (2^e version, 1932), tandis que les gares secondaires ou reconstruites précocement illustrent la voie éclectique, comme celle de Harajuku (1921), par exemple. En termes de surface, les plus vastes dépassent les 10 000 m², tandis que la moyenne avoisine 2 000 à 3 000 m². Certaines de ces nouvelles grandes gares surpassent la gare centrale de Tôkyô. En province, c'est le cas notamment de Nagoya (1937) (fig. 87) avec ses 39 372 m² et d'Ôsaka (Umeda, 1940) avec ses 42 237 m² (fig. 88). Dans la capitale, avec les 34 610 m² de la gare urbaine du quartier populaire d'Asakusa (1931) situé dans la ville basse, le statut de grande gare n'est plus réservé aux seuls équipements du trafic national.



Figure 84 : Vue des vestiges de la gare centrale d'Hiroshima édifée en 1922, après le bombardement atomique de 1945

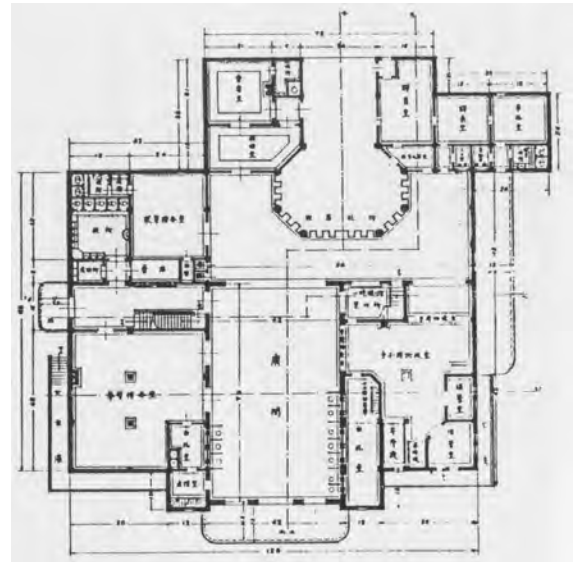
Source : AOKI Eiichi *et al.*, *op. cit.*, 2000, p. 117.



Figure 85 : Vue de la façade principale de la gare centrale de Yokohama reconstruite en 1928

Source : YOKOHAMA TOSHI HATTEN KINENKAN / MUSEUM OF YOKOHAMA URBAN HISTORY (ed.), affiche de l'exposition « *Yokohama. Sutêshon monogatari* (Yokohama. Récits de gares) », Yokohama, 2008 (extrait).

B – Évolution typologique des grandes gares ferroviaires :
de l'adaptation d'un modèle architectural primitif
à la généralisation d'un objet urbain complexe



Figures 86 (a) (gauche) et 86 (b) (droite) : Vue de la façade principale et plan du rez-de-chaussée de la gare de Shinjuku ouverte en 1925 à Tôkyô (cote longueur façade = 126 mètres)

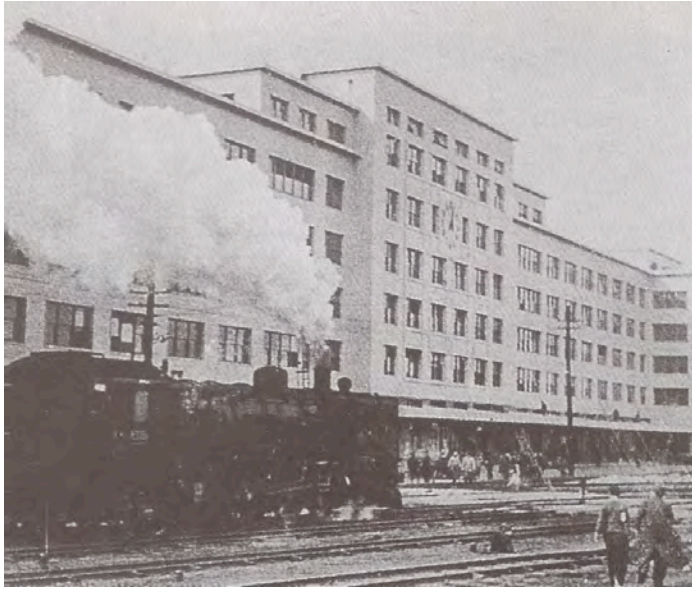
Source : MISHIMA Fujio et UBUGATA Yoshio, (dir.), *Tetsudô to machi. Shinjuku eki (Les chemins de fer et la ville. La gare de Shinjuku)*, Tôkyô, Taishô shuppan, 2000, p. 73.



Figure 86 (c) : Vue d'avion vers le nord-est en 1928 de la gare de Shinjuku implantée en retrait de Shinjuku-dôri à Tôkyô

Source : SHINJUKU REKISHI HAKUBUTSUKAN (MUSÉE HISTORIQUE DE SHINJUKU) (dir.), *op. cit.*, 2007 (1993), p. 61.

PARTIE II
Architecture et urbanisme des grandes gares :
permanence et renouvellement d'une forme de centralité



Figures 87 (a) (haut) et 87 (b) (bas) : Vues de la façade principale et de la façade arrière de la 3^e gare centrale de Nagoya construite en 1937

Source : AOKI Eiichi *et al.*, *op. cit.*, 2000, p. 245 et 74.



Figure 88 : Vue latérale vers l'ouest de la 3^e gare d'Osaka (Umeda) achevée en 1940

Source : AOKI Eiichi *et al.*, *op. cit.*, 2000, p. 74.

Vers l'idée de « monument » urbain

Au cours des dernières années de l'ère Taishô (1912-1926), la situation urbaine des premiers lieux d'implantation ferroviaire, essentiellement périphériques à l'origine, est de plus en plus confuse. En matière d'équipements, gare de passage et terminaux de chemins de fer et de tramways, stations de bus et de taxis s'y côtoient, tandis que les flux de voyageurs ne cessent d'augmenter. Le trafic automobile s'y presse également. Rattrapés par l'urbanisation, les quartiers de ces agglomérats d'équipements ont rarement fait l'objet d'embellissements ou d'aménagements structurants *a contrario* de certains quartiers centraux. À Tôkyô par exemple, seule la gare centrale profite d'aménagements extérieurs appropriés grâce à une restructuration à l'échelle du quartier de Marunouchi autour de 1880 tandis que, non loin, la gare de Manseibashi dispose exceptionnellement d'une place agrémentée au centre d'une statue d'un personnage en pied. Selon Jinnai Hidenobu, la place aménagée devant cette gare est la première du genre « occidental » à Tôkyô et compte parmi les nouveaux *landmarks* du visage remodelé de la capitale.²⁴⁸ À Ôsaka, le nouveau plan d'aménagement de la ville de 1925²⁴⁹ intègre enfin, bien que maladroitement, la gare d'origine et son quartier situés au nord ouest. La nouvelle avenue Midôsuji (44 mètres de large, achevée en 1937) qui traverse le tissu urbain du nord au sud, est prolongée jusqu'au groupement d'équipements ferroviaires public et privés d'Umeda à la fin des années 1920 mais sans véritablement aboutir dans l'axe de la gare principale (fig. 89 et 90). Autre cas précoce et novateur, la gare de Ueno à Tôkyô, reconstruite tardivement en 1932, bénéficie d'un réaménagement concomitant de ses abords avec la création d'une vaste place à deux niveaux.²⁵⁰ Dans une tentative de séparer les différents flux de circulation tant extérieurs (piétons, voitures, tramways) qu'intérieurs (train, métro), le dessin de cette place présente une nouvelle configuration de l'espace public. Rehaussés par rapport au niveau du sol urbain, le volume de la gare et son esplanade en pente assurent une transition entre les voies ferrées aériennes situées à l'arrière, le métro souterrain et la chaussée. Si ce dispositif contribue à « monumentaliser » la gare, il amorce surtout les aménagements topographiques complexes qui seront développés après la guerre (fig. 91).

²⁴⁸ JINNAI Hidenobu, *op. cit.*, 1995, p. 113.

²⁴⁹ Voir à ce sujet HANES, Jeffrey E., *The City as Subject. Seki Hajime and the Reinvention of Modern Osaka*, Berkeley and Los Angeles, University of California Press, 2002, 348 pages.

²⁵⁰ VILLE DE TÔKYÔ (dir.), *Cent ans d'urbanisme à Tôkyô*, coll. Bibliothèque municipale de Tôkyô n° 28, Tôkyô, Ville de Tôkyô, 1994, p. 32.

PARTIE II
Architecture et urbanisme des grandes gares :
permanence et renouvellement d'une forme de centralité



Figure 89 (a) (haut) : Carte du nord-ouest d'Ôsaka en 1923 (Taishô 12) après la reconstruction de la gare en 1899 et l'aménagement des deux grandes percées équipées de lignes de tramway qui la relie au centre

Figure 89 (b) (bas) : Carte du nord-ouest d'Ôsaka en 1929 (Shôwa 4) avec l'élargissement de l'avenue Midôsuji qui relie le site de la gare au centre (le bâtiment-gare Hankyû Umeda se situe dans l'axe de la nouvelle avenue)

NB : les deux cartes sont orientées au nord.

Source : YAMAGUCHI Kei-ichiro (dir.), *op. cit.*, 1973, tome I, p. 9 et 10 (extraits).

B – Évolution typologique des grandes gares ferroviaires :
de l'adaptation d'un modèle architectural primitif
à la généralisation d'un objet urbain complexe

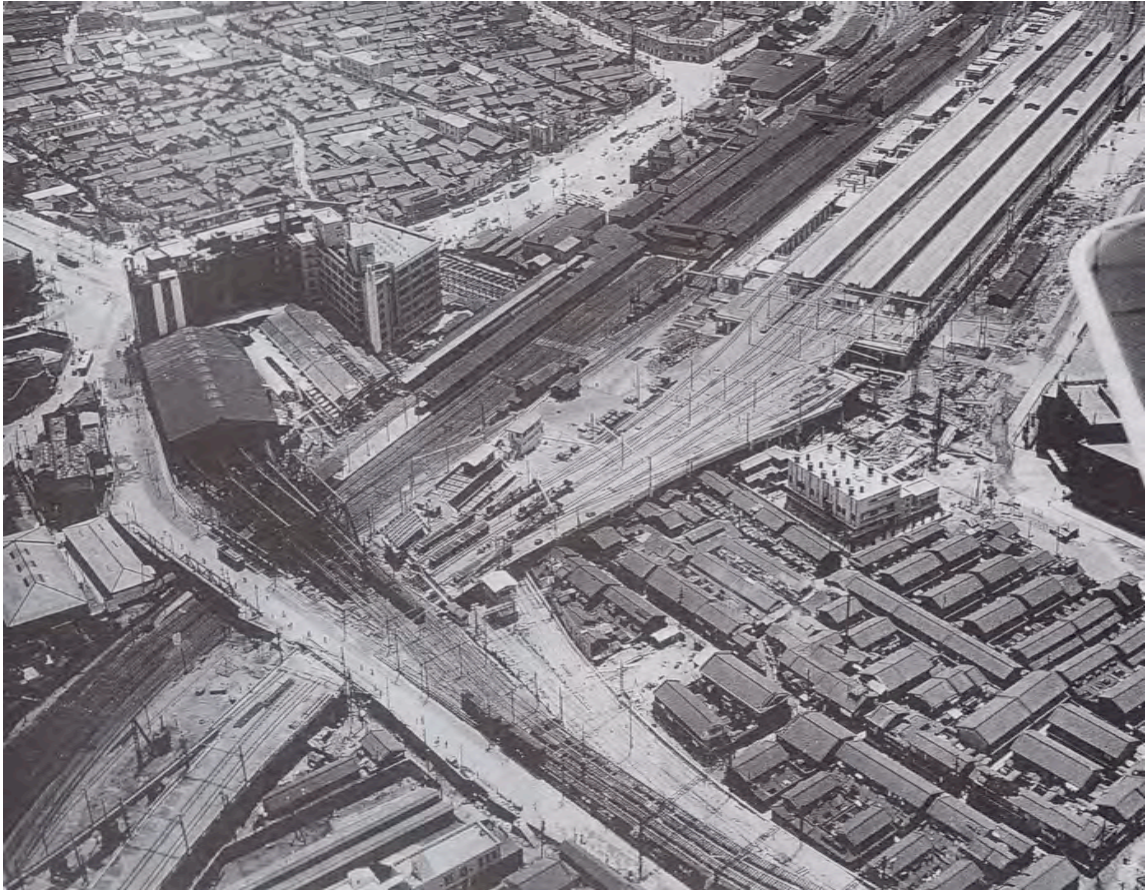


Figure 90 (a) : Vue d'avion vers le sud du site des gares d'Ôsaka (Umeda) après la réalisation du bâtiment-gare Hankyū Umeda en 1929 (la gare nationale de 1899 est visible à l'ouest)

Source : TOJIMA Tadashi, *op. cit.*, 2003, p. 61.



Figure 90 (b) : Vue de la façade principale du grand magasin du bâtiment-gare Hankyū Umeda à Ôsaka édifié en 1929 et situé dans l'axe de l'avenue Midōsuji

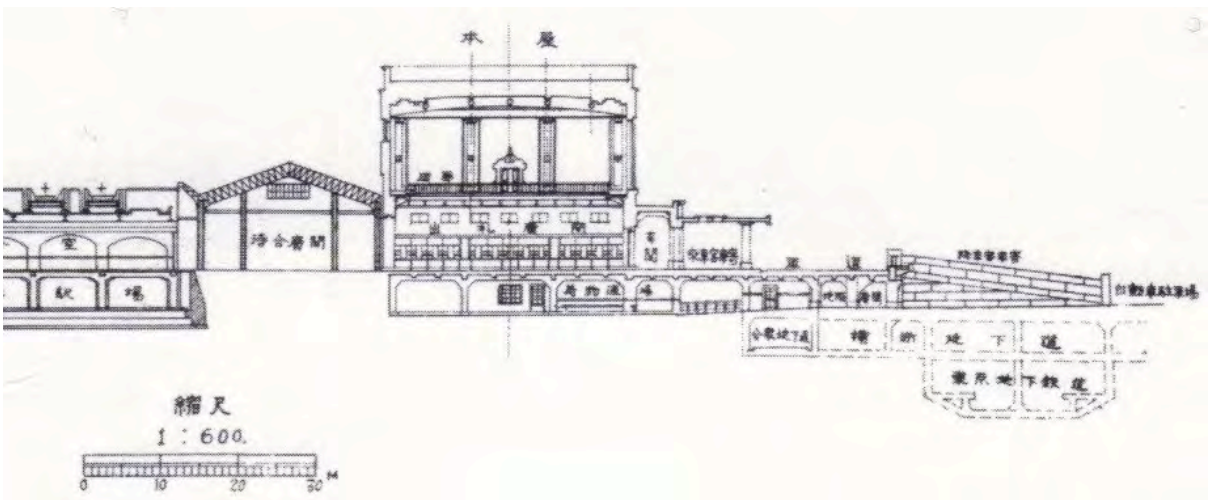
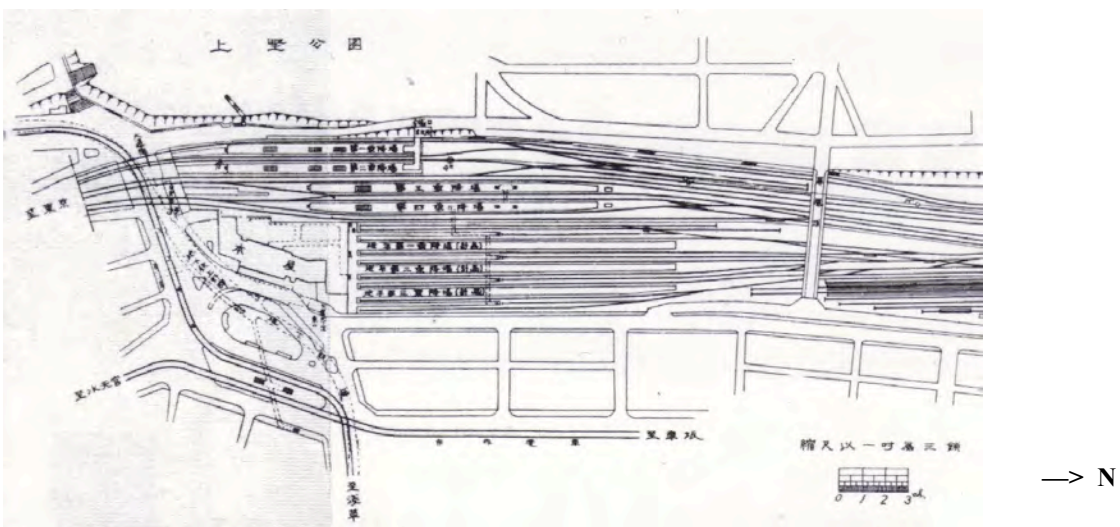
Source : AOKI Eiichi *et al.*, *op. cit.*, 2000, p. 91.

PARTIE II

Architecture et urbanisme des grandes gares :
permanence et renouvellement d'une forme de centralité



Figure 91 (a) : Vue de la façade principale de la gare de Ueno à Tôkyô reconstruite en 1932



Figures 91 (b) (haut) et 91 (c) (bas) : Plan de situation et coupe transversale de la 2^e gare de Ueno réalisée à Tôkyô en 1932 (échelle graphique de la coupe : de 0 à 30 mètres)

Source : KÔTSÛ HAKUBUTSUKAN (MUSÉE DES TRANSPORTS) (dir.), *op. cit.*, 2006, p. 105, 102 et 103.

Plus généralement, c'est à partir du milieu des années 1930, que la Commission régionale d'urbanisme de la capitale s'attaque plus globalement à ce problème de congestion en produisant une série de plans d'aménagement de places de gares (*ekimae hiroba*, littéralement « vaste espace devant la gare »). Projetés d'un seul ou des deux côtés de l'infrastructure ferroviaire, ces grands espaces publics sont accompagnés de propositions de restructuration partielle du réseau viaire, en particulier sous la forme de grandes percées qui les relient aux axes majeurs du quartier environnant. C'est notamment le cas pour Shinjuku en 1934, Ikebukuro et Shibuya en 1936, et d'autres sites secondaires en 1939.²⁵¹ Mis à part le projet pour Shinjuku, réalisé en 1941, les autres plans sont approuvés mais leur mise en œuvre annulée par le contexte de la Seconde guerre mondiale. Toutefois, la dynamique de construction / reconstruction des grandes gares japonaises du premier XX^e siècle n'est interrompue que momentanément par l'entrée en guerre, et se poursuit tout au long du second XX^e siècle (tabl. 13). Selon l'historien Koshizawa Akira, les projets d'aménagement de places des années 1930 resurgiront des cartons après 1945, au moment de la reconstruction des équipements ferroviaires. Leur contenu dépasse en réalité le simple objectif de décongestionnement des abords immédiats de ces nœuds de transport. En particulier dans le cas de Shinjuku, les préconisations des urbanistes de la Commission sont plus larges et esquissent clairement l'idée de créer un « centre civique » (*shiwikku sentâ*) autour du complexe ferroviaire.²⁵² À la veille de la Seconde guerre mondiale, la grande gare est-elle en train d'évoluer du statut de « monument » architectural vers celui de « monument » urbain ?²⁵³

²⁵¹ D'après KOSHIZAWA Akira, *Tôkyô no toshikeikaku (L'urbanisme de Tôkyô)*, Tôkyô, Iwanami Shoten, coll. Iwanami shinsho 200, 1996 (1^{ère} édition : 1991), p. 103-106.

²⁵² D'après KOSHIZAWA Akira, *ibid.*, 1996 (1991), p. 106-108.

²⁵³ Notons que cette question concerne aussi le domaine privé : en atteste souvent la position des gares de banlieues, même modestes, au cœur des opérations de lotissement réalisées par de nombreuses compagnies de chemins de fer privées. La convergence des axes ordonnateurs du plan d'aménagement de Kunitachi ou Den-en chôfu (à l'ouest de Tôkyô) ou de Mukonosô (au nord d'Ôsaka) par exemple, désigne ainsi la station ferroviaire en tant que monument civique du nouveau quartier, véritable repère physique au sein d'un découpage parcellaire répétitif et homogène. Au sujet de l'histoire de ces aménagements, voir KATAGI Atsushi, FUJITANI Yôetsu et KADONO Yukihiro, *Kindai nihon no kôgai jûtakuchi (Les lotissements de banlieue du Japon moderne)*, Tôkyô, Kajima shûppankai, 2000, 574 pages.

PARTIE II

Architecture et urbanisme des grandes gares :
permanence et renouvellement d'une forme de centralité

Tableaux 13 (a) et 13 (b) : Récapitulatif des exemples significatifs de la fréquence de reconstruction des grandes gares ferroviaires japonaises, publiques ou privées, avant et après la Seconde guerre mondiale, et de leurs surfaces croissantes

Source : TIRY-ONO, Corinne, 2011, à partir de (principalement) TETSUDÔ KENCHIKU KYÔKAI / ASSOCIATION OF RAILWAY ARCHITECTS, *Kokutetsu no kenchiku / Railway Architecture in Japan*, Tôkyô, Tetsudô kenchiku kyôkai, 1960, 338 pages, 1970, 134 pages et 1980, 143 pages.

GARES PRINCIPALES PUBLIQUES	Première réalisation	1 ^{ère} reconstruction (—> : avec déplacement)	2 ^e reconstruction (—> : avec déplacement)	3 ^e reconstruction (—> : avec déplacement)
TÔKYÔ				
Gare centrale (aile Marunouchi)	1914 23 897 m ²	1947 quasi à l'identique	2007-2013 rénovation à l'identique	
Gare centrale (aile Yaesu)	1953 n. c.	surélévation 1954 n. c.	1972 66 800m ² extension en sous-sol	
Ueno	1885 784 m ²	1932 12 600 m ²	2002 rénovation à l'identique	
Shinjuku	1885	1911	1925 n. c.	1964 (bât. sud 1) 1966 (bât. est) 42 726 m ² en chantier (bât. sud 2)
Shibuya	1885	1916	1920 —> Surélévation et déplacement vers le nord	
Ikebukuro	1903	n. c.	1959 31 973 m ²	
Ryôgokubashi			1929 3 366 m ²	
Yûrakuchô	1910 3 685 m ²			
Asakusa	1931 34 610 m ²			
Shinbashi	1872	1914 —> Site de Karasumori 1 462 m ²	1953	1976 19 420 m ²
Mansuibashi	n. c.	1911	n. c. détruite	
YOKOHAMA	1872	1915	1928 6 016 m ²	n. c. 1980 48 379 m ²
ÔSAKA (Umeda)	1874 363 m ²	1899 2 559 m ²	1940 42 237 m ²	1979 10 500 m ² 1983 138 000 m ²
ÔSAKA (Tennôji)	n. c.	n. c.	1963 35 230 m ²	
KYÔTO	1877 373 m ²	1914 —> 4 543 m ²	1952 156 969 m ²	1997 238 000 m ²
KÔBE	n. c.	1892	1930 11 498 m ²	
KÔBE (Sannomiya)	1876	1914	1929 8 003 m ²	1981 18 105 m ²
NAGOYA	1886 640 m ²	1892 1 193 m ²	1937 39 372 m ²	1975 89 869 m ² 2000 n. c.
HIROSHIMA	n. c.	1894	1922 2 513 m ²	
SAPPORO	1881 ou 1882 697 m ²	1908 2 765 m ²	1957 59 000 m ²	1978 90 433 m ²

NB : « n. c. » signifie que la donnée n'a pu être identifiée par l'auteur.

B – Évolution typologique des grandes gares ferroviaires :
de l'adaptation d'un modèle architectural primitif
à la généralisation d'un objet urbain complexe

GARES PRINCIPALES PRIVÉES (<i>nom de la compagnie</i>)	Première réalisation	1 ^{ère} reconstruction (→ : avec déplacement)	2 ^e reconstruction (→ : avec déplacement)	3 ^e reconstruction (→ : avec déplacement)
TÔKYÔ				
Asakusa (<i>Tôbu</i>)	1899 Rive gauche Sumida-gawa	1931 → Rive droite Sumida-gawa		
Shinjuku (<i>Keiô</i>)	1927 En cœur d'îlot	1937 → Avec façade sur Shinjuku-dôri	1945	1964 80 850 m ²
Shinjuku (<i>Odakyû</i>)	1927	n. c.	1967 69 630 m ²	
Shinjuku (<i>Seibu</i>)	1921	n. c.	1952	1977 49 744 m ²
Shibuya (<i>Tôkyû</i>)	1907	1934	1954 29 123 m ²	2008-2016 en chantier
Shibuya (<i>Keiô</i>)	1913	1931	n. c.	2000
Ikebukuro (<i>Tôbu</i>)	1914			
Ikebukuro (<i>Seibu</i>)	1915	1940 Musashino depâto (actuel Seibu depâto)		
ÔSAKA				
Tenjinbashi (<i>Keihan</i>)	n. c.	1925		
Uehonmachi (<i>Kintetsu</i>)		1927		
Umeda (<i>Hankyû</i>)	n. c.	1929	extension 1961-1973 210 790 m ²	
Namba (<i>Nankai</i>)	n. c.	1932		
KÔBE				
Sannomiya (<i>Hankyû</i>)	n. c.	1936		
NAGOYA				
Nagoya (<i>Kintetsu</i>)	n. c.	n. c.	1966 19 474 m ²	

NB : « n. c. » signifie que la donnée n'a pu être identifiée par l'auteur.

B3. La réception d'un objet (re)conquis par la croissance

« Tokyo 1956 : des immeubles modernes, châteaux forts de béton et de glace, abritant des complexes impensables ; superposant gare de chemin de fer, gare de métro, grands magasins, restaurants, théâtres. »²⁵⁴

Charlotte Perriand

Les études consacrées à l'histoire des chemins de fer japonais relèvent essentiellement des domaines technique et socio-économique : matériels et réseaux, compagnies et réglementations, opération, exploitation et usages forment un ensemble d'entrées thématiques clairement identifiées et abondamment développées. Pour qui s'intéresse à l'histoire de l'architecture des édifices ferroviaires, cet ensemble de connaissances constitue un cadre utile car complémentaire des anthologies historiques de l'architecture japonaise, peu prolixes en la matière, comme nous l'avons vu précédemment. L'ouvrage collectif d'Aoki Eiichi, Imashiro Mitsuhide, Kato Shin.ichi et Wakuda Yasuo, *A History of Japanese Railways, 1872-1999*,²⁵⁵ qui est un des bilans historiques récents les plus complets du genre, est exemplaire. Il retrace l'histoire des chemins de fer japonais — publics et privés — suivant un ordre chronologique, de la naissance du système à sa maturation jusqu'à ses bouleversements les plus contemporains tels que la mise en service de la grande vitesse en 1964 ou la privatisation de la compagnie nationale à partir de 1987. L'accent est mis sur les techniques de construction, le matériel roulant et l'aménagement des réseaux, le tout ponctué de notices biographiques des personnalités marquantes de l'administration ou du secteur privé. Mais, là encore, peu de pages sont consacrées aux gares proprement dites. Celles-ci y sont présentées de manière factuelle (localisation, année de construction, etc.) et visuelle (photographies de façades uniquement) à la manière d'objets « décoratifs » qui agrémentent un système avant tout

²⁵⁴ Charlotte Perriand citée dans BENEVOLO, Leonardo, *Histoire de l'architecture moderne. Les conflits et l'après-guerre*, Paris, Dunod, 1999 (1^{ère} édition en italien : 1960), tome 3, p. 287.

²⁵⁵ AOKI Eiichi, IMASHIRO Mitsuhide, KATO Shin.ichi et WAKUDA Yasuo, *A History of Japanese Railways, 1872-1999*, Tôkyô, East Japan Railway Culture Foundation, 2000, 256 pages. Cet ouvrage est une édition, revue et augmentée, de plusieurs articles des mêmes auteurs parus antérieurement en anglais dans la revue *Japan Railway & Transport Review*. Tous sont membres de la Société de l'histoire des chemins de fer (*Tetsudôshi gakkai*). L'East Japan Railway Culture Foundation (*Higashi Nihon tetsudô bunka zaidan*) est une organisation culturelle à but non lucratif établie en 1992 et subventionnée par la compagnie East JR (*Higashi Nihon ryokaku tetsudô*), qui œuvre pour le rayonnement international des chemins de fer nippons. *Japan Railway & Transport Review* est une revue mensuelle créée en 1994 et éditée en langue anglaise par la même fondation.

technique et économique. Néanmoins, les auteurs pointent deux aspects remarquables qu'ils estiment propres au cas japonais. D'une manière générale, ils notent que, « Unlike large stations in Europe, most major stations in Japan are relatively new, because they have been rebuilt frequently, due mainly to the rapid growth of passenger traffic. » Et, pour l'époque actuelle en particulier, ils précisent que « In recent years, business diversification has prompted railway companies to replace stations with new larger buildings to accommodate hotels, shopping centres, etc. »²⁵⁶ Comme nous l'avons vu précédemment, ces deux facteurs sont moteurs dans l'évolution typologique des grandes gares du premier XX^e siècle. D'une part, ce processus de reconstructions répétées constitue un premier indicateur important quant aux relations d'influence entre croissance urbaine et dynamique de renouvellement des édifices ferroviaires. D'autres raisons majeures peuvent même être ajoutées telles que la croissance économique du pays au cours du XX^e siècle, ou les destructions liées aux catastrophes, naturelles ou provoquées, qui jalonnent son histoire (séismes, incendies ou raids aériens). D'autre part, la diversification des activités des compagnies de chemin de fer²⁵⁷ détermine un second indicateur significatif des relations de cause à effet entre croissance économique et dynamique d'évolution morphologique des gares. La nature essentiellement urbaine des programmes que les auteurs mentionnent, définit *a priori* aussi celle des lieux où s'opèrent ces transformations morphologiques spécifiques. Par conséquent, bien plus que le facteur « technique » qui n'est finalement qu'un moyen, le facteur « croissance » apparaît indéniablement comme une — voire « la » — condition spécifique et opérante de l'évolution morphologique des grands édifices ferroviaires au Japon. La description précédente des étapes marquantes de leurs conceptions architecturales, depuis les premières gares dessinées par des architectes étrangers à la fin du XIX^e siècle jusqu'aux interventions d'urbanistes municipaux à la veille de la Seconde guerre mondiale, via le passage de relais aux architectes natifs au début du XX^e siècle, corrobore cette hypothèse. Pour autant, les phénomènes de croissance permettent-ils de définir un type architectural particulier et en quels termes ?

²⁵⁶ Pour les deux extraits : AOKI Eiichi *et al.*, *ibid.*, 2000, p. 244.

²⁵⁷ Les domaines d'activités caractéristiques des compagnies privées de chemin de fer sont le transport de voyageurs, ferroviaire et routier (bus), et l'immobilier. D'après SAITO Takahiko, « Japanese Private Railway Companies and their Business Diversification », *Japan Railway & Transport Review*, n° 10, January 1997, p. 6. Cette thématique est abondamment développée dans AVELINE, Natacha, *op. cit.*, 2003.

L'effacement du débat stylistique au profit de la reconnaissance d'une nouvelle problématique architecturale : la grande échelle

De fait, l'histoire du Japon du XX^e siècle est singulièrement marquée par un ensemble de dynamiques de croissance : quantité de travaux scientifiques s'appuient fondamentalement sur cette thématique pour expliciter les mécanismes de transformation du pays, à tous les niveaux.²⁵⁸ Les étapes clés de ces dynamiques proviennent le plus souvent d'événements ou de politiques qui activent le développement ou le redéploiement des grands appareils de production du pays. Cependant, dans le cas de l'architecture, cette thématique ne trouve une place manifeste qu'à partir du second XX^e siècle, au moment de la reconstruction massive et à grande échelle du pays. Dans les anthologies qui traitent des périodes antérieures, les historiens de l'architecture centrent en effet principalement leurs analyses des productions sur la question des modèles et de leurs transferts, c'est-à-dire du point de vue de la réciprocité des relations tant internes, entre tradition et modernité, qu'externes, entre Orient et Occident. À l'instar des débats qui animent sur place la communauté des architectes et des critiques, cette approche par la circulation des modèles est encore prégnante après la Seconde guerre mondiale, que ce soit dans un sens ou dans l'autre. Elle l'est par exemple dans *Histoire critique de l'architecture moderne*, quand Kenneth Frampton (1980) inscrit le cas du Japon au sein du chapitre « Le style international : thème et variations (1925-1965) ». L'auteur passe en revue les différents mouvements architecturaux locaux à travers le prisme de cette dialectique en précisant dès l'introduction : « Le Japon, ouvert à l'influence occidentale depuis plus de cinquante ans, était bien préparé à l'assimilation du style international, dont on peut dater l'arrivée en 1923, [...] »²⁵⁹ Plus tard, réciproquement, Reyner Banham (1985) intitule — non sans provocation — « The Japonization of World Architecture » l'un des chapitres de l'ouvrage consacré à l'architecture nipponne de 1958 à 1984 qu'il co-dirige avec Suzuki Hiroyuki.²⁶⁰

²⁵⁸ À titre indicatif : KORNHAUSER, David H., *Urban Japan, its foundations and growth*, London, Longman Group Ltd, 1976, 180 pages ; ÔKAWA Kazushi and ROSOVSKY, Henry, *Japanese Economic Growth*, Stanford University Press, 1973, 327 pages ; SABOURET, Jean-François (dir.), *La dynamique du Japon : De 1854 à nos jours*, Paris, Saint-Simon, 2008, 430 pages.

²⁵⁹ FRAMPTON, Kenneth, *Histoire critique de l'architecture moderne* (3^e partie : « Évaluation critique et évolution contemporaine, 1925-1978 »), Paris, Philippe Sers, 1985 (édition originale en anglais : London, Thames & Hudson, 1980), p. 224. L'année 1923 est citée en référence à la réalisation de la première maison en béton armé d'Antonin Raymond, construite à Tôkyô (soit après le Grand séisme du Kantô).

²⁶⁰ BANHAM, Reyner and SUZUKI Hiroyuki (eds), *Contemporary Architecture of Japan, 1958-1984*, London, The Architectural Press, 1985, p. 16-27.

Pour d'autres historiens, comme Leonardo Benevolo (1960) par exemple, c'est au lendemain de la Seconde guerre mondiale, face au chantier colossal de la reconstruction, que ce débat commence à s'estomper. Dans *History of modern architecture. The modern movement*, l'historien aborde le Japon dans le dernier chapitre : « The new international field ». Après l'analyse des édifices les plus remarquables livrés au cours de cette vaste entreprise, il conclue : « After Japan had accustomed us to sophisticated, carefully considered combinations of old and new, these works, brusque and full of energy and immediacy, bore witness to a promising cultural revival. For the first time, the ambiguity of formalism was broken, [...] »²⁶¹ Sans minimiser la persistance de cette question après-guerre, William J. R. Curtis (1982) distingue aussi, plus tard, dans *Modern Architecture since 1900*, le passage d'une focalisation quasi-exclusive sur les débats stylistiques à un intérêt grandissant envers les dynamiques de croissance, pour traiter des nouveaux mécanismes de transformation de l'architecture japonaise. Il rappelle en effet que, contrairement à d'autres contrées « périphériques » telles que l'Amérique latine ou l'Australie : « [...] in Japan the matter was more complicated, as modernization itself had involved a continual struggle between deeply ingrained Oriental traditions, and models that were perceived, even by the urban élite, as being alien. ». Mais, s'il note qu'à partir de 1945 : « long-standing dilemmas over Westernization and modernization were certainly not reduced by the American military presence or by the glaring contrast between imported forms and indigenous ones in the hasty reconstruction of cities », ²⁶² il précise qu'au tournant des années 1950-1960 : « Japan's "economic miracle" was proceeding so quickly that a glossy, uprooted urban culture was rapidly coming into being which seemed increasingly to threaten any sober assessment of the past and its meaning. »²⁶³ Encore plus tard, chez Kenneth Frampton (1992), par exemple, c'est dans une version remaniée de son histoire critique que l'architecture japonaise contemporaine est cette fois abordée précisément au prisme du thème de la croissance, en particulier démographique. Le chapitre « Place, Production and Scenography: international theory and practice since 1962 » y introduit le mouvement Métaboliste qui émerge à la fin des années 1950, comme une production d'architectes « reacting to the pressures of Japanese

²⁶¹ BENEVOLO, Leonardo, *op. cit.*, 1971, p. 782.

²⁶² CURTIS, William J. R., *Modern Architecture since 1900*, London, Phaidon, 1996 (3^e édition révisée et augmentée ; édition originale : 1982), p. 506.

²⁶³ CURTIS, William J. R., *op. cit.*, 1996, p. 509.

overcrowding ». ²⁶⁴ Mais c'est sans doute Charles Jencks (1973) qui met en évidence le plus tôt la traduction architecturale du facteur « croissance » dans l'architecture japonaise d'après-guerre. Il classe en effet le cas du Japon au sein du dernier chapitre de son anthologie intitulée *Modern Movements in Architecture*, qu'il consacre à des productions architecturales des années 1950 et 1960 dont la grande échelle est une caractéristique émergente commune. ²⁶⁵ Autrement dit plus tard par William J. R. Curtis (1982), la page du débat stylistique est bien tournée, en raison du changement d'échelle des opérations : « [...] it was by no means obvious how old and new should be combined, especially for unprecedented building types on a large scale. » ²⁶⁶ Les grandes gares reconstruites au lendemain de la Seconde guerre mondiale font-elles partie de ces types « sans précédent » ?

De l'émergence d'un prototype ambigu...

Aussi, dès lors que la thématique de la croissance devient une des nouvelles clés de lecture de la production des architectes japonais de l'après-guerre, l'attention portée aux opérations architecturales de grandes dimensions s'accroît. C'est dans cette perspective que quelques critiques d'architecture, lors d'un séjour au Japon au cours des années 1950, repèrent avec précocité certains édifices ferroviaires fraîchement livrés comme autant d'objets significatifs des transformations urbaines à l'œuvre dans les grandes villes du pays. En réalité, au cours de cette décennie, seules deux opérations, situées à Tôkyô, retiennent leur attention. ²⁶⁷ La première est à nouveau la gare centrale, à travers son agrandissement à la fois au niveau technique (augmentation du nombre de voies et quais) et en matière d'accueil des voyageurs. ²⁶⁸ Il s'agit de la réalisation en 1953 d'une nouvelle aile de l'autre côté de

²⁶⁴ FRAMPTON, Kenneth, *Modern Architecture. A Critical History*, London, Thames and Hudson, 1992 (3^e édition), p. 282. À titre d'exemple : la population des 23 arrondissements centraux de Tôkyô est passée de quatre millions d'habitants dans les années 1920 à quasiment neuf millions dans les années 1960, période charnière au cours de laquelle elle commence à décroître. Simultanément, la population de la région métropolitaine de Tôkyô s'est envolée de huit à 20 millions.

²⁶⁵ JENCKS, Charles, *Modern Movements in Architecture*, Harmondsworth, Penguin Books, 1977 (1^{ère} édition : 1973), 432 pages. Chapitre 8 : « The International Scene – Larger than Architecture », p. 299-370.

²⁶⁶ CURTIS, William J. R., *op. cit.*, 1982, p. 507.

²⁶⁷ Au même moment, d'autres grandes gares sont pourtant déjà achevées mais elles ne retiennent pas autant l'attention. Par exemple, la nouvelle gare nationale de Kyôto (1952) est encore fortement empreinte de la typologie d'avant-guerre.

²⁶⁸ À cette époque, la gare centrale accueille en moyenne près de 600 000 voyageurs par jour. *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 65, mai 1956, p. 93.

l'emprise ferroviaire (*Yaesu higashi-guchi*, ou accès Yaesu est), dessinée par le bureau d'architecture des chemins de fer nationaux JNR.²⁶⁹ La seconde est due à l'architecte Sakakura Junzô (1901-1969), dont les relations avec l'Europe, et en particulier avec la France et la personnalité de Le Corbusier, l'ont certes rendu visible aux yeux du milieu de la critique architecturale mondiale.²⁷⁰ Il s'agit du bâtiment-gare Tôkyû (*Tôkyû kaikan*), livré en 1954, qui abrite le terminal de la compagnie de chemins de fer privée Tôkyû, accolé à la gare publique de Shibuya sur la ligne de ceinture Yamanote. En France, les deux édifices sont notamment publiés dès 1956 dans un même numéro spécial de *L'Architecture d'aujourd'hui* consacré au Japon, le premier d'après-guerre entièrement dédié à l'actualité de l'architecture japonaise.²⁷¹ Marquent-ils pour autant une nouvelle ère dans la production architecturale des grands édifices ferroviaires au Japon, qu'ils soient publics ou privés ?

Du côté des techniques constructives, l'innovation est indéniable : ces deux édifices sont en effet constitués de structures métalliques avec un remplissage de béton léger, employées depuis peu au Japon, mais, de notre point de vue, l'innovation typologique provient davantage d'un ensemble de réponses au problème de leur capacité de croissance. En ce qui concerne la nouvelle aile de la gare centrale de Tôkyô, la morphologie oblongue est encore reproduite, le principe de la galerie d'accueil en façade est reconduit et le nombre d'étages continue de plafonner à cinq (fig. 92).²⁷² Cependant, trois évolutions sont notables par rapport à la génération des grandes gares publiques d'avant-guerre. Tout d'abord, en termes de maîtrise d'ouvrage et de programme : l'association avec une société commerciale privée, en l'occurrence Daimaru, occasionne l'intégration d'un grand magasin au sein de la nouvelle gare. Cette double maîtrise d'ouvrage, qui résulte de montages financiers appliqués

²⁶⁹ La société nationale des chemins de fer japonais (*Nihon kokuyû tetsudô*), communément appelée JNR (Japan National Railways), change de nom à l'occasion de sa restructuration en établissement public en 1949. AOKI Eiichi *et al.*, *op. cit.*, 2000, p. 121.

²⁷⁰ Sakakura Junzô a travaillé dans l'atelier de la rue de Sèvres de 1931 à 1936. Il a conçu le Pavillon du Japon à l'Exposition universelle de 1937 à Paris. Voir en annexe la liste de sa production en lien avec le domaine du transport ferroviaire au Japon.

²⁷¹ *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 65, mai 1956. « Immeuble Tokyu Kaikan à Tokyo. Grands magasins, gares, théâtre », p. 87-91 et « Gare centrale de Tôkyô », p. 92-93. NB : les articles ne sont pas signés ; le rédacteur en chef est André Bloc. Toutes les données de ces deux réalisations proviennent de *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 65, mai 1956, *Process Architecture*, « Sakakura Associates », n° 110, May 1993, et KÔTSÛ HAKUBTSUKAN (MUSÉE DES TRANSPORTS) (dir.), *Eki no rekishi. Tôkyô no tâminaru (Histoire des gares. Les terminaux de Tôkyô)*, Tôkyô, Kawade shobô shinsha, 2006, 160 pages.

²⁷² Le nouveau Code de la construction (*kenchiku kijun hô*) date de 1950. Sa réglementation fixe à 31 mètres la hauteur maximale admise pour les nouvelles constructions.

de manière courante à l'occasion de la reconstruction des grandes gares nationales, dont les coûts colossaux ne peuvent être supportés entièrement par des fonds publics,²⁷³ s'appuie sur le modèle privé d'avant-guerre qui associe activités de transport et activités commerciales. Surtout, elle requiert de plus vastes surfaces et implique une autre organisation spatiale. Un aménagement intérieur plus dense où sont disséminés de petits îlots qui abritent boutiques et services, est substitué au traditionnel hall central. Sa disparition annule en façade tout effet volumétrique, et le relief n'est assuré que par la structure métallique apparente. Ensuite, la nécessité de créer une liaison avec le bâtiment existant — rénové quasi à l'identique comme nous l'avons précisé plus haut —, détermine de nouveaux espaces qui exploitent le volume situé sous les voies ferrées aériennes. Ce dispositif conduit à une densification du site ferroviaire sans élargissement contigu de son terrain d'origine, *a contrario* des phénomènes de reconstruction avec déplacement rencontrés avant-guerre. Ces liaisons prennent la forme de longues galeries depuis lesquelles s'opère l'accès aux quais situés au niveau supérieur, et déploie par conséquent les espaces de circulation intérieure. Enfin, l'utilisation d'une structure métallique légère et standardisée, posée sur celle du rez-de-chaussée qui est en béton, offre la possibilité d'une surélévation postérieure de l'édifice. Le projet prévoit en réalité une deuxième phase pour atteindre douze étages au total et 47,80 mètres de haut avec l'adjonction dès l'année suivante de plateaux de bureaux pour la compagnie de chemins de fer, dont la toiture est accessible au personnel. L'idée de la gare verticale est en chemin.



Figure 92 (a) : Vue de la façade de la nouvelle aile est Yaesu de la gare centrale de Tôkyô construite en 1953 et en cours de surélévation en 1954

Source : EAST JR, s. d.

²⁷³ La première gare reconstruite selon ce principe de co-financement date de 1949 à Toyohashi (préfecture d'Aichi). ITÔ Kuniaki et CHIBA Masatsugu, *op. cit.*, 2001, p. 11.

B – Évolution typologique des grandes gares ferroviaires :
de l'adaptation d'un modèle architectural primitif
à la généralisation d'un objet urbain complexe

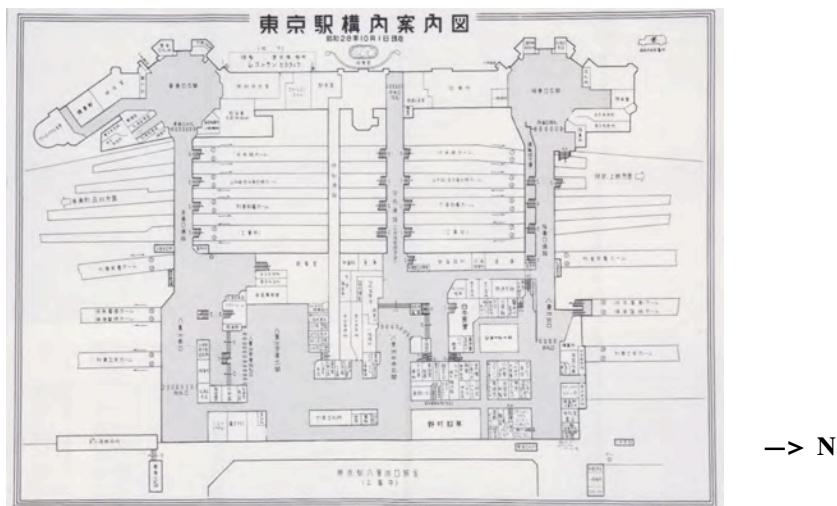


Figure 92 (b) : Plan schématique des deux ailes Marunouchi et Yaesu de la gare centrale de Tôkyô et de leurs galeries de liaison ouvertes en 1953

Source : KÔTSÛ HAKUBUTSUKAN (MUSÉE DES TRANSPORTS) (dir.), *op. cit.*, 2006, p. 126.

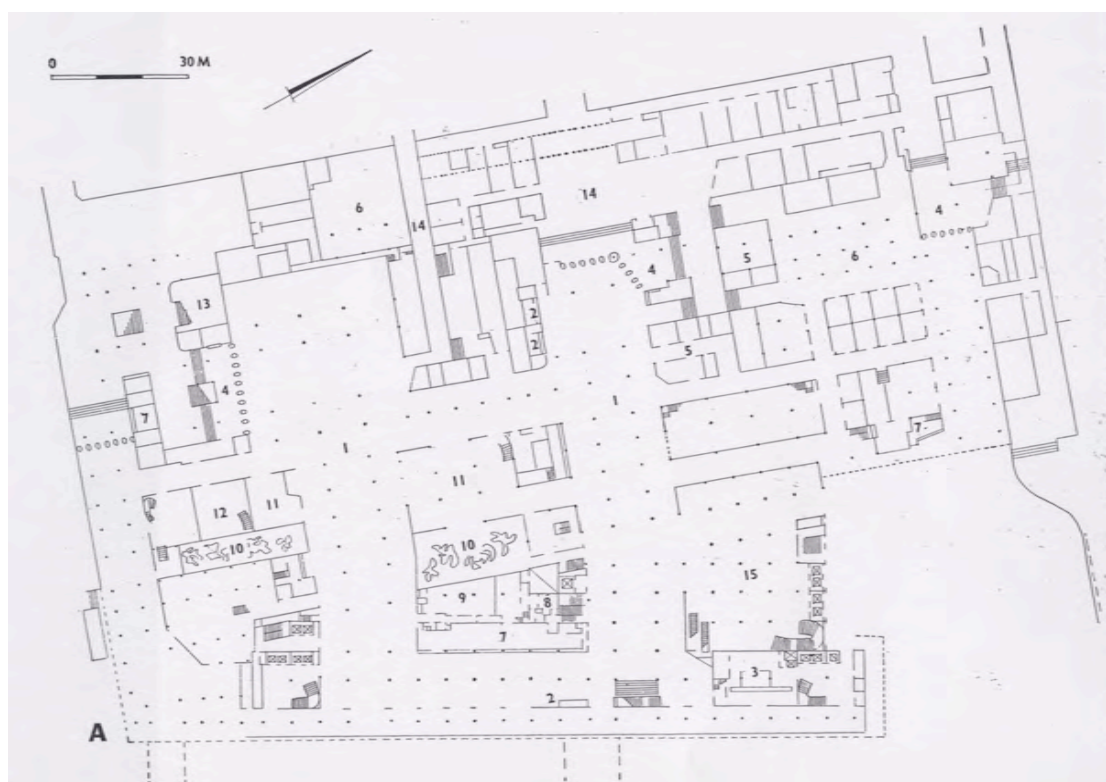


Figure 92 (c) : Plan du rez-de-chaussée de l'extension de la gare centrale de Tôkyô (aile est Yaesu), 1953

Source : *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 65, mai 1956, p. 93.

Légende

1. Galeries menant vers les espaces situés sous les voies — 2. Guichets — 3. Consigne — 4. Contrôle — 5. Boutiques — 6. Vitrines d'exposition — 7. Guichets — 8. Sanitaires — 9. Bureaux — 10. Patios — 11. Salles d'attente — 12. Restaurant — 13. Local technique (air conditionné) — 14. Galerie — 15. Grand magasin.

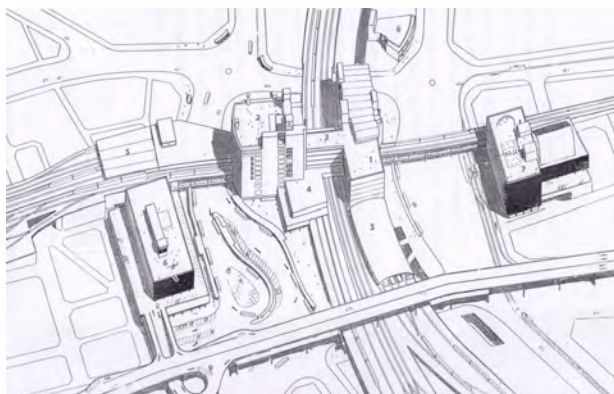
Dans le cas du nouveau terminal de la compagnie privée Tôkyû, les concepteurs ont réitéré le principe usuel d'associer deux types distincts, celui de la gare et celui du grand magasin. Toutefois, ce modèle trouve ici un nouveau développement en matière d'intégration de programmes qui amorce un renouvellement de la typologie architecturale des bâtiment-gares des années 1920 et 1930 (fig. 93). Trois nouveautés sont également remarquables. Tout d'abord, la même modalité financière d'association de fonds publics et de capitaux privés est mise en œuvre sur le site de Shibuya. Dans ce cas, gare et station publiques (ligne Yamanote au niveau un et ligne de métro Ginza au niveau deux) et terminal privé (ligne Tôyoko au niveau un) partagent physiquement un même terrain et leurs volumes s'interpénètrent.²⁷⁴ Au final, la gare en tant qu'édifice public a disparu. Elle se réduit à un espace d'accès logé au sein d'un bâtiment privé. En outre, la compagnie Tôkyû dispose déjà *in situ* d'un *tâminaru depâto*.²⁷⁵ Celui-ci n'est pas supprimé mais relié au nouveau terminal. Par conséquent, l'équipement « gare » n'est plus un édifice isolé mais une agrégation de plusieurs corps de bâtiments, qui le rend davantage complexe et proliférant. Ces liaisons prennent également la forme de galeries, ici aériennes, qui déploient les espaces de circulation intérieure. Ensuite, la hauteur du bâtiment terminal (43 mètres, soit onze niveaux) dépasse la norme en vigueur à l'époque,²⁷⁶ et se prolonge en sous-sol avec un niveau commercial. La verticalisation de l'équipement s'affirme clairement. Celle-ci permet toutefois d'offrir assez de surface pour accueillir encore un hall (partagé) mais il est situé en étage, là où se trouvent les voies ferrées des lignes publique et privée. Enfin, la nature des activités accueillies présente une diversification des programmes par rapport à celui du grand magasin. Elle est orientée ici vers les domaines de la culture et des loisirs : on y trouve, outre bureaux, office de tourisme, bars et restaurants, des espaces d'exposition, une salle de spectacle (près de 1 500 places) et une toiture-terrasse accessible au public. Si la surface de planchers (29 123 m²) n'excède pas la moyenne rencontrée jusqu'alors, la stratification des fonctions implique en revanche une

²⁷⁴ Il s'agit toujours de la première ligne de métro de la capitale (ligne Ginza, Asakusa-Ueno) qui est prolongée progressivement et aboutit en mode aérien en 1939 à Shibuya qui est encore aujourd'hui son terminus. La compagnie Keiô possède également un (modeste) terminal (ligne Inokashira) juxtaposé à celui de Tôkyû mais il n'est pas intégré à la nouvelle opération. La petite gare publique de Shibuya, déplacée et reconstruite en 1920, est détruite postérieurement à l'opération Tôkyû.

²⁷⁵ Ce premier terminal de la compagnie Tôkyû à Shibuya est construit en 1934 à côté de la gare publique. Sa ligne Tôyoko dessert les banlieues ouest de Tôkyô depuis 1927.

²⁷⁶ Sur dérogation de la Commission supérieure d'architecture. L'édifice atteint en réalité une hauteur de 63 mètres avec la superstructure et la tour d'horloge. *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 65, mai 1956, p. 86 et 88.

pratique verticale de l'équipement — doté d'ascenseurs —, et un déploiement des circulations idoine. La multifonctionnalité et la verticalité de l'édifice, ses circulations aériennes, amorcent l'idée d'un édifice conçu à l'image d'une ville verticale et tridimensionnelle.²⁷⁷



Légende

1. Grand magasin Tôkyû (reconstruction)
2. Tôkyû kaikan — 3. Galerie couverte
4. Gare publique (reconstruction)
5. Lignes privées : Tôkyû Tôyoko (sud) et Keiô Inokashira (ouest)
6. Gare routière — 7. Tôkyû bunka kaikan
8. Cinéma — 9. Autoroute aérienne

Figure 93 (a) : Axonométrie (orientation nord) du projet de réaménagement du nœud ferroviaire de Shibuya à Tôkyô par Sakakura Junzô en 1952



Figure 93 (b) : Vue d'avion vers le sud du complexe ferroviaire Tôkyû à Shibuya, Tôkyô, en 1954-1955

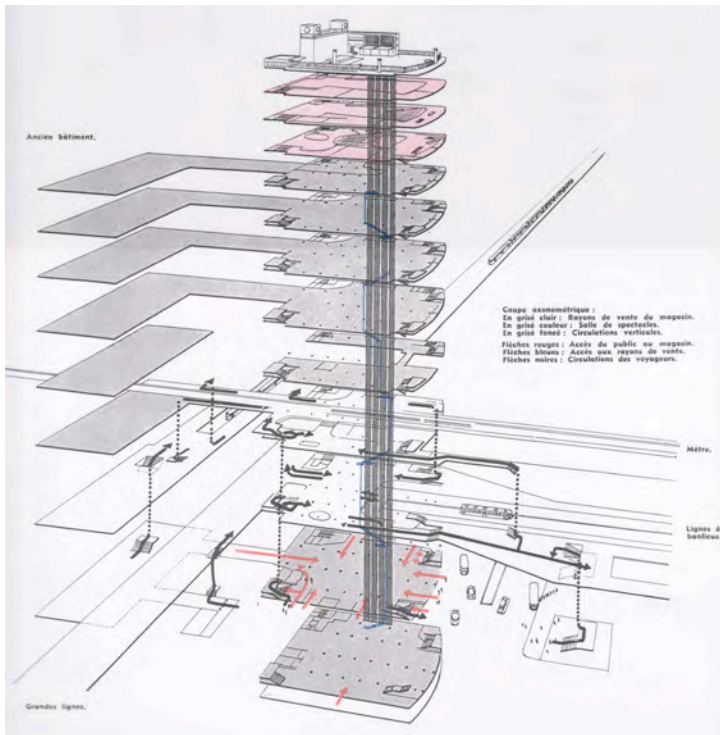
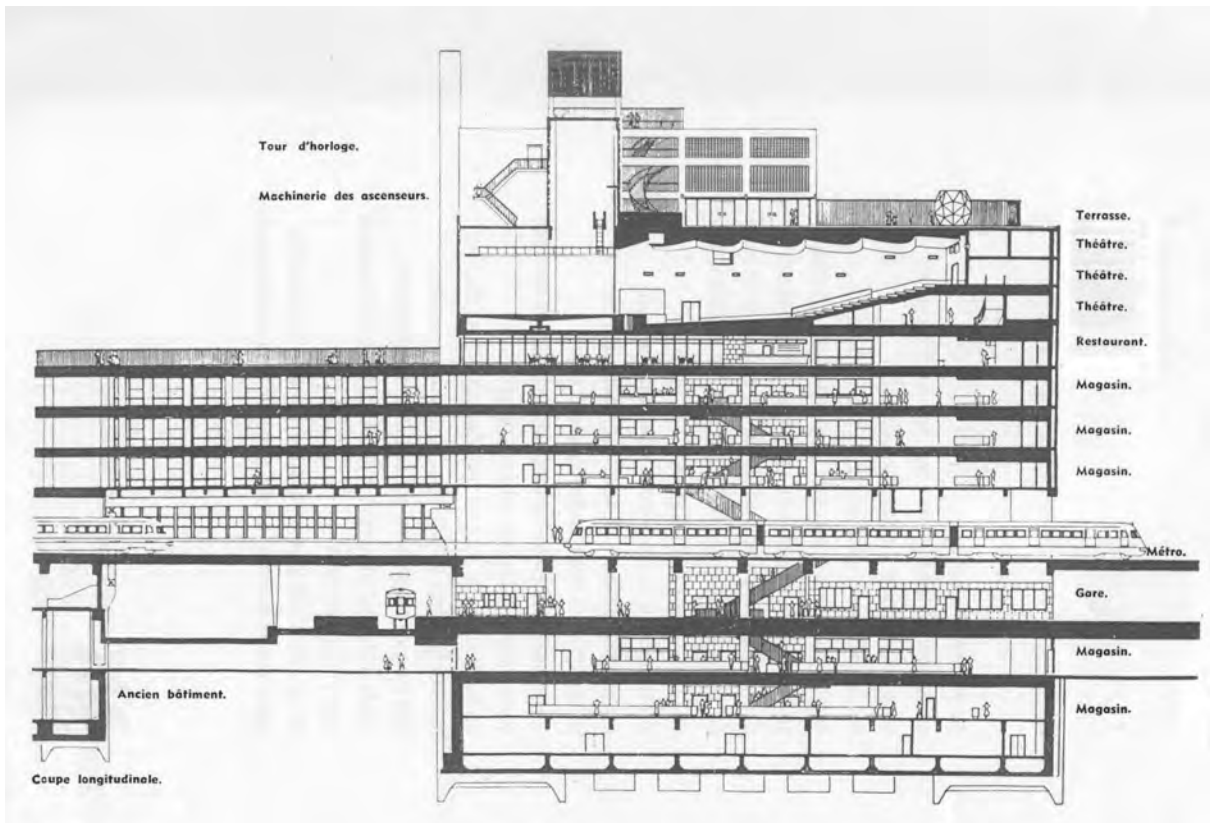
NB : au pied du Tôkyû kaikan, la petite gare publique de Shibuya (1934) ; à gauche, le grand magasin de la compagnie Tôkyû raccordé par trois niveaux de galeries-ponts au nouveau terminal.

Source : *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 65, mai 1956, p. 87.

²⁷⁷ Cette idée de gare dessinée comme une ville verticale est affirmée par Sakata Seizô, architecte en charge du projet dans l'agence de Sakakura Junzô (voir l'entretien de 2009 en annexe).

PARTIE II

Architecture et urbanisme des grandes gares :
permanence et renouvellement d'une forme de centralité



Figures 94 (a) (haut), 94 (b) (gauche) et 94 (c) (droite) : Coupe longitudinale est-ouest, axonométrie éclatée des programmes et circulations, et façade sud du *Tōkyū kaikan* construit en 1954 à Shibuya, Tôkyô, par Sakakura Junzô

Source : *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 65, mai 1956, p. 89, 88 et 90.

B – Évolution typologique des grandes gares ferroviaires :
de l'adaptation d'un modèle architectural primitif
à la généralisation d'un objet urbain complexe

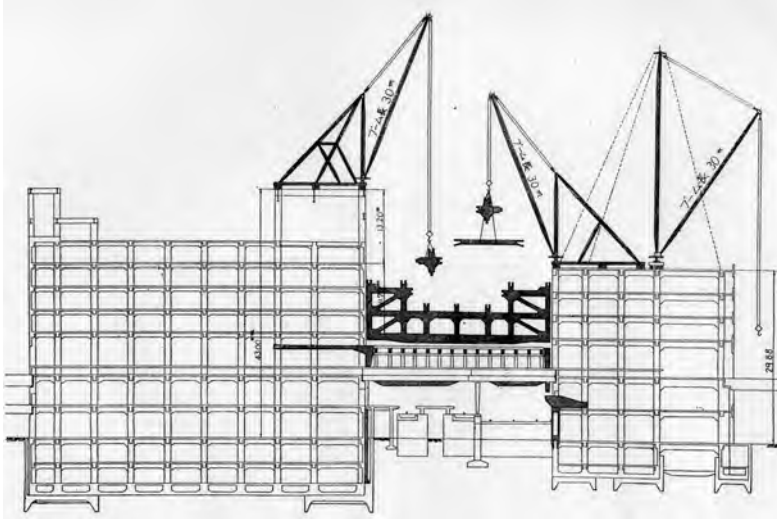


Figure 94 (d) : Coupe longitudinale du principe de construction de la galerie de liaison entre le *Tôkyû kaikan* et le grand magasin préexistant Tôkyû à Tôkyô, au-dessus des voies ferrées nationales nord-sud et de la ligne de métro Ginza, Sakakura Junzô, 1954

Source : TÔKYÔ KYÛKÔ DENTETSU, *Tôkyû kaikan. Kôji hôkoku (Tôkyû kaikan. Compte rendu de construction)*, Tôkyô, Tôkyô kyûkô dentetsu kabushiki-gaisha, 1955, p. 291.



Figure 94 (e) : Vue d'avion vers le nord-est du nœud de transports de Shibuya à Tôkyô dans les années 1970

NB : Perpendiculairement au *Tôkyû kaikan*, au-dessus de l'accès aux lignes publiques, le second grand magasin de la compagnie privée Tôkyû conçu par Sakakura Junzô et livré en 1970

Source : *Process Architecture*, n° 110, May 1993, p. 57.

Si ces deux opérations présentent plusieurs caractéristiques communes, leurs morphologies diffèrent radicalement et accentuent encore la distinction entre gares publiques et gares privées amorcée au cours des années 1920 (tabl. 14). La nouvelle gare centrale de Tôkyô est un édifice qui se banalise : l'adaptation de la typologie des gares publiques d'avant-guerre s'opère par l'exploitation de plusieurs potentiels (association avec une maîtrise d'ouvrage privée, occupation des délaissés de l'infrastructure aérienne, capacité de croissance de la structure métallique). Le *Tôkyû kaikan* développe en revanche la configuration hybride des bâtiment-gares privés d'avant-guerre à un niveau tel qu'il devient difficile de l'identifier en tant que simple équipement de transport. D'ailleurs, le terme générique *kaikan*, qui désigne un espace de rassemblement (le hall, par exemple), est communément employé pour signifier un équipement collectif sans pour autant indiquer la nature précise de son programme.²⁷⁸ Cette ambiguïté typologique s'amplifie rapidement avec la réalisation, deux ans après la livraison du *Tôkyû kaikan*, d'une seconde opération en connexion avec la première, construite par le même architecte pour la compagnie Tôkyû, sur un terrain situé à 150 mètres de là. Le *Tôkyû bunka kaikan* (ou Centre culturel Tôkyû) regroupe un hall, un planétarium, des commerces et des bureaux sur une surface de planchers équivalente (28 300 m²). C'est un édifice compact construit en béton armé qui comporte huit niveaux et un sous-sol, coiffé d'un dôme où est logé le planétarium. Sa façade principale, transparente, ferme la place aménagée²⁷⁹ entre le complexe ferroviaire et cet équipement culturel. Accolé à la voie aérienne du métro, cet édifice est connecté au complexe ferroviaire par une galerie piétonne, aérienne, qui ménage également un accès à la gare routière de la compagnie Tôkyû implantée sur la place. Désormais, la continuité spatiale aménagée entre ces différents équipements ne permet plus d'identifier clairement la typologie des édifices ferroviaires à l'échelle architecturale.

²⁷⁸ Comme pour le terme générique français « équipement », l'ajout d'un qualificatif est nécessaire. Par exemple, *bunka kaikan* peut être traduit par « équipement » ou « centre » culturel.

²⁷⁹ D'après une étude urbaine réalisée en 1952 par Sakakura Junzô pour la municipalité de Tôkyô. Ce bâtiment est aujourd'hui détruit et remplacé par la tour Tôkyû Hikarie dont l'achèvement est prévu en 2012.

Tableau 14 : Synthèse des particularités typologiques des gares et bâtiment-gares avant-guerre et après-guerre, à partir des réalisations de la gare centrale de Tôkyô (aile Yaesu, 1953) et du *Tôkyû kaikan* (1954)

Sources : TIRY-ONO, Corinne, 2011, à partir de (principalement) *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 65, mai 1956, *Process Architecture*, n° 110, May 1993.

	PRINCIPALES PARTICULARITÉS TYPOLOGIQUES À L'ÉCHELLE ARCHITECTURALE		PRINCIPALES RÉPONSES AUX EXIGENCES DE CROISSANCE
ÉPOQUES	ANNÉES 1920 ET 1930	ANNÉES 1950	
GARES PUBLIQUES	Programmes liés au transport (quasi exclusivement)	Coexistence de différents programmes	Augmentation des surfaces puis du nombre de niveaux
	Volume monolithique linéaire	Volume monolithique linéaire	Double volume simple
	Accès et hall centraux	Disparition du hall monumental	Porosité de la façade (accès multiples au niveau rue)
	Reconstruction par déplacement ou addition non contiguë	Densification du site sous les voies Surélévation	Augmentation des espaces de circulation intérieure (galeries) Verticalisation
GARES PRIVÉES	Mixité des programmes	Mixité augmentée des programmes	Stratification des fonctions
	Volume monolithique	Volume monolithique Interpénétration avec d'autres volumes	Volume complexe
	Accès et hall centraux	Position variable du hall	Porosité de la façade (accès multiples à différents niveaux)
	Reconstruction par déplacement ou addition non contiguë	Densification du site par verticalisation (aérienne et souterraine) Extensions par addition contiguë	Augmentation des espaces de circulation intérieure (galeries) Déploiement des circulations verticales (du sous-sol au toit-terrasse) Verticalisation

Vers l'apparition d'un type générique ?

À la suite des revues, quelques auteurs occidentaux repèrent ce groupe de constructions — le seul à être mentionné dans le domaine du transport urbain — mais tous peinent effectivement à le nommer. Dans *Le livre de l'architecture moderne* paru en 1958,²⁸⁰ le critique et historien de l'art Michel Ragon propose une « Géographie de l'architecture contemporaine » par continent puis par pays, où la production architecturale japonaise est abordée de manière chronologique à partir des années 1920. Il choisit la première opération parmi sa sélection : « [...] l'immeuble Tokyu Kaikan, en 1953-54, curieuse construction de quarante-trois mètres de haut, à la fois gare, grand magasin et théâtre, [...] »²⁸¹ Dans cette brève description, qui reprend les indications parues dans *L'Architecture d'aujourd'hui* deux ans plus tôt, l'emploi de l'adjectif « curieux » et l'énumération des composantes principales du programme montre la difficulté de classer cet édifice dans un type précis, surtout lorsqu'il atteint une telle hauteur. Précisons que, dans la version remaniée publiée en 1986,²⁸² l'adjectif « curieux » a disparu et l'immeuble est alors qualifié d'« énorme ». Ce sont donc à la fois les grandes dimensions et la multifonctionnalité de l'édifice qui retiennent l'attention de l'auteur. Puis en 1960, Udo Kultermann présente dans son ouvrage *Architecture nouvelle au Japon*, au sein d'une longue introduction, un état des lieux des nouveaux édifices majeurs construits depuis l'après-guerre en les déclinant par type de programme.²⁸³ Quelques lignes sont consacrées aux équipements de transport en ces termes :

« Les maisons de commerce et les bâtiments publics ne sont pas aussi avancés au Japon que dans d'autres pays. Là, on note aussi la liaison d'exigences différentes. Ainsi des gares furent liées à la construction d'autres bâtiments, par exemple, à Tokio, des gares de Sakakura qui sont en même temps : grands magasins et théâtres, bureaux et planetarium. Il en est de même des gares de Nagoya de la 'Nikken Architectural Company'. »²⁸⁴

Plus que l'architecture, ce sont les composantes programmatiques des édifices qui retiennent

²⁸⁰ RAGON, Michel, *Le livre de l'architecture moderne*, Paris, Robert Laffont, 1958, 356 pages.

²⁸¹ RAGON, Michel, *ibid.*, 1958, p. 341.

²⁸² RAGON, Michel, *Histoire de l'architecture et de l'urbanisme modernes*, Paris, Casterman, 1986, tome III, p. 206.

²⁸³ KULTERMANN, Udo, *Architecture nouvelle au Japon*, Paris, Albert Morancé, 1960, 180 pages. Cet ouvrage est ensuite traduit en anglais : *New Japanese Architecture*, New York, Praeger, 1961 et 1967. Udo Kultermann (1927-) est un critique d'art et d'architecture germano-américain.

²⁸⁴ KULTERMANN, Udo, *ibid.*, 1960, p. 22.

l'attention de l'auteur. L'adjonction de fonctions multiples et externes au transport (ici tertiaires, commerciales, culturelles et de loisirs) à un programme de gare, provient de modalités « différentes » mais elles demeurent obscures. Enfin, dans un autre ouvrage consacré à l'architecture japonaise contemporaine de l'immédiat après-guerre publié en 1963 : *An Architectural Journey in Japan*, le critique James Maude Richards rend compte d'un séjour au Japon qu'il réalise l'année précédente à l'invitation du gouvernement japonais.²⁸⁵ Mêlant récit de voyage et rapport sur la production architecturale récente, l'auteur livre à la fois ses impressions sur le pays et une sélection d'édifices représentatifs de l'actualité. S'il fait preuve d'une certaine fascination pour la modernité et la haute qualité de service des chemins de fer japonais — en particulier privés —,²⁸⁶ son œil de critique architectural ne s'attarde pas sur les gares de leurs réseaux, à l'exception de la première opération signée par Sakakura Junzô. Deux photographies de vues extérieures — mais aucune vue de l'intérieur —, accompagnées d'un commentaire laconique, la présente ainsi :

« (...) Shibuya, a Tokyo sub-centre, as it might be Kensington High Street or Camden Town ; its core a busy square, dominated on one side by a glass-fronted department store by Sakakura, with which is combined an elevated suburban railway station. »²⁸⁷

Si la description résume correctement la situation urbaine de l'édifice, le manque de développement révèle soit un manque d'intérêt (mais dans ce cas, pourquoi le citer ?), soit plus probablement des difficultés à le définir. Toutefois, le choix de montrer la photographie d'une vue cavalière de l'ensemble du site insiste davantage sur la morphologie urbaine de l'opération que sur son architecture. L'ensemble se présente comme un immeuble-pont « ramifié » qui enjambe les rails et surgit du tissu urbain horizontal environnant.

Du côté de la critique architecturale japonaise, la réception des nouvelles constructions urbaines de grandes dimensions des années 1950 insiste sur deux aspects particuliers que nous avons mis en évidence dans les exemples de l'aile est de la gare centrale de Tôkyô et du *Tôkyû kaikan* : l'organisation plurifonctionnelle de ces édifices d'une part, et la multiplication

²⁸⁵ RICHARDS, James Maude, *An Architectural Journey in Japan*, London, The Architectural Press, 1963, 192 pages. Sir James Maude Richards (1907-1992) est à l'époque rédacteur de la revue britannique *The Architectural Review*.

²⁸⁶ Il est notamment impressionné par le train de la compagnie privée Nippon Kinki qu'il prend au départ d'Ôsaka : « This particular luxury train certainly very impressive, equipped with radio-telephones and stewardesses who come round with baskets full of the customary rolled-up steaming towels. », *ibid.*, p. 113.

²⁸⁷ RICHARDS, James Maude, *ibid.*, p. 144.

de leurs dispositifs de connexion d'autre part. L'examen de deux essais, l'un produit au milieu des années 1950, l'autre au milieu des années 1960, permet de mieux saisir les enjeux et perspectives de ces transformations architecturales qui nous semblent fondamentales dans le cas des grandes gares urbaines et significatives d'un tournant important dans l'histoire de leur évolution typologique. La période qui sépare ces deux textes court de la fin de la reconstruction à l'apogée de la croissance économique du pays, soit les débuts de la période dite de Haute croissance (*Kôdo seichô*, 1955-1973).

En introduction à la présentation du *Tôkyû kaikan* dans *L'Architecture d'aujourd'hui* de 1956, un texte de Komada Tomohiko expose plus généralement les problématiques économiques et sociales auxquelles sont confrontées les villes japonaises au moment de la reconstruction, et leurs conséquences sur la production architecturale des grands édifices.²⁸⁸ Pour des motifs économiques, le principe d'association financière entre les secteurs public et privé constitue selon lui une des particularités des grandes opérations immobilières de bureaux réalisées après-guerre pour les services publics, notamment à partir de la Guerre de Corée (1950-1953). Dans ces bâtiments, précise-t-il, « banques ou sociétés commerciales (qui) occupaient alors le rez-de-chaussée, et un ou deux étages. »²⁸⁹ L'auteur les nomme « bâtiments à usages multiples », un sens dérivé du terme *kaikan*. Ce découpage vertical de l'immeuble par type de fonction et d'occupant est alors une pratique en plein développement, et la gare ne fait pas exception. Toutefois, dans le cas de l'association de la gare de Shibuya et du *Tôkyû kaikan*, notons que la répartition est inversée en raison de la présence de l'infrastructure ferroviaire publique (ici la ligne Yamanote et le métro en aérien) et de leurs accès situés à proximité du sol urbain. Cette contrainte particulière induit d'une part le regroupement des activités extérieures au transport en partie haute du terminal privé, et d'autre part occulte les premiers niveaux qui sont dédiés aux flux. Surtout, ici, la gare en tant qu'édifice symbolique, monument au sens classique du terme, disparaît.²⁹⁰ Dans

²⁸⁸ KOMADA Tomohiko, « Organisation et financement des immeubles à usages multiples », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 65, mai 1956, p. 86. Komada Tomohiko est ingénieur et collaborateur de Sakakura Junzô.

²⁸⁹ KOMADA Tomohiko, *ibid.*, 1956, p. 86.

²⁹⁰ Au même moment, dans un article de 1955 intitulé « Is New York Expendable? », le critique américain Lewis Mumford va jusqu'à préconiser la suppression de la fonction même de la gare, en réaction à l'envahissement toujours grandissant d'activités parasites à l'intérieur de l'enveloppe ferroviaire, source de congestion : « The only way to make such a project 'work' would be to stop using it as a railway station. » MUMFORD, Lewis, *From the Ground Up. Observations on Contemporary Architecture, Housing, Highway Building, and Civic Design*, New York, Harcourt, Brace and Company, 1956, p. 205-206.

L'architecture japonaise d'aujourd'hui publié en 1965, Kawazoe Noboru développe l'idée du « bâtiment à usages multiples » à plus grande échelle.²⁹¹ Une dizaine d'années après la réalisation du nœud de Shibuya, ce type d'édifice s'est multiplié²⁹² et demeure un sujet d'interrogation. Pour le critique, il serait devenu une spécificité nipponne et un support de réflexion idéal pour la ville de demain en raison de l'ambiguïté de son échelle. Selon lui, la coexistence de différentes fonctions, et donc d'entités sociales, au sein d'un même édifice produit une complexité que l'architecture peine à représenter sous la forme d'un seul système d'expression. Au-delà d'une simple matérialité structurelle, dans la mesure où la définition d'une unité architecturale s'avère de plus en plus difficile, ces édifices ne peuvent plus être considérés « comme de l'architecture véritable dans l'acception classique de ce mot » ajoute-t-il.²⁹³ Cette réflexion le conduit à proposer d'élargir le périmètre de l'objet architectural à celui du centre de la cité afin de définir « comme une sorte de 'superunité' architecturale » pour laquelle « il s'avère nécessaire de créer de nouvelles formes architecturales, [...] »²⁹⁴ Il repère deux éléments en cours de développement au Japon qui formalisent cette idée : la galerie marchande, en particulier souterraine, qui relie différents bâtiments entre eux et aux gares de chemins de fer, et le bâtiment plurifonctionnel (*kaikan*). Il en conclue qu'au Japon : « de grands ensembles architecturaux, des structures globales, se développent dans le centre des cités, là où se rassemble un grand nombre de personnes. »²⁹⁵ Ces réflexions, qu'elles soient d'ordre factuel ou prospectif, attestent l'émergence d'un nouveau type d'édifice au lendemain de la période de reconstruction du pays, dont l'échelle s'amplifie et les dispositifs spatiaux se complexifient au rythme de la croissance urbaine. La gare, qu'elle soit publique ou privée, adopte à l'instar d'autres édifices de grandes dimensions cette organisation spatiale générique. La critique de Komada Tomohiko à l'égard de l'application des nouvelles

²⁹¹ KAWAZOE Noboru, *L'architecture japonaise d'aujourd'hui*, Tôkyô, The Japan Foundation, 1973 (1^{ère} édition en anglais : 1965 ; trad. française augmentée : Jacques Pezeu-Massabuau), 101 pages. Kawazoe Noboru (né en 1926) est rédacteur de la revue *Shinkenchiku*. Il poursuit sa réflexion en 1972 dans le cadre du mouvement Métaboliste avec une contribution à un ouvrage collectif prospectif, intitulée « Du métabolisme à 'métapolis'. Proposition pour la ville de demain ». Ce texte est publié dans DAHINDEN, Justus, *Structures urbaines de demain. Analyses, thèses, projets*, Paris, Éditions du Chêne, 1972, p. 205-207.

²⁹² Les premiers édifices à usages multiples répertoriés dans les ouvrages ou guides d'architecture sont à Tôkyô : le San-ai Dream Center ([*San-ai dorîmu sentâ*] Nikken sekkei, 1963), le Palaceside ([*Parasusaido biru*] Nikken sekkei, 1966) ; à Ôsaka : le bâtiment Sony ([*Sonî biru*] Ashihara Yoshinobu, 1966).

²⁹³ KAWAZOE Noboru, *op. cit.*, 1973, p. 91.

²⁹⁴ KAWAZOE Noboru, *ibid.*, 1973, p. 91-92.

²⁹⁵ KAWAZOE Noboru, *ibid.*, 1973, p. 94.

réglementations architecturales et urbaines à l'ensemble du territoire, sans distinction locale, en atteste. Si la grande gare du premier XX^e siècle voit ses dimensions augmenter sans transformations typologiques majeures, cantonnée dans une situation de quasi-monument par rapport au tissu urbain environnant qui ne cesse d'être aéré, celle qui est produite à l'orée du second XX^e siècle participe à la fois à la fabrique d'autres systèmes architecturaux et urbains et à leur banalisation. Cette situation paradoxale peut être une des raisons de la faible identification de ces édifices par la critique étrangère. Elle implique surtout qu'ils appartiennent désormais à une autre catégorie que celle de l'architecture seule.

Enfin, en 1967, à la suite de la réalisation l'année précédente d'une partie de l'opération projetée à Shinjuku, *L'Architecture d'aujourd'hui* publie quatre pages de présentation du nouveau centre.²⁹⁶ Ces aménagements concernent uniquement les espaces de circulation qui assurent, en aérien et en souterrain, les liaisons piétonnes et automobiles entre les équipements ferroviaires — et leurs surfaces commerciales — et l'espace public situé à l'ouest du nœud de transport. Par rapport aux aménagements d'avant-guerre, la nouveauté de ce dispositif réside dans la continuité spatiale mise en œuvre entre la gare et l'espace extérieur, entre les niveaux inférieurs et supérieurs par un système de rampes et une vaste trémie. Le dispositif déploie une échelle urbaine inégalée jusqu'alors. C'est précisément en raison de cette échelle que quelques auteurs sélectionnent cette réalisation parmi un ensemble de productions architecturales japonaises significatives à l'époque.

En 1968, Robin Boyd publie *New Directions in Japanese Architecture* dans une collection qui a pour objectif d'offrir un panorama engagé de l'actualité architecturale d'un pays donné.²⁹⁷ L'auteur ne présente là aussi qu'un seul exemple d'une production d'architecte liée au domaine ferroviaire : Shinjuku. L'unique photographie qui en est proposée est une vue cavalière de la place et de l'édifice commercial qui la borde,²⁹⁸ où tout signe ferroviaire est évacué du cadre au profit du paysage routier. Les commentaires de l'auteur sont particulièrement négatifs en ce qui concerne l'aménagement urbain :

²⁹⁶ « Tokyo. Aménagement de la place du nouveau centre de Shinjuku », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 132, juin-juillet 1967, p. 100-103 (article non signé).

²⁹⁷ BOYD, Robin, *New Directions in Japanese Architecture*, London, Studio Vista, 1968, 128 pages. Robin Boyd (1919-1971) est de nationalité australienne, architecte praticien et enseignant au Massachusetts Institute of Technology.

²⁹⁸ La compagnie de chemins de fer privée Keiō réalise au même moment un nouveau terminal associé à un grand magasin le long des voies ferrées nord-sud.

« The identity of the smaller parts is satisfying acknowledged, but despite an obvious effort at organization the whole is incoherent. The elements enjoy a rather strained polygamous relationship to the dominating department store. An opportunity to create the larger-scale unity which Tokyo cries for was somehow missed. »²⁹⁹

Ils révèlent toutefois la spécificité de l'opération qui consiste à articuler équipement ferroviaire, programme commercial et espace public.

Plus tard, en 1985, dans *Contemporary Japanese Architecture. Its Development and Challenge*, Botond Bogнар aborde la question de la gare de manière indirecte, à travers le sujet de la fonction et de ses manipulations spatiales opérées en particulier par les architectes des années 1960.³⁰⁰ Le chapitre qu'il consacre à la production architecturale japonaise de cette époque débute en effet par le constat d'un trait commun aux différents mouvements émergents : la complexité des fonctions ou le « multifonctionnalisme », en réaction aux excès fonctionnalistes des théories modernes. Elle se traduit par l'apparition d'une nouvelle typologie de grands bâtiments analogues à de petites villes, parmi lesquels l'auteur désigne les gares de chemins de fer (au même titre que les programmes hôteliers, tertiaires, résidentiels et les grands magasins). Mais cette réévaluation du rapport forme / fonction que l'auteur remarque avec insistance, ne conduit qu'à un vocabulaire imprécis : « [...] flexible multipurpose spaces, then the more complex communication spaces and the multipurpose buildings and building complexes. »³⁰¹ Deux exemples relatifs aux transports urbains sont présentés. Le premier exemple est le grand magasin Odakyû réalisé par Sakakura Junzô en 1967 à Shinjuku, désormais typique de cette agglomération du transport et du commerce : « Thus usually the lower and underground levels are traffic junctions, while the upper ones are commercial centers. »³⁰² Cette description rend compte toutefois d'une séparation accrue des fonctions de circulation et de consommation au sein de l'organisation de ces complexes ferroviaires. La seule image qui en est proposée est une photographie en vue cavalière prise depuis le niveau bas de la place de la gare, dont les deux niveaux sont connectés par une

²⁹⁹ BOYD, Robin, *op. cit.*, 1968, p. 95.

³⁰⁰ BOGNAR, Botond, *Contemporary Japanese Architecture. Its Development and Challenge*, New York, Van Nostrand Reinhold Company, 1985, 363 pages. Chapitre « New Directions in the 1960s: Early Departures from Modern Architecture », p. 103-202. Botond Bogнар (né en 1944) est un architecte hongrois, enseignant-chercheur au Japon et aux États-Unis.

³⁰¹ BOGNAR, Botond, *ibid.*, 1985, p. 105.

³⁰² BOGNAR, Botond, *ibid.*, 1985, p. 105.

gigantesque rampe circulaire pour les véhicules. Le second exemple est le centre commercial et de loisirs Selcy (*Serushi*) de la ville nouvelle de Senri située au nord d'Ôsaka, livré en 1972 par le bureau d'architecture et d'ingénierie Fujita (*Fujita kôgyô*). Ce complexe est construit au niveau d'un nœud autoroutier, de la gare Senrichûdô qui relie directement la ville nouvelle au centre d'Ôsaka et d'une station du monorail qui mène à l'aéroport Itami.³⁰³ Il est organisé selon un dispositif d'arcades, de terrasses et de passerelles piétonnes qui délimitent une grande place linéaire, similaire en cela aux aménagements de certaines villes nouvelles européennes.³⁰⁴

Enfin, dans son *Histoire mondiale de l'architecture et de l'urbanisme modernes* de 1986, Michel Ragon, présente l'opération de Shinjuku comme « la plus grande architecture souterraine au monde avec trois gares et cinquante lignes d'autobus. »³⁰⁵ Shinjuku fait partie d'une liste de constructions récentes du pays (édifices, infrastructures, ouvrages d'art, etc.) que l'auteur décrit avec nombre de superlatifs : c'est encore une fois le gigantisme qui frappe le regard. Plus loin, il mentionne la rénovation du centre de Shinjuku d'une emprise de 96 hectares (il s'agit vraisemblablement du nouveau centre d'affaires aménagé à l'ouest de la gare, dont la réalisation commence au début des années 1960). Bien qu'il la critique pour ses excès d'aménagements souterrains, c'est à ses yeux « la seule opération d'urbanisme qui soit une réussite dans la région de Tokyo. »³⁰⁶ Cette appréciation contraste avec son commentaire écrit une trentaine d'années plus tôt, à propos de l'urbanisme au Japon qu'il juge « (...) inexistant. On n'y voit aucun travail d'ensemble. »³⁰⁷ C'est donc bien plus les dimensions et l'organisation urbaines du quartier de Shinjuku (gare et nouveau centre d'affaires), à travers leurs aspects les plus contemporains (urbanisme souterrain, séparation verticale des circulations), que ses qualités architecturales qui retiennent son attention. Il ajoute enfin que « Shinjuku est devenu un lieu de rencontres aussi bien diurnes que nocturnes. »,³⁰⁸ sans préciser à quels état ou époque antérieurs il fait référence, ni à quelle échelle. S'il s'agit du

³⁰³ Voir www.selcy.co.jp/access.html et www.osaka-monorail.co.jp

³⁰⁴ Nous pensons notamment à la Chaussée de l'Hôtel de ville de Villeneuve d'Ascq dans la métropole lilloise.

³⁰⁵ RAGON, Michel, *op. cit.*, 1986, p. 207.

³⁰⁶ RAGON, Michel, *ibid.*, 1986, p. 210.

³⁰⁷ RAGON, Michel, *op. cit.*, 1958, p. 343.

³⁰⁸ RAGON, Michel, *ibid.*, 1986, p. 210.

nouveau quartier, l'intérêt de cette remarque se situe davantage dans l'avis positif que l'auteur lui attribue alors que cette opération est généralement jugée trop « fonctionnaliste ». S'il s'agit du pôle urbain constitué autour de la gare — ce qui est plus vraisemblable —, cette remarque met l'accent sur l'urbanité et la temporalité d'un lieu décrit au préalable essentiellement comme un lieu de circulations. Implicitement, l'auteur relate un système qui superpose plusieurs valeurs (fonctionnelle, sociale, économique, etc.) sans toutefois (parvenir à) en faire une description concrète qui permettrait de visualiser l'ensemble du dispositif urbain en question.

B4. Les grandes gares du second XX^e siècle : une évolution morphologique au service de connexions à plusieurs échelles

« Et il est certain que la gare japonaise, la station-boutique, a fondamentalement une signification unique et que cette signification est érotique : achat ou rencontre. »³⁰⁹

Roland Barthes, 1967

À partir du milieu des années 1960, l'architecture japonaise contemporaine est de plus en plus diffusée. Hors des frontières de l'archipel, elle suscite un intérêt proportionnel au rythme de construction frénétique qui saisit l'ensemble du pays pendant près de trois décennies, une fois que les difficultés économiques de la reconstruction sont surmontées.³¹⁰ La production des grands architectes japonais de l'époque ne fait pas seulement l'objet de quelques pages de synthèse au sein des anthologies de l'architecture moderne écrites par les historiens les plus importants du domaine, tel que nous l'avons exposé précédemment. De nombreuses monographies entièrement consacrées à l'architecture japonaise contemporaine, des numéros spéciaux de revues étrangères sont aussi publiés au même moment.³¹¹ Ils sont souvent dus à des auteurs eux-mêmes architectes et en contact direct avec leurs homologues nippons. Certains séjournent au Japon brièvement,³¹² d'autres plus longuement dans le cadre de collaborations professionnelles ou d'échanges universitaires. La diffusion de cette abondante production architecturale contemporaine est aussi orchestrée par les médias

³⁰⁹ Extrait d'une conférence intitulée « Sémiologie et urbanisme » : BARTHES, Roland, *L'aventure sémiologique*, Paris, Seuil, 1985, p. 270. Dans ce texte, Roland Barthes précise au préalable (p. 269) qu'il « emploie indifféremment érotisme ou *socialité*. ».

³¹⁰ Aujourd'hui, même en période de récession, cet intérêt ne fléchit pas.

³¹¹ Quelques exemples d'ouvrages : BOYD, Robin, *New Directions in Japanese Architecture* (Grande-Bretagne, 1968), ALTHERR, Alfred, *3 Japanese Architects: Mayekawa, Tange, Sakakura* (Suisse, 1968), TEMPEL, Egon, *New Japanese Architecture* (États-Unis, 1969), ROSS, Michael Franklin, *Beyond Metabolism: The New Japanese Architecture* (États-Unis, 1978), etc. Quelques exemples de revues : *L'Architecture d'aujourd'hui*, « Japon » (France, 1961 puis 1966), *Architectural Design*, « The Metabolists in Japan » (Grande-Bretagne, 1964), etc. Voir la bibliographie détaillée en fin de volume.

³¹² À partir des années 1960, plusieurs manifestations en lien direct avec le monde de l'architecture — et de la ville — sont organisées par le Japon. Elles offrent de plus en plus d'occasions de visiter *in situ* les réalisations architecturales d'après-guerre. Parmi les manifestations les plus importantes : la World Design Conference à Tôkyô en 1960, le XXVIII^e Congrès mondial de la fédération internationale pour l'habitation, l'urbanisme et l'aménagement des territoires à Tôkyô en 1966, l'Exposition universelle d'Ôsaka (Expo'70) à Ôsaka en 1970, la Conférence des grandes villes mondiales à Tôkyô en 1972, etc.

spécialisés du pays. Depuis 1956, la revue d'architecture *Shinkenchiku* publie une version en langue anglaise : *The Japan Architect. International Edition of Shinkenchiku*,³¹³ dont le titre confirme l'émergence de la figure du grand architecte nippon. En 1971, l'équipe éditoriale de cette revue publie son premier guide de l'architecture japonaise (sous-entendue contemporaine) en langue anglaise.³¹⁴ Les premières lignes de la préface reflètent bien l'esprit de la nouvelle époque, celui d'une nation décomplexée et pleinement engagée dans l'hypermodernité :

« Although the modern architectural movement in Japan started to bud during the 1920's, it was not after World War II and the initial stages of democratization that it began to assume the scale of a full tide breaking with older restraints and manifesting itself in numerous important works. »³¹⁵

Aujourd'hui, l'état des lieux réalisés par ces publications témoigne quasiment en temps réel des transformations rapides à l'œuvre dans les villes japonaises au cours de cette période. Il rend également compte de la place marginale de la gare au sein des opérations sélectionnées. Ces dernières sont présentées par région et type de programme, sans hiérarchie particulière : principalement habitat, bureaux, hôtels, équipements collectifs et, à l'échelle urbaine, sont mentionnées les premières villes nouvelles telles que Senri au nord d'Ôsaka dont la construction s'échelonne de 1961 à 1968. En ce qui concerne le domaine de l'architecture ferroviaire, bien qu'une rubrique « Terminal buildings » soit incluse, peu de réalisations sont présentées (une seule dans l'édition de 1971, quatre dans celle de 1984). Alors que de grands programmes de construction ou reconstruction de gares et terminaux sont d'actualité, que la première ligne de train à grande vitesse (*shinkansen*) est mise en service en 1964 avec son lot de nouvelles gares construites successivement, ce type d'édifice trouve encore moins sa place parmi les œuvres architecturales désormais largement diffusées. À ce stade, il y a même lieu de s'interroger sur l'existence d'une architecture ferroviaire, voire plus généralement d'une architecture des équipements de transports, au Japon après la Seconde

³¹³ Le rédacteur en chef est Baba Shôzô (né en 1935). À la fin des années 1960, le titre devient : *JA The Japan Architect*.

³¹⁴ L'architecture ancienne y est aussi présentée mais de manière secondaire. *A Guide to Japanese Architecture (with an appendix on important traditional buildings)*, Tôkyô, Shinkenchiku-sha, 1971, 284 pages. Une édition révisée paraît quinze ans plus tard : *A Guide to Japanese Architecture (guide to the notable modern buildings and the famous architectural classics in Japan)*, Tôkyô, Shinkenchiku-sha, 1984, 251 pages.

³¹⁵ Préface des éditions de 1971 et 1984. Il est ensuite précisé que 436 édifices sont présentés : 396 contemporains (c'est-à-dire construits après-guerre) et 40 traditionnels (c'est-à-dire avant l'ère Meiji).

guerre mondiale.

D'une part, rattrapées par l'urbanisation, les localisations initialement périphériques des grandes gares nationales ou de certains terminaux, sont devenues centrales. D'autre part, le faisceau d'enjeux économiques au cœur desquels ces grandes opérations se trouvent propulsées au cours des années 1960, conduit à situer la production architecturale des équipements de transport à l'intersection de plusieurs domaines de compétences. Cette situation n'est certes pas nouvelle mais, à cette période, dans un contexte de développement massif des infrastructures de transport, de multiplication des opérations de rénovation urbaine lourdes et de hausse des prix du foncier, elle est indéniablement amplifiée. À l'ingénierie des transports s'ajoutent l'architecture commerciale, l'organisation des réseaux et des flux, le réaménagement des espaces publics. Autant de domaines qui réinterrogent en profondeur le statut de l'équipement ferroviaire auquel peu de grandes figures de l'architecture japonaise se sont finalement confronté. Suzuki Hiroyuki précise le contexte particulier de la commande architecturale des grands édifices au cours des années 1965-1973, qui est en réalité accaparée par les grands bureaux de construction (*zenekon*) :

« What architects could do then was twofold. They could design large, high-rise buildings, except that this was an area already monopolized by the design departments of contractors and the major planning companies. [...]. Their other option was the planning of large scale public buildings — city halls, prefectural offices, and cultural facilities, although these buildings too were designed almost exclusively by major planning firms. »³¹⁶

Aussi, dès lors que la conception des édifices ferroviaires engage un nombre croissant de domaines, une classification typologique « classique » au sein de la famille des équipements s'avère difficile, voire inadéquate. La génération des bâtiments ferroviaires des années 1960 ne se renouvelle pas seulement en termes de dimensions ou de volumétrie (augmentation des surfaces, verticalisation, etc.). Son évolution morphologique résulte davantage d'une adaptation à des situations urbaines complexes. Surtout, la gare concentre les contradictions de la ville japonaise contemporaine. D'un côté, elle se situe au cœur des projets de rationalisation du tissu urbain de la grande ville, dont la conception est amorcée avant-

³¹⁶ BANHAM, Reyner and SUZUKI Hiroyuki, (eds), *op. cit.*, 1985, p. 10.

Le terme *zenekon* provient de l'anglais *general contractor*.

guerre et la mise en œuvre aboutit au cours des années 1960. De l'autre, elle est l'objet de développements qui ne cessent de complexifier la structure urbaine qui l'accueille depuis la fin du XIX^e siècle.

Les propositions urbaines de Sakakura Junzô : la grande gare, cœur de la planification d'organisations urbaines complexes

Au tournant des années 1964 et 1965, *L'Architecture d'aujourd'hui* s'intéresse cette fois aux prolongements urbains des nouvelles opérations de transport de la capitale nippone. Dans un numéro intitulé « Construire l'avenir »,³¹⁷ la revue consacre une page descriptive au réaménagement urbain de trois secteurs de Tôkyô organisés autour de gares et terminaux ferroviaires : Shibuya, Shinjuku et Ikebukuro, tous situés à l'ouest du centre, le long de la ligne de ceinture Yamanote. Comme nous l'avons vu précédemment, au cours des années 1930, ces quartiers font l'objet de la part de la Commission régionale d'urbanisme de projets d'aménagement de places et de nouveaux axes viaires, tous inaboutis à l'exception de Shinjuku (fig. 95). Après 1945, les vicissitudes des différents plans de reconstruction de la capitale ont pour conséquence de concentrer les efforts sur des secteurs limités parmi lesquels figurent les lieux de congestion urbaine les plus critiques (fig. 96).³¹⁸ Pour ces trois sites, des études urbaines sont confiées au bureau d'architecture de Sakakura Junzô (1901-1969) en collaboration avec la municipalité, la direction de la compagnie nationale des chemins de fer et de différentes compagnies privées.³¹⁹ Les programmes sont ambitieux et intègrent désormais l'infrastructure routière et ses équipements afférents (gare routière, parking, etc.). La complexité de ces projets, publiés sous la forme de plans masse accompagnés des descriptifs des programmes, nous amène à en dresser un inventaire « topographique » (tabl. 15), c'est-à-dire qui rend compte de l'organisation des différentes composantes par niveau. Ces trois projets poursuivent l'idée de « ville verticale » élaborée à Shibuya dans le

³¹⁷ « Tokyo. Remodélation de trois secteurs », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 118, décembre 1964-janvier 1965, p. 98 (article non signé). Ce numéro est consacré aux opérations d'urbanisme marquantes de l'époque, à l'échelle internationale.

³¹⁸ À Tôkyô comme dans d'autres grandes villes (et à de rares exceptions près comme Nagoya et Hiroshima), les secteurs privilégiés sont les zones détruites, ou les zones où les questions de transport, de lutte et de prévention contre les incendies sont cruciales. D'après KOSHIZAWA Akira, *op. cit.* 1996, p. 230.

³¹⁹ Ces études sont en réalité échelonnées dans le temps : Shibuya en 1952 puis 1964, Shinjuku en 1960, Ikebukuro en 1964. Voir en annexe la chronologie de sa production en lien avec le domaine du transport ferroviaire.

projet d'aménagement de 1952 et pour le *Tôkyû kaikan* en 1954. Ils systématisent le processus de densification des sites ferroviaires en multipliant les niveaux aériens (Shibuya, Ikebukuro) ou souterrains (Shinjuku), et leurs liaisons horizontales ou verticales. Le site d'Ikebukuro fait aussi l'objet de l'adjonction d'un nouveau quartier — non contigu à la gare — désigné « centre supplémentaire (*fukutoshin*) » (fig. 97).³²⁰ Seule la proposition pour l'accès ouest de Shinjuku sera entièrement réalisée, avec quelques ajustements, en 1966.³²¹

Tableaux 15 (a), 15 (b) et 15 (c) : Programme et répartition par niveau des projets d'aménagement des sites de Shibuya, Shinjuku et Ikebukuro à Tôkyô, par Sakakura Junzô, de 1960 à 1964

Sources : TIRY-ONO, Corinne, 2011, à partir de (principalement) *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 118, décembre 1964-janvier 1965, p. 98.

DOMAINES DE PROGRAMME	FERROVIAIRE	ROUTIER	PIÉTONNIER	AUTRES
SITE DE SHIBUYA (1964)				
Niveaux supérieurs		Autoroute aérienne		Nouvel immeuble (programme non défini)
Niveau 2	Station et ligne de métro Ginza			Immeuble mixte <i>Tôkyû kaikan</i> (1954)
Niveau 1	Ligne JNR Gare et ligne Tôkyû Gare et ligne Keiô	Parking	Galeries de liaison	Grand magasin Tôkyû préexistant (1939) Nouveau grand magasin
NIVEAU DU SOL URBAIN	Gare JNR	Parking Garage Gare routière	Accès gare JNR	Centre culturel <i>Tôkyû bunka kaikan</i> (1956)
Niveau -1		Parking Commerce		Nouveaux commerces
Niveau -2		Parking		

NB : en grisé, les éléments de programme physiquement connectés.

³²⁰ Il s'agit du site de l'ancienne prison Sugamo où sera réalisée l'opération Sunshine City (*Sanshain shiti*) au cours des années 1970.

³²¹ Dans le chapitre suivant, consacré au site de Shinjuku, nous détaillons cette opération qui est liée au développement d'un nouveau centre d'affaires à l'ouest de la gare.

B – Évolution typologique des grandes gares ferroviaires :
de l'adaptation d'un modèle architectural primitif
à la généralisation d'un objet urbain complexe

DOMAINES DE PROGRAMME	FERROVIAIRE	ROUTIER	PIÉTONNIER	AUTRES
SITE DE SHINJUKU (1960)				
Niveaux supérieurs				
Niveau 2				
Niveau 1	Gare JNR	Viaduc (existant)	Accès gare JNR	
NIVEAU DU SOL URBAIN	Ligne JNR Gare et ligne Keiô Gare et ligne Odakyû	Gare routière Parking Rampe Tour de ventilation des parkings souterrains Parking au-dessus des voies Odakyû	Allée	
Niveau -1		Parking Galerie d'accès au futur centre d'affaires	Placettes Bassins Rampe Accès gare ferroviaire Accès gare routière	Nouveaux commerces
Niveau -2		Parking		

DOMAINES DE PROGRAMME	FERROVIAIRE	ROUTIER	PIÉTONNIER	AUTRES PROGRAMMES
SITE D'IKEBUKURO (1964)				
Niveaux supérieurs		Autoroute aérienne		
Niveau 2		Parking		
Niveau 1		Gare routière (au-dessus de la gare ferroviaire)		
NIVEAU DU SOL URBAIN	Gare et ligne JNR		Accès gare JNR	Quartier mixte sur dalle avec immeubles de grande hauteur
Niveau -1				
Niveau -2				

NB : en grisé, les éléments de programme physiquement connectés.



Figure 95 (gauche) : Le plan d'aménagement des places et des voies au voisinage de la gare d'Ikebukuro à Tôkyô (*Tôkyô toshikeikaku Ikebukuro eki fukin hiroba kyûgairo zu*) de 1936 élaboré par la Commission régionale d'urbanisme (échelle graphique du plan : de 0 à 300 mètres)

Source : KOSHIZAWA Akira, *Tôkyô no toshikeikaku (L'urbanisme de Tôkyô)*, Tôkyô, Iwanami shôten, coll. Iwanami shinsho 200, 1996 (1^{ère} édition : 1991), p. 103.

Figure 96 (droite) : Carte du quartier de la gare d'Ikebukuro au nord-ouest de Tôkyô, partiellement restructuré, en 1955 (Shôwa 30)

Source : NIHON CHIZU SENTÂ (dir.), *Chizu de miru Tôkyô no henshen (Les mutations de Tôkyô vues à travers les cartes)*, Tôkyô, Nihon chizu sentâ, 1996, extrait de la carte n° IV / 1955.



Légende

1. Gare routière au-dessus de la gare ferroviaire
2. Autoroute aérienne
3. Bretelle d'accès à la gare routière et aux parkings
4. Gare routière et parkings — 5. Voirie
6. Immeubles de bureaux
7. Voirie
8. Équipement — 9. Voies ferrées

Figure 97 (a) : Plan masse du projet d'aménagement du « centre supplémentaire » d'Ikebukuro (*Ikebukuro fukutoshin chiku saikaihatsu keikaku*) à Tôkyô conçu par Sakakura Junzô en 1964

Source : *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 118, décembre 1964-janvier 1965, p. 98.



Figure 97 (b) : Vue vers le sud de la maquette du projet d'aménagement du « centre supplémentaire » d'Ikebukuro (*Ikebukuro fukutoshin chiku saikaihatsu keikaku*) à Tôkyô conçu par Sakakura Junzô en 1964

Source : SAKAKURA KENCHIKU JIMUSHO / SAKAKURA ASSOCIATES, 1964.

Les années 1960 et 1970 : la grande gare, échangeur d'un système infrastructurel démultiplié

Après la guerre de Corée (1950-1953) et l'achèvement de la reconstruction, l'équipement du pays en matière d'infrastructures de transport retrouve une place prioritaire sur l'agenda des grands projets du secteur public. Aux objectifs de désengorgement des réseaux et centres urbains s'ajoutent la desserte des territoires habités de plus en plus éloignés et l'accélération des vitesses de déplacement. D'une part, la capacité des voies ferrées existantes est accrue par l'augmentation de leur nombre, en largeur quand l'emprise le permet, en souterrain dans le cas contraire. D'autre part, la construction d'infrastructures rapides, routière et ferroviaire, se met en place progressivement tandis que les lignes de métro sont peu à peu multipliées ou prolongées, en souterrain comme en aérien. Ces nouvelles infrastructures rapides (autoroutes, lignes ferroviaires à grande vitesse)³²² relient les grands centres urbains, mais également certaines localités périphériques telles que villes nouvelles ou aéroports (monorail).³²³ Elles sont en majorité aériennes pour des raisons d'efficacité et de difficulté

³²² La première ligne de train à grande vitesse est mise en service entre Tôkyô et Ôsaka en 1964, les premières autoroutes en 1965 entre Ôsaka et Nagoya (*Meishin*) et en 1969 entre Tôkyô et Nagoya (*Tômei*).

³²³ Par exemple : le Tôkyô Monorail (*Tôkyômonorêru*) est mis en service en 1964 entre la gare de Hamamatsuchô sur la ligne Yamanote et l'aéroport Haneda situé dans la baie.

d'accès au foncier. En ce qui concerne le secteur ferroviaire privé, si le déploiement des réseaux — limité aux aires métropolitaines par la législation —, atteint son plafond avant-guerre, leurs opérateurs répondent à la situation de forte croissance des déplacements entre centre et périphérie par le biais de différentes mesures techniques lourdes (enfouissement partiel des lignes, raccord avec les voies du métro pour éviter les ruptures de charges,³²⁴ etc.). Entre 1960 et 1995, que le linéaire des réseaux public et privé soit étendu ou non, globalement, le nombre de passagers ne cesse de croître (tabl. 16). Qu'elles soient publiques ou privées, les grandes gares urbaines sont transformées en plateformes de connexion de ce nouveau système d'infrastructures à plusieurs niveaux, échelles et vitesses. Le principe de partage des espaces d'accueil des voyageurs des domaines ferroviaires public et privé, qui se généralise à partir de la période de reconstruction, amenuise encore davantage la distinction de l'édifice ferroviaire par rapport aux autres bâtiments de grandes dimensions.

Face à l'augmentation importante des flux pendulaires, les architectes du département de la construction de la JNR abordent la conception des grandes gares selon un point de vue plus dynamique. Le « stationnement » fait place au « mouvement » ou, autrement dit, « le bâtiment conventionnel pour attendre s'est changé en 'bâtiment à traverser' », ou « Room-Street », qui assure les transferts.³²⁵ L'espace intérieur de la gare est considéré comme un lieu de déplacements, situé dans la continuité de l'espace urbain. Aussi développent-ils l'idée de la « gare populaire (*minshū eki*) » qui vise à favoriser « l'intégration du bâtiment voyageurs dans la ville par la commercialisation de l'espace de la gare »,³²⁶ en association avec le secteur privé. Cette idée consiste notamment à concevoir la grande gare comme un centre (*suteishon sentā*, de l'anglais *station center*) où les navetteurs disposent, désormais systématiquement, de programmes urbains à l'intérieur de l'équipement, comme le décrit un article de la revue *The Japan Architect* de 1963 à propos de la nouvelle gare de Tennō-ji à Ōsaka :

« The station center — which is to say, a railway station with other such facilities as a department store, shopping center, restaurants, hotels, or commercial offices — has come

³²⁴ Le premier exemple du genre date de 1960 avec la compagnie Keisei dont les trains empruntent le prolongement de la ligne de métro Asakusa (Oshiage-Asakusa) du nouveau réseau préfectoral (*Toei*), après l'adaptation de l'écartement de ses propres voies. D'après AOKI Eiichi *et al.*, *op. cit.*, 2000, p. 154.

³²⁵ FUJISHIMA Shigeru, « Développement de l'architecture dans les chemins de fer — Historique des bâtiments de voyageurs », in TETSUDŌ KENCHIKU KYŌKAI / ASSOCIATION OF RAILWAY ARCHITECTS, *Kokutetsu no kenchiku / Railway Architecture in Japan*, Tôkyô, Tetsudô kenchiku kyôkai, 1960, p. 74-75.

³²⁶ KITAGAWA Daijirô, « Formation de l'espace nodal ferroviaire : Paris et Tôkyô », thèse de doctorat sous la direction d'André Guillaume, École nationale des Ponts et Chaussées, 1999, tome 1, p. 201.

to be an accepted form in Japanese architecture in the years since 1950, when the first such center was built in the city of Toyohashi. »³²⁷

Tableau 16 : Évolution des réseaux et flux de passagers des transports collectifs au Japon entre 1960 et 1995

Source : AOKI Eiichi, IMASHIRO Mitsuhide, KATO Shin.ichi et WAKUDA Yasuo, *A History of Japanese Railways, 1872-1999*, Tôkyô, East Japan Railway Culture Foundation, 2000, p. 206 et 208.

Année fiscale	COMPAGNIES JNR / JR (*)		COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER PRIVÉES MAJEURES			COMPAGNIES MUNICIPALES DE TRAMWAY (**) ET MÉTRO		
	Longueur du réseau (en km)	Nombre de passagers (en milliers)	Nombre d'opérateurs	Longueur du réseau (en km)	Nombre de passagers (en milliers)	Nombre d'opérateurs	Longueur du réseau (en km)	Nombre de passagers (en milliers)
1960	20 481, 90	5 123 901	14	2 766, 90	3 951 567	18	864, 90	2 257 046
1965	20 754	6 721 827	14	2 855, 50	5 167 504	16	839, 20	2 171 064
1970	20 890, 40	6 534 477	14	2 886	5 983 011	14	405	1 590 936
1975	21 271, 90	7 048 013	14	2 854, 80	6 361 251	11	296, 80	1 604 528
1980	21 321,70	6 824 813	14	2 850, 30	6 628 870	09	309, 20	1 797 188
1985	29 788, 70	6 941 358	14	2 817	6 885 250	11	368, 80	2 120 184
1990	20 156, 50	8 357 583	15	2 863, 30	7 834 617	12	423, 10	2 645 901
1995	20 134, 80	8 982 284	15	2 864, 20	7 766 161	12	458, 70	2 761 365

(*) : 1987 est l'année de privatisation de la JNR qui devient JR. (**): les tramways sont démantelés au tournant des années 1960-1970 dans les plus grandes villes du pays comme Tôkyô, Ôsaka, Nagoya et Kyôto.

NB : en grisé, les chiffres des années de croissance.

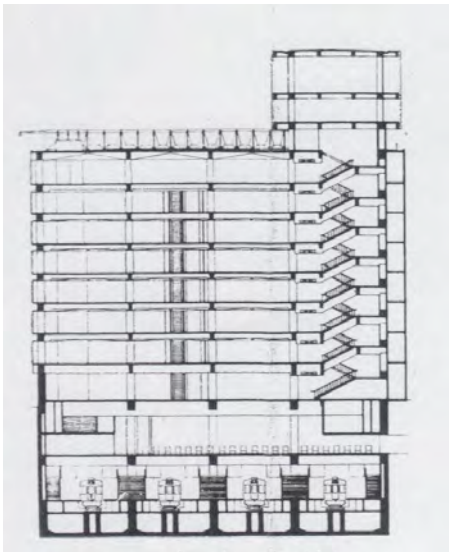
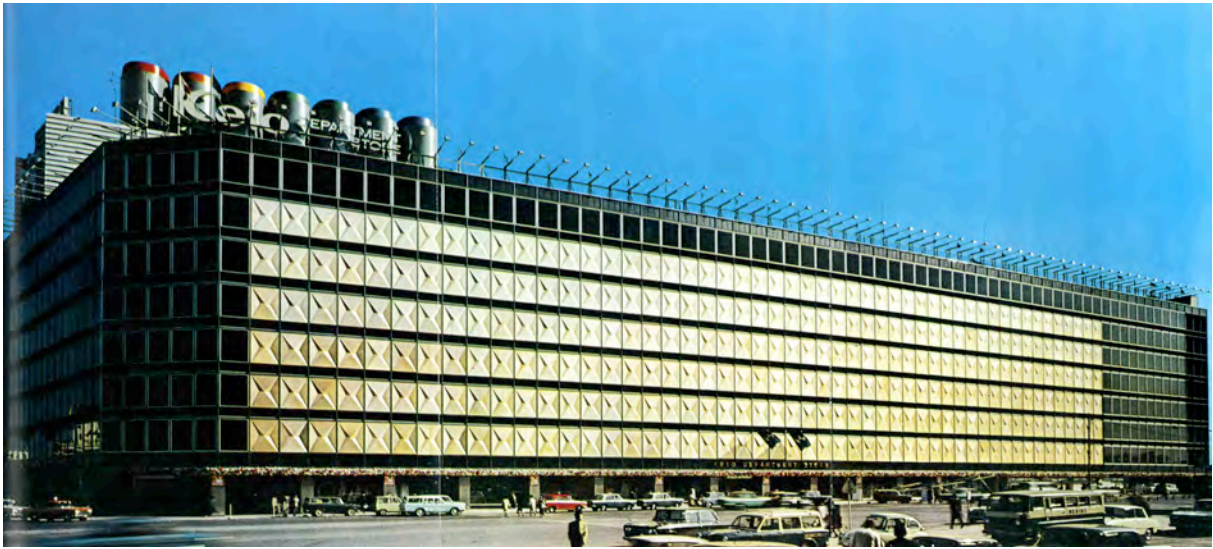
La reconstruction massive des grandes gares publiques n'est véritablement relancée qu'après une modification législative importante. En 1971, des amendements à la loi des chemins de fer nationaux permettent l'aménagement et la gestion de commerces et de bureaux à l'intérieur des gares, la gestion d'hôtels et de restaurants à l'intérieur des complexes

³²⁷ SANO Shôichi, « The Station Center in Japan », *The Japan Architect*, May 1963, p 54. La gare de Toyohashi est réalisée en 1948 et serait la première du genre, d'après KITAGAWA Daijiro, *ibid.*, 1999, p. 201.

ferroviaires, et celle de gares routières et surfaces de parking.³²⁸ Par exemple, la 3^e reconstruction de la gare d'Ôsaka a lieu en 1979 (10 500 m², 9 x 250 mètres, cinq niveaux, avec restaurants et commerces), et son extension en 1983 avec la construction juxtaposée d'un nouveau terminal (*Acty* [*Akuti Ôsaka*]) de 138 000 m² qui abrite un grand magasin (Daimaru) et un hôtel. La reconstruction des terminaux privés donne naissance à une génération d'édifices compacts et banalisés, dont le gabarit rentabilise la parcelle au maximum des coefficients d'occupation du sol autorisés (COS ; *yôseki ritsu*). En 1963, la révision du Code de la construction (*kenchiku kijun hô*) a en effet introduit le système des COS, plus flexible, qui remplace la limitation de la hauteur des immeubles jusqu'alors de 31 mètres. Dans les cas où l'infrastructure a été enterrée, la morphologie des nouveaux édifices épouse la linéarité des anciennes emprises. Hauteur maximale et densification des voies donnent naissance à une nouvelle génération d'édifices de forme oblongue dont les extensions ne peuvent plus être que souterraines. Leurs façades, aux éléments architecturaux standardisés et répétitifs, forment de vastes écrans mono orientés en bordure des places réaménagées simultanément par les pouvoirs publics. L'organisation de ces terminaux est générique : répartition des espaces de vente sur une dizaine de niveaux en moyenne (plus niveaux toiture et sous-sol), accès à l'infrastructure le plus souvent en souterrain, à l'extrémité de la parcelle, prolifération des circulations piétonnes de connexion vers les terminaux voisins. C'est notamment le cas à Tôkyô sur le site de Shinjuku avec : Keiô en 1964 (80 850 m² / huit niveaux + trois en penthouse + deux en sous-sol) (fig. 98) et Odakyû en 1967 (69 630 m² / quatorze niveaux + trois en sous-sol) ; à Nagoya : Kintetsu en 1966 (19 474 m² / dix niveaux + trois en sous-sol). Cette génération trouve son point culminant avec la réalisation du terminal de la compagnie Seibu à Shinjuku de 1974 à 1977, dont la morphologie fait désormais basculer les édifices ferroviaires dans la famille des tours (fig. 99). En raison de l'exploitation maximale d'une petite parcelle linéaire (un peu moins de 8 000 m²), et de l'usage intensif du nouveau système de bonus de COS (*sôgô sekkei*) mis en place en 1970, cet édifice de 25 niveaux (plus quatre en sous-sol et deux en penthouse, soit 49 744 m² de planchers au total) prend la forme d'une tour-écran. En termes de programme, les principales innovations sont l'aménagement d'un espace « public » à l'intérieur des limites parcellaires (l'accès piétons), l'incorporation d'un parking souterrain et d'un hôtel qui occupe la plus grande partie du volume émergent.

³²⁸ ITÔ Kuniaki et CHIBA Masatsugu, *op. cit.*, 2001, p. 13.

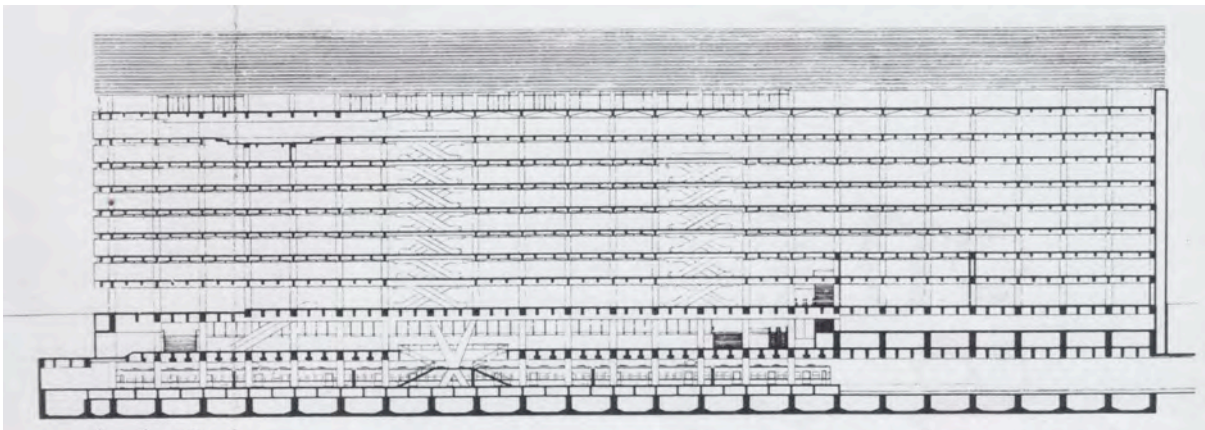
B – Évolution typologique des grandes gares ferroviaires :
de l'adaptation d'un modèle architectural primitif
à la généralisation d'un objet urbain complexe



Échelle

Coupe transversale : entre-axes des poteaux centraux = 10 mètres.

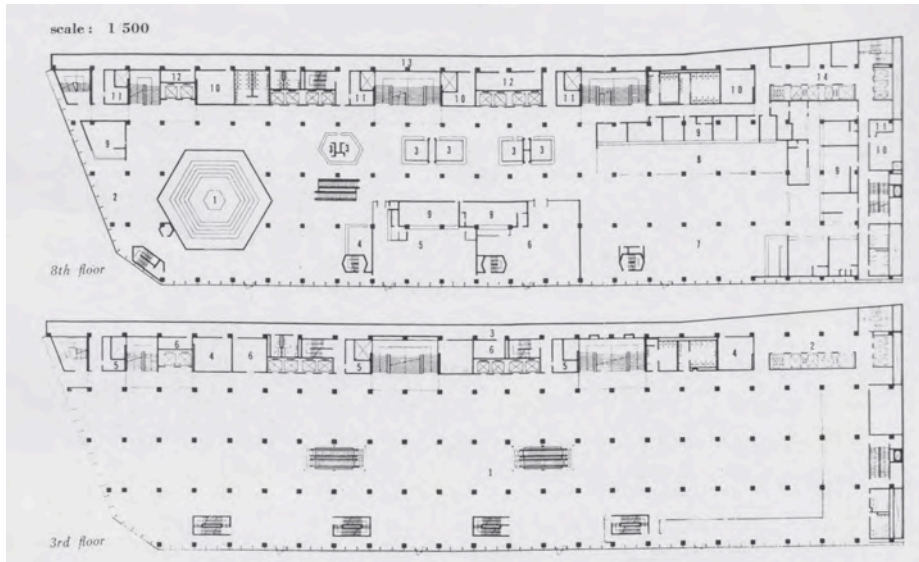
Coupe longitudinale : entre-axes des poteaux = 6,90 mètres.



Figures 98 (a), 98 (b) et 98 (c) : Vue de la façade principale (ouest), coupes transversale ouest-est et longitudinale nord-sud du bâtiment-gare Keiō Shinjuku à Tôkyô conçu par Endô Masayoshi et mis en service en 1964

Source : *The Japan Architect*, n° 107, April 1965, p. 20-21 et 24.

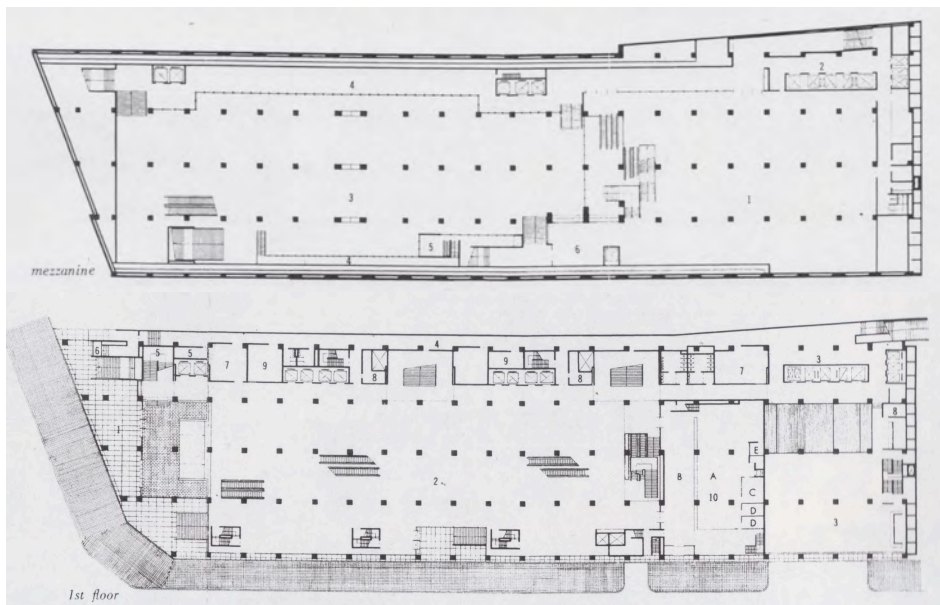
← N



Légende

Dernier niveau : 1. Hall — 2. Salle de restaurant (déjeuner) — 3. Comptoirs de restauration (déjeuner) — 4. Glacier — 5 et 6. Restaurants — 7. Salle de restaurant (dîner) — 8. Cafétéria — 9. Cuisines — 10. Locaux de rangement — 11. Locaux techniques — 12. Stockage — 13. Couloir — 14. Aire de service.

Niveau courant : 1. Surface de vente — 2. Aire de service — 3. Couloir — 4. Locaux de rangement — 5. Locaux techniques — 6. Stockage.



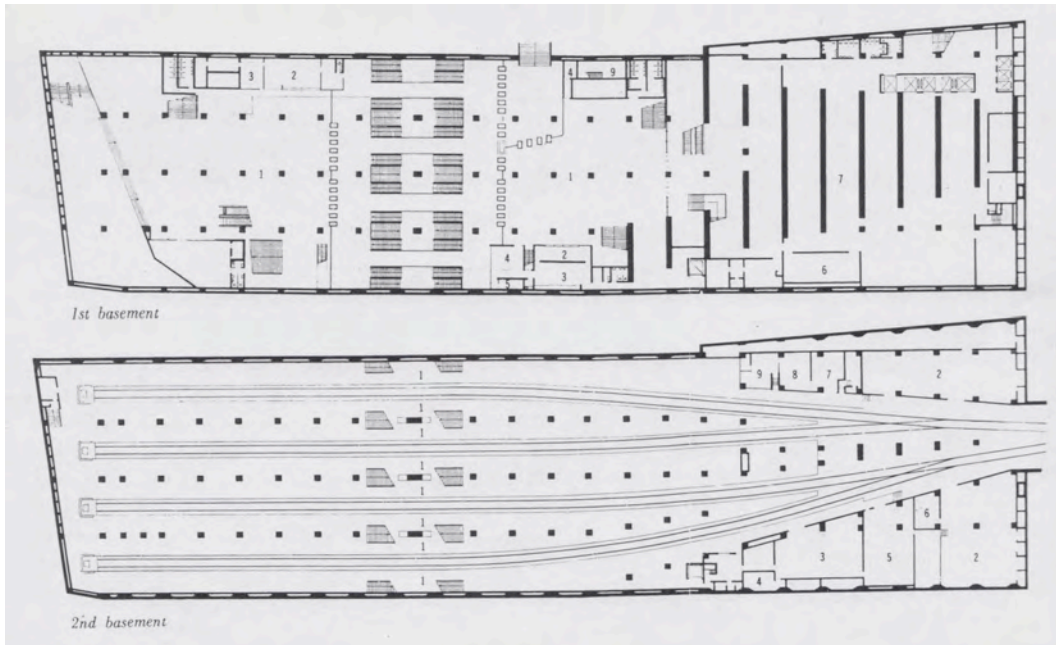
Légende

Mezzanine : 1. Surface de vente — 2. Aire de service — 3. Vide sur le rez-de-chaussée — 4. Couloir de connexion — 5. Bureau du chef de gare — 6. Corner italien — [7. Local de ventilation].

Rez-de-chaussée : 1. Hall — 2. Surface de vente — 3. Aire de service — 4. Couloir — 5. Salon de thé — 6. Point information — 7. Local de rangement — 8. Locaux techniques — 9. Stockage — 10. Banque Mitsui (A. Espace d'activité – B. Salle d'attente – C. et D. Bureaux – E. Caisse – F. Toilettes).

B – Évolution typologique des grandes gares ferroviaires :
de l'adaptation d'un modèle architectural primitif
à la généralisation d'un objet urbain complexe

← N



Légende

Niveau -1 : 1. Hall — 2. Bureau de réservation — 3. Salon — 4. Sas — 5. Local de secours — 6. Local de rangement — 7. Grand magasin — [8. Local de ventilation] — 9. Stockage.

Niveau -2 : 1. Quais — 2. Local de rangement — 3. à 9. Locaux techniques et d'opération.

Figure 98 (d) : Ensemble des plans des principaux niveaux du bâtiment-gare Keiō Shinjuku à Tôkyô conçu par Endô Masayoshi et livré en 1964

Source : *The Japan Architect*, n° 107, April 1965, p. 23-24.



Figure 99 (a) : Vue de la façade ouest du bâtiment-gare Seibu Shinjuku à Tôkyô conçu par Shimizu kensetsu / Shimizu Corporation et livré en 1977

Source : *The Japan Architect*, vol. 52, n° 8, August 1977, p. 57.

B – Évolution typologique des grandes gares ferroviaires :
de l'adaptation d'un modèle architectural primitif
à la généralisation d'un objet urbain complexe

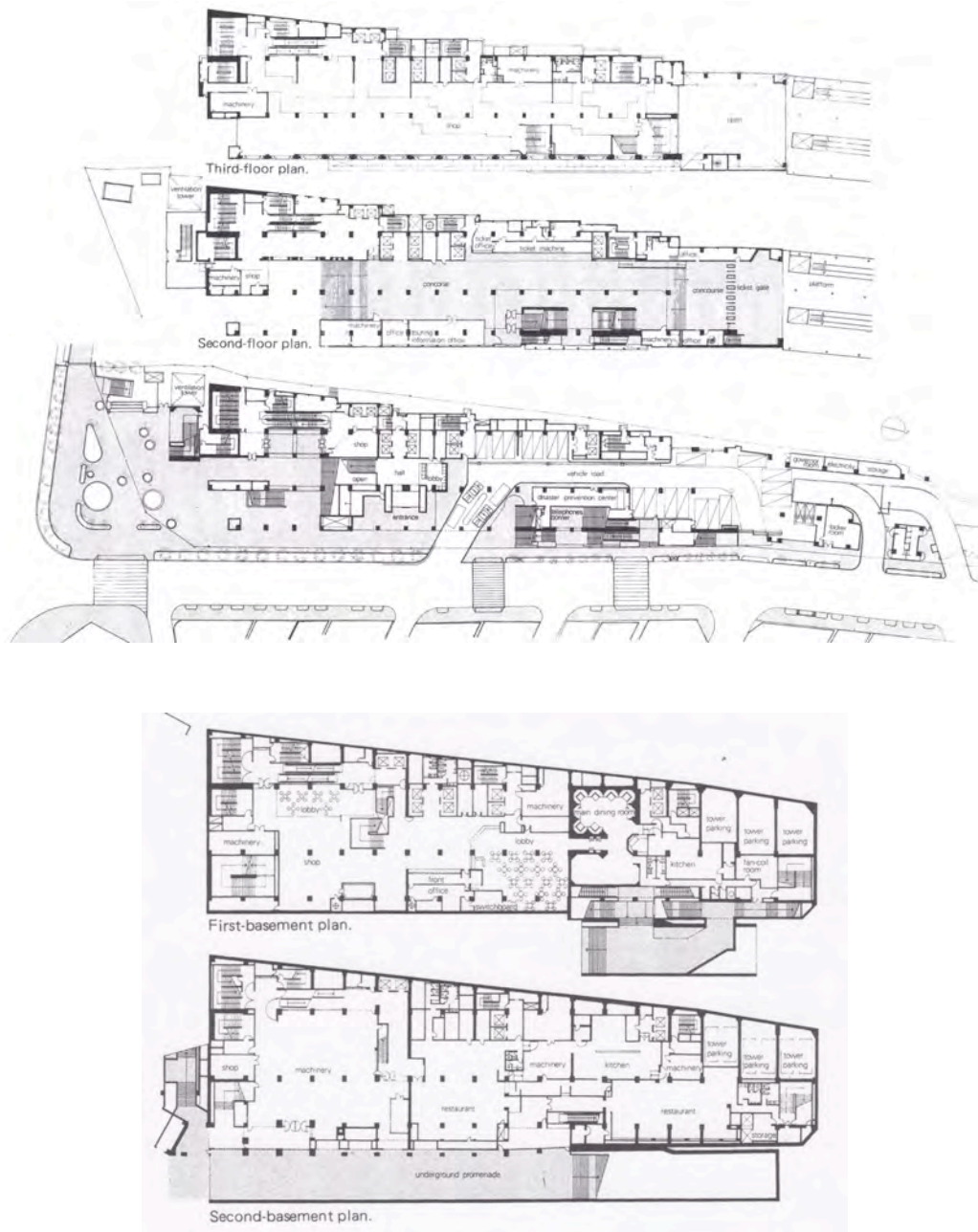


Figure 99 (b) : Ensemble des plans des principaux niveaux du bâtiment-gare Seibu Shinjuku à Tôkyô conçu par Shimizu kensetsu / Shimizu Corporation et achevé en 1977

Source : *The Japan Architect*, vol. 52, n° 8, August 1977, p. 56.

Échelle

Entre-axes des poteaux de façade = 5, 50 mètres.

Légende

De haut en bas :

Niveau 2 : commerces — Niveau 1 : terminal ferroviaire — Rez-de-chaussée : accès principaux (terminal, hôtel, parking) — Niveau -1 : accueil de l'hôtel — Niveau -2 : restaurants, machinerie.



Figure 99 (c) : Vue depuis l'est de l'accès piétons au bâtiment-gare Seibu Shinjuku à Tôkyô en 1977

Source : *The Japan Architect*, vol. 52, n° 8, August 1977, p. 58.

En cette fin de période de forte croissance,³²⁹ caractérisée par de profonds changements des pratiques de mobilité de citoyens de plus en plus motorisés, les programmes des gares incorporent quasi systématiquement de nouveaux éléments (parkings, hôtels, espaces « publics » en particulier) qui requièrent et produisent d'autres morphologies. Toutefois, c'est probablement avec la reconstruction du terminal de la compagnie privée Hankyû à Ôsaka (Umeda) que de nouvelles orientations morphologique et programmatique se manifestent pour la première fois à une échelle qui dépasse celle d'un simple édifice. Mis en service en 1973, après une décennie de conception et mise en œuvre,³³⁰ ce terminal se distingue des générations précédentes à plus d'un titre (fig. 100 à 104). Tout d'abord, sa surface de 210 790 m² est inégalée jusqu'alors. Elle se déploie à l'arrière du terminal d'avant-guerre sur des terrains délaissés par l'emprise ferroviaire. Ensuite, au monolithisme d'usage est substituée une morphologie hétérogène constituée d'un socle formé de deux îlots sur trois niveaux, surmonté ponctuellement de tours (bureaux et hôtel) tandis que sa toiture est

³²⁹ L'année 1974 marque l'apogée de la croissance du nombre de voyageurs qui utilisent le mode ferroviaire (lignes nationales), avant d'amorcer un lent déclin lié à la concurrence accrue de l'automobile. ITÔ Kuniaki et CHIBA Masatsugu, *op. cit.* 2001, p. 14.

³³⁰ Cette opération gigantesque se déroule en plusieurs phases : la conception débute en 1961, le chantier en 1966. D'après MURAMATSU Teijirô, « Balancing a long-range plan with short-range effects », *The Japan Architect*, vol. 49, n° 212, August 1974, p. 42.

aménagée en une vaste surface de parkings. Accessible en plusieurs points situés sur les faces latérales du socle, l'ensemble est innervé à l'intérieur par un long corridor souterrain ouvert sur les espaces de vente et agrémenté d'un plan d'eau linéaire.³³¹ En raison de son gigantisme et de sa complexité, Hankyû Umeda relève *a priori* bien plus d'une opération d'urbanisme que d'une simple construction architecturale, et embraye le saut d'échelle amorcé par l'opération Tôkyû à Shibuya (Tôkyô, 1954-1956) que nous avons qualifiée de prototype. Proportionnellement, les espaces dédiés au transport sont réduits au strict minimum tandis que l'ensemble se déploie désormais dans les trois directions (hauteur, largeur et profondeur). L'édifice ferroviaire n'est plus un monument monofonctionnel isolé du tissu urbain, mais une enveloppe architecturalement neutre qui abrite quantité d'activités et d'usages identiques à ceux de la ville. Il s'apparente davantage à un dispositif tridimensionnel à valeur de fragment urbain.



Figure 100 : Plan de situation (orientation nord) du complexe ferroviaire Hankyû Umeda à Ôsaka en 1994

Source : GEOGRAPHICAL SURVEY INSTITUTE, *Topographic Map Kansai, Tôkyô*, 1994 (extrait).

³³¹ Ce corridor est dénommé *Sanbangai* (littéralement : la 3^e rue). Pour une description détaillée de cet espace, voir ROTY, Thierry, « *Eki* (le relais), la gare au Japon », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 71 : « Gares en mouvements », juin 1996, p. 74-85.

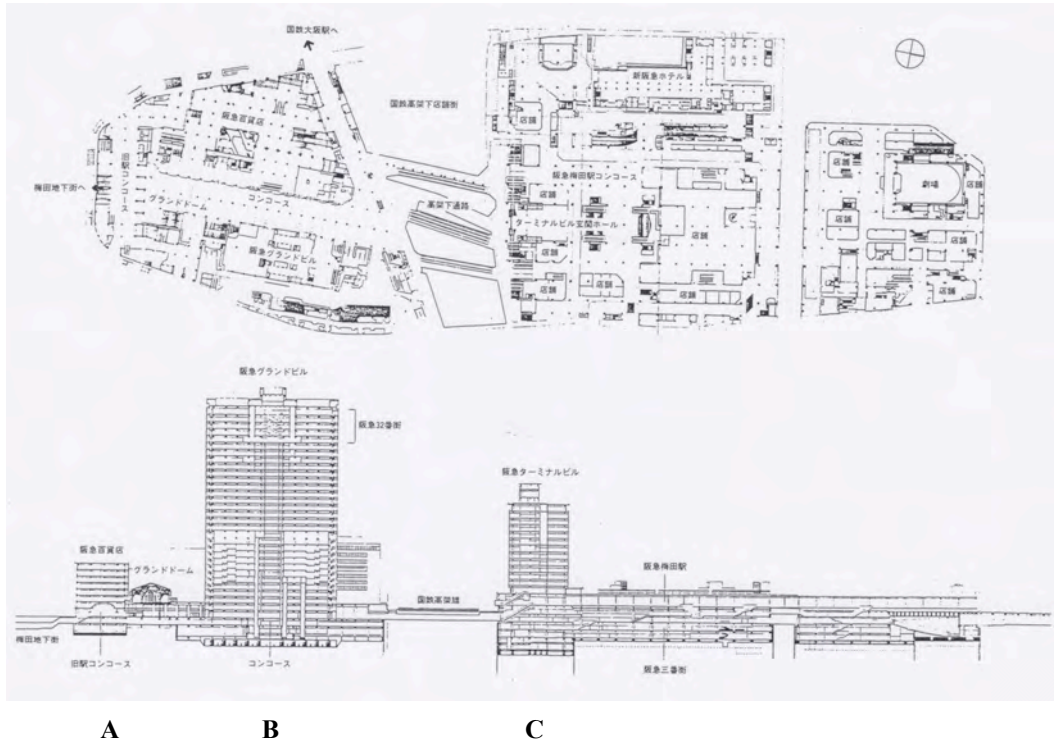


Figure 101 (a) : Plan du rez-de-chaussée et coupe longitudinale sud-nord du complexe ferroviaire Hankyū Umeda à Ôsaka conçu par Takenaka kōmuten et livré en 1973

Source : *Process Architecture*, n° 45, March 1984, p. 109.

Légende

A. Ancien terminal / grand magasin (1929) — B. Tour de bureaux — C. Nouveau terminal ferroviaire avec bureaux, commerces, équipements et parkings.

NB : Les parties B et C sont séparées en surface par les voies ferrées des chemins de fer nationaux.

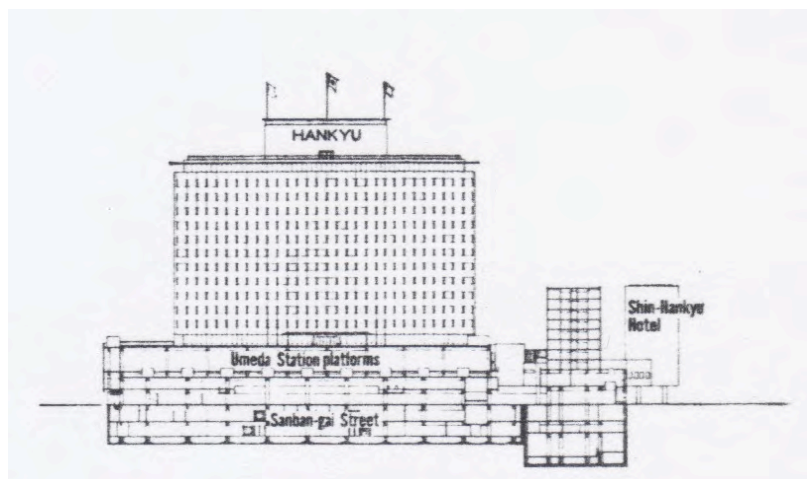
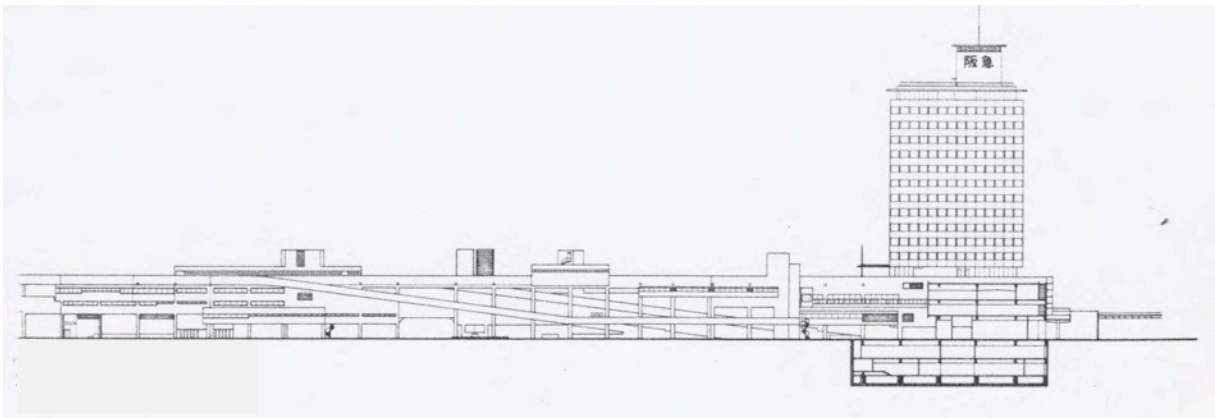
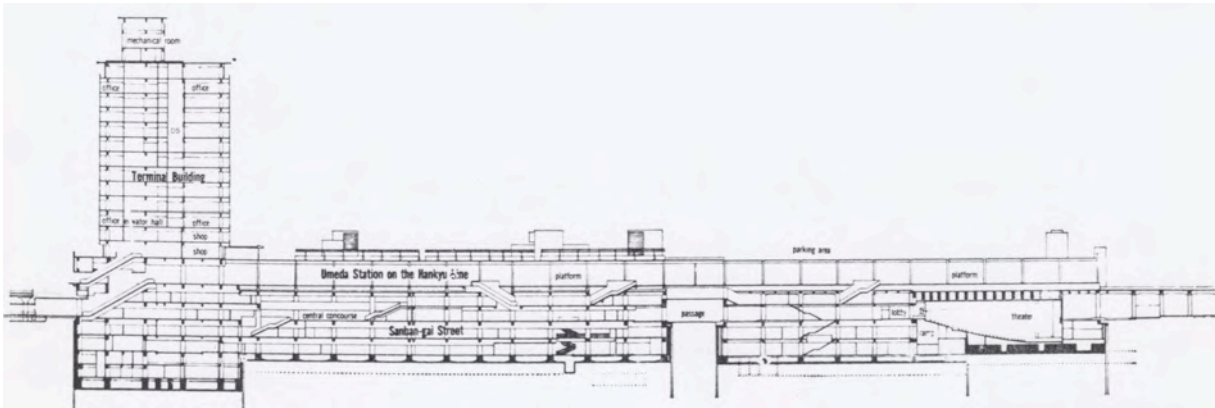


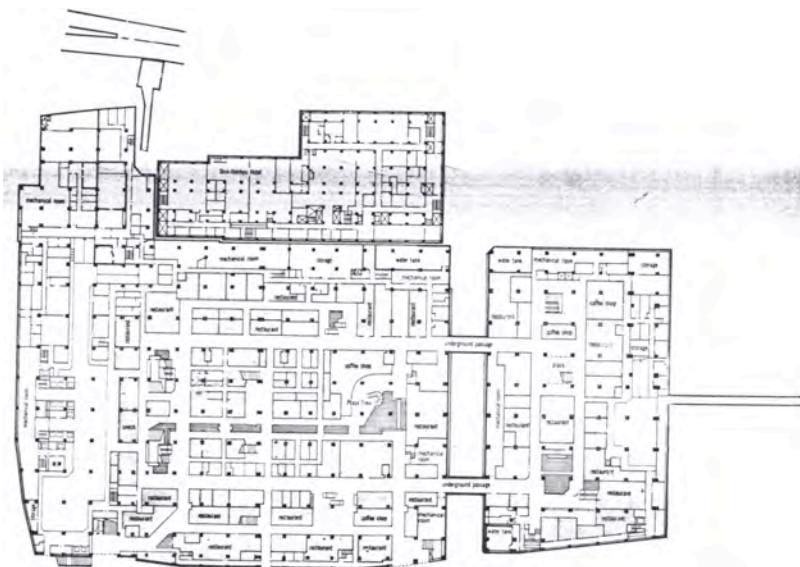
Figure 101 (b) : Coupe transversale ouest-est du nouveau terminal Hankyū Umeda à Ôsaka conçu par Takenaka kōmuten et mis en service en 1973

B – Évolution typologique des grandes gares ferroviaires :
de l'adaptation d'un modèle architectural primitif
à la généralisation d'un objet urbain complexe



Figures 101 (c) (haut) et 101 (d) (bas) : Coupe longitudinale sud-nord et façade ouest du nouveau terminal Hankyû Umeda à Ôsaka conçu par Takenaka kômuten et mis en service en 1973

Source : *The Japan Architect*, vol. 49, n° 8-212, August 1974, p. 55, 53 et 52.



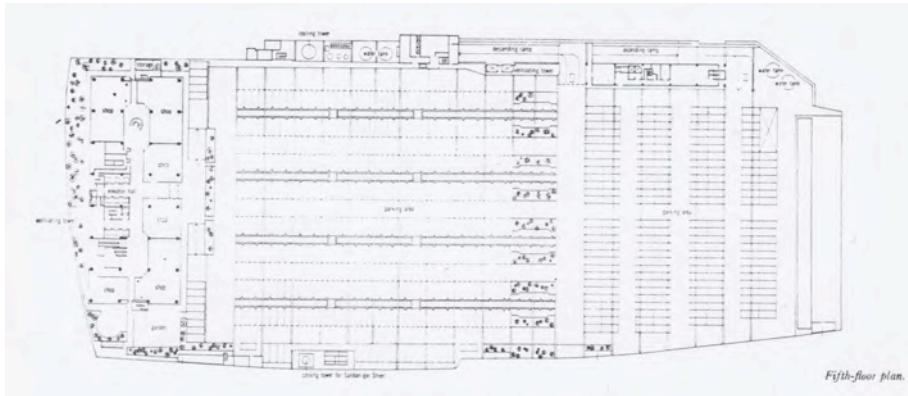
Échelle

Trame des poteaux : 13 x 13 m

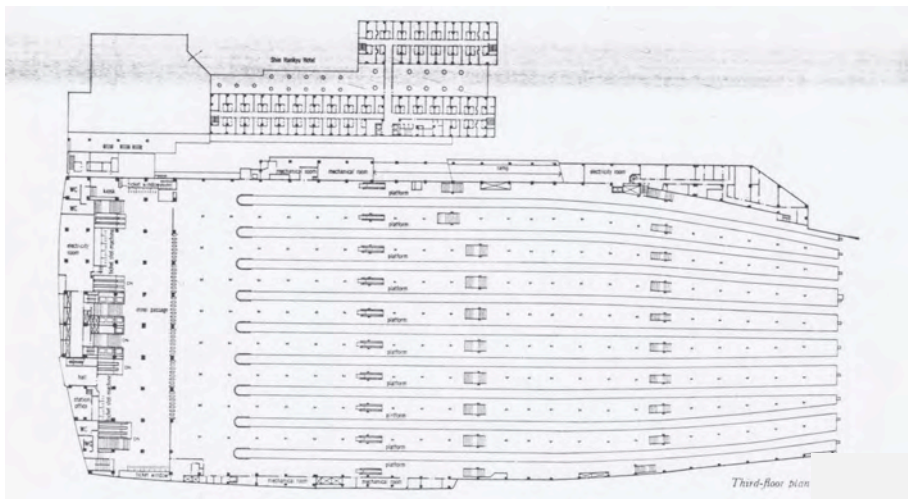
Figure 102 : Plan du niveau souterrain dit *Sanbangai* du nouveau terminal Hankyû Umeda à Ôsaka, 1973

Source : *The Japan Architect*, vol. 49, n° 8-212, August 1974, p. 54.

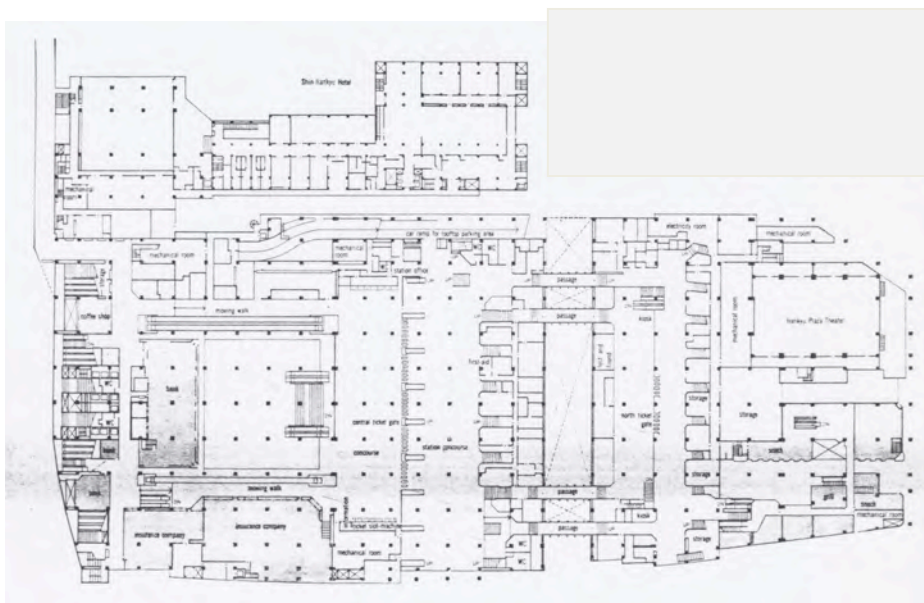
PARTIE II
Architecture et urbanisme des grandes gares :
permanence et renouvellement d'une forme de centralité



Niveau toiture
(parkings)



Niveau + 3
(voies ferrées)



Niveau + 2
(hall du terminal)

Figure 103 : Ensemble des plans des niveaux supérieurs du nouveau terminal Hankyū Umeda à Ōsaka, 1973
Source : *The Japan Architect*, vol. 49, n° 8-212, August 1974, p. 53 et 55.

B – Évolution typologique des grandes gares ferroviaires :
de l'adaptation d'un modèle architectural primitif
à la généralisation d'un objet urbain complexe

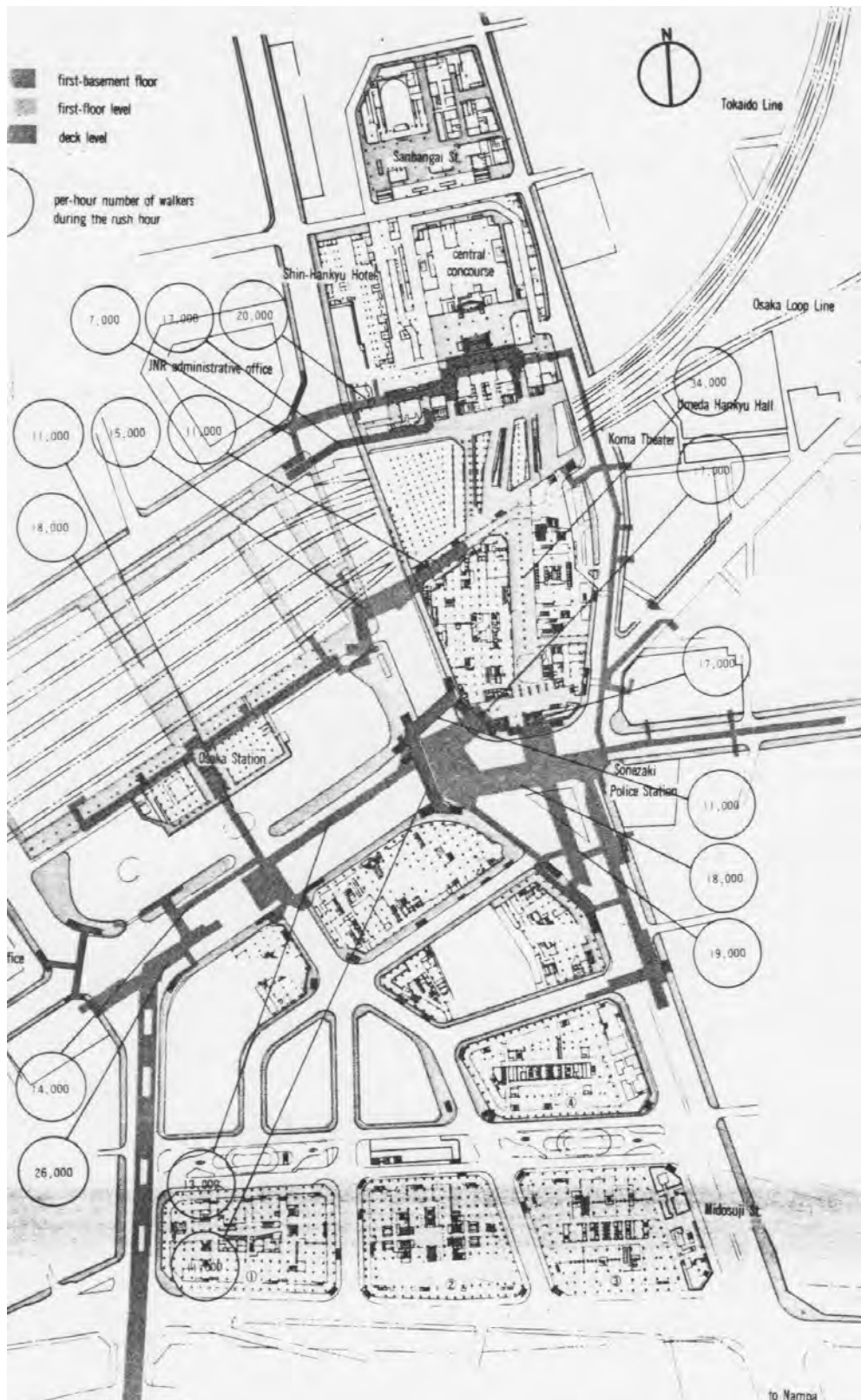


Figure 104 : Plan schématique du réseau de galeries souterraines et de passerelles piétonnes de connexion entre la gare d'Osaka (Umeda), le nouveau terminal ferroviaire Hankyū Umeda et les stations de métro du site en 1974

Source : *The Japan Architect*, vol. 49, n° 8-212, August 1974, p. 52.

Le cas particulier des gares du réseau de lignes à grande vitesse (*shinkansen*)

L'édification des premières gares de *shinkansen* par la JNR,³³² selon un mode standardisé, donne naissance à une typologie à part. La première ligne (Tôkaidô, 515 kilomètres) mise en service en 1964 entre Tôkyô et Ôsaka irrigue l'île centrale du pays qui est la plus urbanisée. L'objectif initial est double : décongestionner le trafic ferroviaire entre ces deux métropoles, qui atteint un point de saturation extrême au cours de cette période de fortes industrialisation et urbanisation de la côte orientale du pays ; participer à l'aménagement du territoire en renforçant la structure mégalopolitaine émergente du Tôkaidô (mégalopole du Tôkaidô [*Tôkaidô megaroporisu*]). Cette ligne est ensuite prolongée vers le sud de l'archipel, en 1972 puis en 1975, jusqu'à Fukuoka dans l'Île de Kyûshû qui est progressivement gagnée par l'urbanisation mégalopolitaine (ligne Sanyô, 555 kilomètres de long). En 1970, la loi du développement ferroviaire national à grande vitesse marque un tournant en termes d'objectifs. Celle-ci préconise en effet d'étendre le réseau à l'ensemble du pays afin de rééquilibrer le développement économique et revitaliser certaines régions trop écartées des pôles métropolitains centraux. Deux lignes sont alors mises en service en 1982 vers le nord de l'archipel, à partir de la capitale (ligne Tôhoku, de Tôkyô à Morioka, 500 kilomètres ; ligne Jôetsu, de Tôkyô-Ômiya à Niigata, 270 kilomètres). Depuis, d'autres lignes, courtes, sont ouvertes en région et viennent compléter par extensions successives l'armature principale du réseau à grande vitesse.³³³

Dans tous les cas, le réseau nippon à grande vitesse se caractérise par une fréquence de trafic élevée et des distances courtes de gare à gare (comparativement au réseau européen), en raison d'un réseau urbain historiquement dense. Dans ces conditions, il s'apparente davantage à un réseau interurbain : les choix de localisation des nouveaux équipements ferroviaires portent délibérément sur les centres urbains, la plupart du temps en lien direct avec les grandes gares urbaines préexistantes. Cette logique privilégie un niveau élevé d'accessibilité avec une offre intermodale complète — les voyageurs bénéficient sur place des autres modes (train, métro, bus, taxi, vélo) tant au départ qu'à l'arrivée — en contrepartie d'une absence

³³² Les douze premières gares mises en service simultanément en 1964 sont : Tôkyô, Shin Yokohama, Odawara, Atami, Shizuoka, Hamamatsu, Toyohashi, Nagoya, Gifu-Hashima, Maibara, Kyôto, Shin Ôsaka. D'après HAMAGUCHI Ryû.ichi, « The New Tokaido Line », *The Japan Architect*, n° 111, August 1965, p. 71-84.

³³³ Précisons que les nombreux obstacles topographiques du pays et les options techniques choisies (écartement spécifique des voies, infrastructure en viaduc) rendent l'implantation de toute nouvelle ligne de *shinkansen* extrêmement coûteuse. La dernière en date est un prolongement de la ligne Tôhoku jusqu'à Aomori avec la mise en service de la gare Shin Aomori en décembre 2010.

d'interconnexions aéroportuaires. Du point de vue morphologique, il en résulte que la plupart des gares de *shinkansen* sont des édifices de forme linéaire, surélevés, juxtaposés à l'équipement ferroviaire existant (Tôkyô, Nagoya, Kyôto, par exemple) ou venant le coiffer (Sendai, par exemple). Quelques-unes sont néanmoins construites à distance des gares centrales trop enkystées dans le tissu urbain environnant (Shin Yokohama en 1964, Shin Ôsaka en 1964 [fig. 105], et plus tard Shin Kôbe en 1972). À quelques exceptions près, comparées aux gares centrales, leurs surfaces sont relativement modestes (en moyenne 10 000 à 20 000 m²) (tabl. 17). Dans tous les cas, ce dispositif aérien, lié au système des voies en viaduc, évite les effets de coupure et permet l'implantation d'activités (commerces, services, etc.) au sein de l'espace libre sous l'infrastructure, qui crée un effet de socle imposant. Dans certains cas, après une période de séparation physique des trafics liée à un problème d'acquisition foncière, des projets de réaménagement de l'ensemble du pôle ferroviaire sont menés *a posteriori* pour regrouper gare de *shinkansen* et gare conventionnelle (c'est par exemple le cas de Kakegawa dans la préfecture de Shizuoka, située sur la ligne Tôkaidô).

Tableau 17 : Quelques exemples de surfaces des gares des premières lignes à grande vitesse (Tôkaidô et Sanyô) au Japon

Source : TETSUDÔ KENCHIKU KYÔKAI / ASSOCIATION OF RAILWAY ARCHITECTS, *Kokutetsu no kenchiku / Railway Architecture in Japan*, Tôkyô, Tetsudô kenchiku kyôkai, 1980, 143 pages.

NOM DES GARES (ville)	ANNÉE DE MISE EN SERVICE	SURFACE
SHIN ÔSAKA	1964	n. c.
SHIN YOKOHAMA		n. c.
SHIN KÔBE	1972	6 480 m ²
HIMEJI		11 194 m ²
OKAYAMA		33 820 m ²
FUKUYAMA	1975	11 400 m ²
HAKATA (Fukuoka)		12 351 m ²
HIROSHIMA		16 400 m ²
KOKURA (Kitakyûshû)		19 700 m ²
SENDAI	1982	n. c.

NB : « n. c. » signale que les données n'ont pu être identifiées par l'auteur.

PARTIE II

Architecture et urbanisme des grandes gares :
permanence et renouvellement d'une forme de centralité

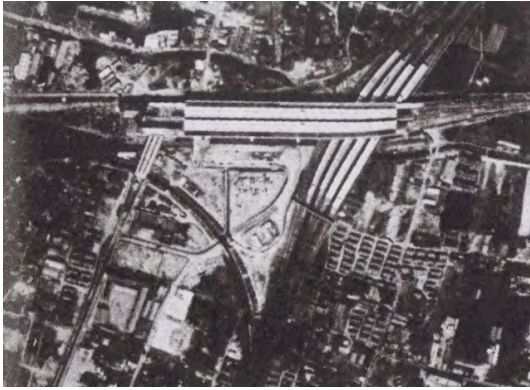
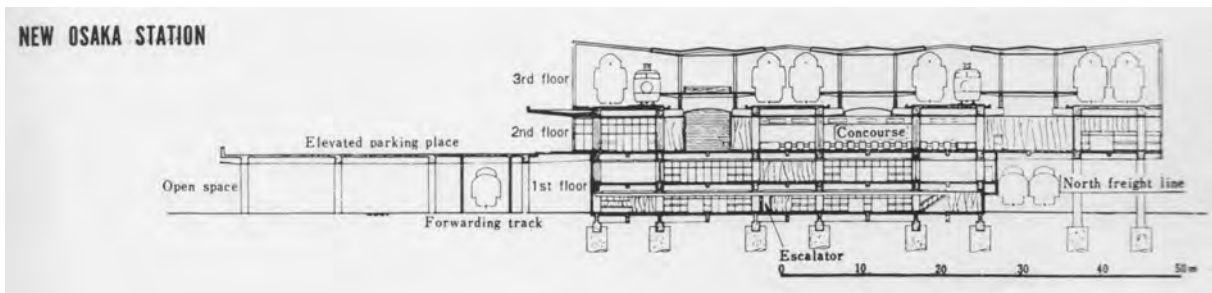
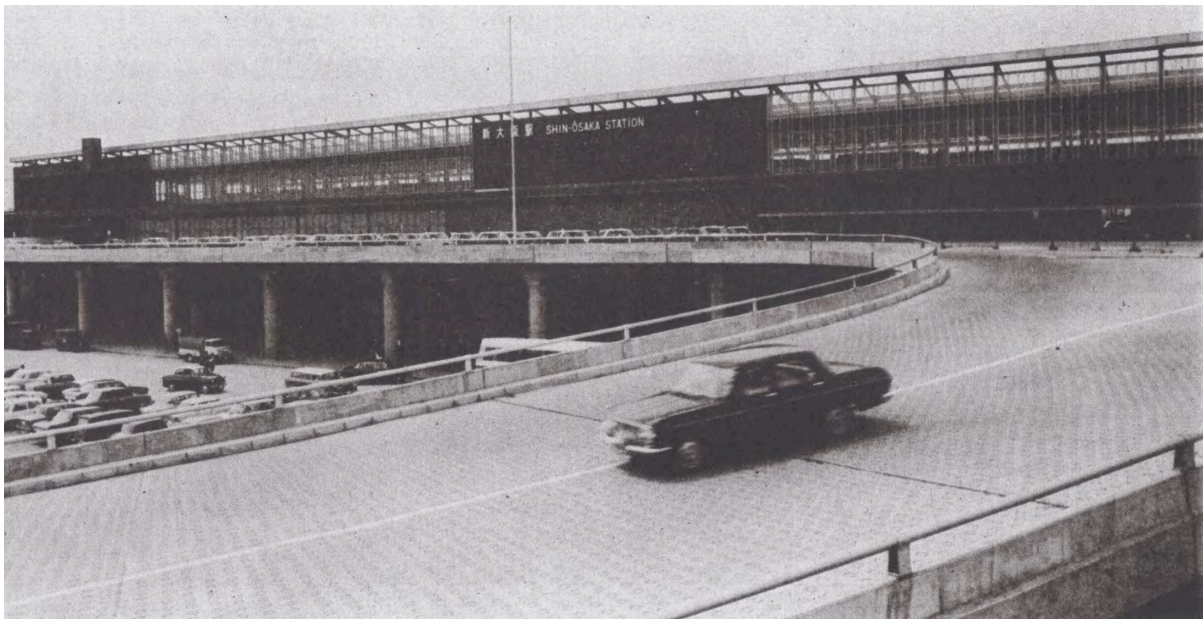


Figure 105 (a) : Vue aérienne (orientation nord) de la gare Shin Ôsaka superposée au réseau national conventionnel et mise en service en 1964



Figures 105 (b) et 105 (c) : Vue de la façade principale (sud) et coupe transversale sud-nord de la gare Shin Ôsaka mise en service en 1964

Source : *The Japan Architect*, n° 111, August 1965, p. 75 et 78.

B – Évolution typologique des grandes gares ferroviaires :
de l'adaptation d'un modèle architectural primitif
à la généralisation d'un objet urbain complexe

CHAPITRE C

Dynamique architecturale et urbaine d'une forme d'échangeur métropolitain : le cas de *Shinjuku eki* à Tôkyô

C1. Aux origines du site : des réseaux et des équipements de transport générateurs d'une forme urbaine complexe

« Everyone's gone east. Their backs to the sunset, they've been sucked into the bright halls and passages of Shinjuku Station, Tokyo's great Palace of the People, megastructure extraordinary, a labyrinth of public and private railway lines, multistory shopping centers topped by floors of restaurants, endless promenades, seedy underground plazas, ... »³³⁴

Peter Popham, 1985

En guise de synthèse des différentes thématiques abordées dans les deux parties précédentes, nous proposons l'étude détaillée d'un site représentatif, à la lumière de ses dynamiques de transformations morphologiques. Cette étude de cas vise à matérialiser plus précisément le rôle de la gare dans la fabrique d'un fragment métropolitain à valeur de centre dans la ville japonaise. Dans la mesure où il s'agit de rendre compte des mutations physiques de cet environnement construit, les matériaux employés sont essentiellement graphiques (cartographie urbaine et documents d'architecture) et photographiques.

Notre choix porte sur le site de Shinjuku à Tôkyô. Nous employons délibérément le terme de « site » pour éviter toute délimitation géographique d'un territoire *a priori*. En l'occurrence, le toponyme « Shinjuku » désigne aujourd'hui aussi bien la gare que le quartier du même nom.

Le site de Shinjuku cumule de nombreuses caractéristiques qui le distinguent d'autres sites du même type à Tôkyô et permettent de le qualifier d'archétype. C'est en effet :

- le site ferroviaire périphérique, c'est-à-dire non contigu à l'hypercentre, qui se développe le plus tôt, le plus rapidement et le plus intensément,

³³⁴ POPHAM, Peter, *Tokyo. The City at the End of the World*, Tokyo, Kodansha International, 1985, p. 104.

- l'un des sites où la présence du secteur ferroviaire privé est très importante : au total, trois compagnies ferroviaires privées y ont implanté leurs terminaux et équipements commerciaux,

- l'un des sites multimodaux où l'offre de transport est complète à l'échelle de la métropole (train, métro, bus, taxi),³³⁵

- le premier centre urbain secondaire ou complémentaire (*fukutoshin*) désigné par les autorités publiques,

- le premier site de développement d'une opération d'aménagement public d'envergure (centre d'affaires) après la reconstruction,

- la gare la plus importante de la capitale en termes de trafics de voyageurs.

Afin de mieux souligner ces spécificités, des sites sont convoqués ponctuellement à titre de comparaison. Ils sont de deux ordres : d'une part des sites périphériques de nature similaire mais d'exemplarité moindre (en particulier Shibuya et Ikebukuro), d'autre part le site central de la gare de Tôkyô pour sa valeur de contre-exemple (un seul opérateur, public à l'origine ; un seul bâtiment-voyageurs, un trafic en grande majorité national, etc.).

La nature composite de l'objet étudié convoque d'emblée plusieurs échelles : l'échelle architecturale des équipements de transport, l'échelle urbaine du quartier de gare, et l'échelle territoriale des réseaux de circulation. L'analyse de leurs relations, à la fois synchronique (aux différents moments clés du développement de la métropole) et diachronique (selon différents critères opératoires : les infrastructures, le commerce, la réglementation, etc.), doit pouvoir rendre compte des leviers de transformation du site.

À l'échelle architecturale, la reconstitution des différentes étapes de construction / reconstruction des équipements permet de mettre en évidence leur évolution morphologique.

À l'échelle urbaine, la restitution des principales transformations du tissu urbain permet d'identifier la part directe ou indirecte des équipements ferroviaires sur ces mutations.

³³⁵ Tramway y compris, jusqu'au démantèlement du réseau en 1970 dans ce quartier. À l'heure actuelle, le site de Shinjuku n'est pas desservi par le train à grande vitesse mais cette option est à l'étude.

À l'échelle territoriale, la reconstitution des implantations successives des réseaux de transport, de différentes natures, permet de préciser leur impact sur l'évolution de l'ensemble du site.

Les figures 106 et 107 rendent compte chronologiquement des principales étapes de développement du site de Shinjuku des années 1880 aux années 1980 ; elles sont regroupées à la fin de ce chapitre.

De la ville d'étape au carrefour ferroviaire

Le site de Shinjuku est déjà renommé à l'époque d'Edo (1603-1867). Une ville d'étape y est créée en 1698, du nom de Naitô Shinjuku. Le toponyme rend compte de cette création tardive par rapport à d'autres villes d'étapes développées dès le XII^e siècle. Il est en effet formé de deux idéogrammes dont l'association signifie « nouvelle auberge » ou « nouveau gîte d'étape » (*shin / atarashii* et *shuku / yado*), précédés d'un patronyme.³³⁶ Cette nouvelle ville d'étape est implantée aux confins d'Edo, à l'ouest, sur le plateau de la ville haute. Elle se développe le long de la *Kôshû kaidô* qui mène vers les préfectures actuelles de Yamanashi et Nagano. Bien que cet axe soit le plus court des grands itinéraires du pays, il n'en est pas moins fréquemment emprunté dans la mesure où son tracé assure une connexion transversale directe entre deux voies majeures (Tôkaidô et Nakasendô) du système.³³⁷ Naitô Shinjuku est un bourg prospère principalement en raison de sa localisation. C'est la dernière étape des visiteurs qui parviennent à la capitale via cet itinéraire. Ses premières bâtisses sont situées à moins de deux kilomètres de la porte Yotsuya. La partie la plus dense s'étend sur environ un kilomètre de long, bordée au sud par la rivière Tama (*Tama-gawa*). Les constructions s'étiolent ensuite le long d'une fourche composée de l'*Ôme kaidô* au nord et de la *Koshû kaidô* au sud.

La première ligne ferroviaire urbaine de Tôkyô est aménagée en 1885, à l'ouest de la cité, en périphérie. Son tracé permet de relier le nord de la capitale à la ligne de chemin de fer

³³⁶ Naitô est le patronyme de la famille propriétaire des terrains. Sur l'histoire de la ville d'étape de Naitô Shinjuku, voir WALEY, Paul, *Tokyo Now & Then. An Explorer's Guide*, New York, Weatherhill, 1984, p. 423-425, et *Tokyo: City of Stories*, New York, Weatherhill, 1991, p. 245-247.

³³⁷ « Seuls trois *daimyô* empruntaient la *Kôshû-kaidô* pour se rendre dans la capitale shôgunale, mais cette route avait une importance stratégique et économique, parce qu'elle était reliée à la Tôkaidô, outre la Nakasendô, et que de nombreuses routes secondaires la croisaient, [...] », dans *DHJ*, fascicule XIII, 1987, p. 90.

Tôkaidô située au sud-est : au départ d'Akabane, cette nouvelle voie ferrée est connectée à la ligne Tôkaidô au niveau de Shinagawa. La mise en service de la ligne Akabane-Shinagawa et celle des cinq premières stations intermédiaires (du nord au sud : Itabashi, Mejiro, Shinjuku, Shibuya, Meguro) sont concomitantes. La station de Shinjuku (*Shinjuku teishajô*) est implantée à environ 500 mètres à l'ouest de la partie la plus dense de la ville d'étape, néanmoins à proximité immédiate de constructions existantes le long de l'*Ôme kaidô*. La ligne traverse essentiellement des villages clairsemés, situés à l'extérieur des limites communales, et quelques villes d'étape. Au système radial des voies terrestres est donc superposé un système tangentiel qui instaure des liaisons inédites entre trois villes d'étapes (Itabashi, Shinjuku et Shinagawa). La ligne est ensuite doublée au départ de Shinjuku et prolongée par la compagnie privée Kôbu (future ligne Chûô après la nationalisation de 1906-1907) pour desservir d'autres localités : Tachikawa à l'ouest en 1889 et Iidamachi à l'est, en plein cœur de la cité, en 1895. À la fin du XIX^e siècle, la gare de Shinjuku constitue déjà un pivot important de la desserte ferroviaire (voyageurs et marchandises) de la capitale et de sa périphérie. En 1905, elle accueille en moyenne 2 815 voyageurs par jour tandis que la gare de Shibuya n'en reçoit encore que 547 et la toute nouvelle gare d'Ikebukuro 93...³³⁸

La densification du site par la démultiplication des lignes

Dans un premier temps, jusqu'au séisme de 1923, le site de Shinjuku s'urbanise principalement à l'est des voies, du côté de la ville. Une deuxième liaison directe au centre de Tôkyô est mise en œuvre en 1903, par le biais d'une ligne municipale de tramway (*Hanzômon sen*). Cette ligne est aménagée sur l'*Ôme kaidô* dont la section située à l'intérieur des limites communales est renommée *Shinjuku-dôri*. Après la nationalisation des chemins de fer, la ligne Akabane-Shinagawa prend le nom de « ligne Yamanote (*Yamanote sen*) ». Prolongée par tronçons successifs autour de la capitale, cette ligne circulaire sera définitivement bouclée en 1925.

Au sud et à l'ouest du site, l'activité du fret reste dominante et conduit à l'élargissement de l'emprise ferroviaire.³³⁹ Des installations industrielles liées au tri des marchandises sont

³³⁸ SHINJUKU REKISHI HAKUBUTSUKAN (MUSÉE HISTORIQUE DE SHINJUKU) (dir.), *Suteishon Shinjuku (La gare de Shinjuku)*, Tôkyô, Shinjuku rekishihakubutsukan, 2007 (édition originale : 1993), p. 35. La gare d'Ikebukuro ouvre en 1903.

³³⁹ Rappelons que, même si elles sont accessibles aux voyageurs, les premières lignes nationales ont le fret pour

développées tandis qu'un vaste site de traitement des eaux (Yodobashi) est aménagé à l'ouest du carrefour ferroviaire.³⁴⁰ À l'est des voies ferrées, d'autres lignes de tramway radiales, municipales ou privées (compagnies Keiô et Seibu), sont ouvertes au départ de la gare de Shinjuku. En 1915, la ligne de tramway électrique Keiô (*Keiô denki*) est mise en service. C'est la première ligne privée implantée sur le site de Shinjuku. Cette ligne dessert la périphérie ouest de Tôkyô en direction de Takao suivant un trajet parallèle à l'actuelle route nationale n° 20 (*Kôshû kaidô*), au sud. Le terminus urbain de la ligne est implanté à distance de la gare de Shinjuku, au lieu-dit Shinjuku Oiwake où se trouve un dépôt municipal de tramways. Simple arrêt, il est implanté sur une voie (future *Meiji-dôri* lorsqu'elle sera prolongée au nord) perpendiculaire à la ligne de tramway municipale (*shiden*) qui sillonne la Ôme kaidô (actuelle *Shinjuku-dôri*) depuis *Shinjuku ekimae* vers Hanzômon. En 1922, la ligne de tramway électrique Seibu (*Seibu kidô*) est mise en service. C'est la deuxième compagnie privée à s'implanter sur le site de Shinjuku. Elle dessert la périphérie ouest de Tôkyô en direction de Tokorozawa, en empruntant l'Ôme kaidô. Son terminus urbain se situe à l'arrière de la gare de Shinjuku, le long de la ligne Yamanote.

Dans un second temps, le site commence à s'urbaniser à l'ouest. En 1927, la compagnie de chemins de fer Odawara (*Odawara kyûkô tetsudô*, actuelle Odakyû) met en service un tronçon entre Shinjuku et Odawara, une ancienne ville d'étape située au sud-ouest de Tôkyô. C'est la troisième et dernière compagnie privée à s'implanter sur le site de Shinjuku. Son terminal est établi à l'ouest de la ligne Yamanote (il demeure à cet emplacement encore aujourd'hui). Cette période voit le trafic voyageurs exploser : en moyenne, 123 050 voyageurs fréquentent quotidiennement la gare de Shinjuku au cours de l'année 1930, soit environ le double des gares de Shibuya et d'Ikebukuro (respectivement 65 647 et 57 026 par jour la même année).³⁴¹ La démultiplication des installations de transport dilate le territoire urbain de Shinjuku et concourt à sa densification.³⁴²

vocation principale à l'origine tandis que les lignes de tramway sont entièrement dédiées au transport des voyageurs.

³⁴⁰ Les travaux débutent à la fin du XIX^e siècle et couvrent une trentaine d'hectares.

³⁴¹ SHINJUKU REKISHI HAKUBUTSUKAN (MUSÉE HISTORIQUE DE SHINJUKU) (dir.), *ibid.*, 2007, p. 35.

³⁴² Notons que, contrairement au cas de Shinagawa, le carrefour ferroviaire se développe ici au niveau de la ville d'étape.

Le développement disséminé des terminaux de transport

Si le quartier de Shinjuku est épargné par les incendies de 1923, la dynamique des travaux de reconstruction post-sismiques de la capitale offre néanmoins l'occasion d'une réorganisation importante de l'ensemble du site ferroviaire. La station de Shinjuku est déplacée au nord-est et entièrement reconstruite en 1925. La structure du nouvel édifice ferroviaire est cette fois en béton armé et son architecture présente les principes adoptés à l'époque pour les grandes gares nationales (composition tripartite et symétrique, hall central à double hauteur, façade lisse, tympan, etc.). Conformément aux caractéristiques des grandes gares japonaises, l'édifice est désolidarisé de l'infrastructure. Dans le cas de Shinjuku où l'emprise ferroviaire est importante, cette situation conduit à l'aménagement d'un système de passerelles couvertes pour assurer l'accès aux nombreux quais situés à l'arrière. En revanche, cette nouvelle localisation rapproche le bâtiment-voyageurs de la grande rue commerçante *Shinjuku-dôri* qui s'est fortement densifiée entre-temps. La nature des enseignes : grands magasins Isetan, Mitsukoshi, hôtels, salles de cinéma, dancings, ..., l'échelle des édifices qui s'y développent lui donne un caractère de centralité métropolitaine où se mêlent commerces et divertissements populaires. Implantée en bordure de l'avenue, la nouvelle gare de Shinjuku est alors une pièce urbaine intégrée au linéaire des îlots.

La même année, un pont en béton est construit au-dessus du faisceau des voies, dans le prolongement de la *Kôshû kaidô*. Au-delà des voies ferrées, à l'est, la rivière Tama est comblée. Les terrains libérés donnent lieu à un réaménagement des îlots urbains. Le terminal de la compagnie Keiô est déplacé à l'arrière d'un des îlots remaniés qui borde *Shinjuku-dôri*, et bénéficie ainsi d'un dégagement pour mieux accueillir le flot des voyageurs. Ce terminal est dénommé Keiô Shinjuku et achevé en 1927, puis à nouveau reconstruit en 1937. Même s'il est de taille modeste, le premier terminal de la compagnie Keiô adopte déjà la typologie mixte gare / grand magasin et comprend cinq niveaux.³⁴³ En 1926, la ligne de la compagnie Seibu est prolongée à l'est de la ligne Yamanote et son nouveau terminal localisé face à la gare de Shinjuku. Cette période des années 1920-1930 constitue également une nouvelle étape du développement des réseaux ferroviaires — exogène cette fois —, en relation avec l'accroissement général de la population métropolitaine et de l'urbanisation des périphéries, notamment à l'ouest (en 1930, la population de la capitale frôle les cinq millions d'habitants).

³⁴³ Dénommé « *Keiô paradaisu* ».

Prolongement des lignes suburbaines privées au départ de Shinjuku, mise en place de services express entre le centre et la périphérie (en 1933, entre la gare centrale de Tōkyō et Nakano, via Shinjuku, par exemple) confirment le rôle prépondérant du site de Shinjuku en tant que distributeur des flux à grande échelle.

À la suite de l'annexion des communes limitrophes en 1932, la municipalité de Tōkyō élabore un projet d'aménagement des terrains industriels immédiatement situés à l'ouest de l'infrastructure ferroviaire. Situé jusqu'alors à l'extérieur de la limite communale, le site fait désormais partie du territoire métropolitain.³⁴⁴ Partiellement achevé en 1941 sous la forme d'une simple place urbaine (place de l'accès ouest ou *nishi-guchi hiroba*), ce projet vise à organiser un nouvel accès à l'ensemble du site désormais saturé à l'est, dans la perspective d'y étendre la centralité. Les bombardements aériens, qui détruisent le quartier de Shinjuku en mai 1945, suspendent momentanément l'ambition du projet.

La densification du nœud (re)dessinée par l'agrégation des gares

La période de reconstruction post-conflit conduit à la réorganisation de l'ensemble du site, tant au niveau des réseaux que des équipements de transport, et au réaménagement des abords de l'infrastructure. Il faut cependant attendre le milieu des années 1960 pour qu'une nouvelle configuration urbaine du site succède à la dissémination des différents terminaux ferroviaires. Après la fin de la Seconde guerre mondiale, des installations ferroviaires temporaires à destination des voyageurs persistent pendant une grosse décennie. L'urgence concerne la reconstruction des infrastructures et le remembrement foncier. Parallèlement, le site de Shinjuku fait partie des sites désignés comme prioritaires et fait l'objet d'un vaste projet de réaménagement qui intègre l'unique opération de restructuration réalisée avant-guerre (*nishi-guchi hiroba*) par la municipalité dans le quartier.

En matière d'infrastructures ferroviaires, des travaux de rationalisation du réseau sont réalisés tant par la compagnie nationale que par les compagnies privées. Ces travaux consistent en général à enfouir l'extrémité des voies afin de libérer du foncier à proximité des anciens / futurs terminaux. C'est le cas par exemple de la ligne publique Chûō en 1958, aux

³⁴⁴ Notons que les gares ne participent pas à la logique du nouveau découpage administratif de la capitale. L'emprise du site de Shinjuku est depuis lors à cheval sur deux arrondissements nouvellement créés en 1947 : Shinjuku-ku et Shibuya-ku. Le premier résulte de la fusion de trois arrondissements contigus : respectivement Yodobashi-ku à l'ouest (annexé), Ushigome-ku à l'est et Yotsuya-ku au sud ; le second est entièrement annexé.

abords du site est, ou de la ligne privée Keiô en 1963. Parallèlement, le réseau souterrain est développé et diversifié avec la réalisation de la première ligne de métro qui dessert directement le site de Shinjuku (ligne Marunouchi entre Shinjuku et Kasumigaseki, 1959). Première réalisation d'après-guerre du réseau souterrain, son tracé est-ouest vise à désengorger et fluidifier les déplacements entre la périphérie occidentale et le centre de la capitale. Implantées sous *Shinjuku-dôri*, les deux premières stations de la ligne sont reliées par un corridor souterrain qui donne accès aux commerces phares de l'avenue (grands magasins Isetan et Mitsukoshi, la grande librairie Kinokuniya).

Au regard de l'échelle relativement modeste de la plupart des opérations d'aménagement de la capitale à cette époque, généralement de l'ordre de l'édifice, la restructuration architecturale et urbaine du secteur nord du carrefour ferroviaire de Shinjuku fait figure d'exception. Si chaque compagnie ferroviaire projette indépendamment la reconstruction de son terminal propre, la rationalisation du réseau permet tout d'abord de concentrer les nouveaux édifices au plus près de l'infrastructure. Au système disséminé d'avant-guerre se substituent une densification linéaire de l'emprise ferroviaire et une exploitation importante des espaces souterrains pour la circulation piétonne et automobile. Le nouveau terminal de la compagnie privée Keiô est achevé en 1964, en bordure de la place de l'accès ouest dont il dessine les premières limites.³⁴⁵ La morphologie de ce grand équipement exploite le type gare / grand magasin en coiffant l'infrastructure souterraine de plusieurs niveaux de surfaces commerciales jusqu'à l'aménagement en toiture d'espaces de détente, le tout surmonté d'enseignes lumineuses. La compagnie nationale se réimplante sur le site en construisant successivement deux terminaux distincts et un double accès partagé avec les compagnies privées. Tous sont reliés en sous-sol, sous le faisceau des voies, par de vastes espaces de circulation.³⁴⁶ Le dispositif d'accès aux quais est alors entièrement inversé, et cette nouvelle gare composite « à trois têtes » peut être qualifiée de souterraine. Le terminal sud (*minami-guchi konkôsu*) est achevé en 1960, le long du pont de la *Kôshû kaidô* : c'est un

³⁴⁵ L'édifice est conçu par l'architecte Endô Masayoshi (né en 1920). La compagnie privée Seibu livre son nouveau terminal en 1965 et le reconstruira entièrement en 1977. Implanté à distance du complexe ferroviaire de Shinjuku, au nord est, l'édifice n'a pas de liaison directe — hormis une souterraine — avec l'ensemble du système à l'œuvre dans les années 1960.

³⁴⁶ Précisons que l'infrastructure ferroviaire principale est ici à niveau. Dans sa partie la plus large, le faisceau comporte quatorze quais (près de 150 mètres). Sans doute trop coûteuse, l'option de l'enfouissement n'est pas à l'ordre du jour.

édifice-pont disposé perpendiculairement aux voies, démuné de façade et entièrement ouvert sur l'espace urbain.³⁴⁷ Le terminal est (*higashi-guchi eki biru*) est livré en 1964.³⁴⁸ Il est construit à l'emplacement de la gare d'avant-guerre, le long des voies. C'est l'équipement phare de la compagnie sur le site de Shinjuku. Parmi les trois, il est le seul à comporter des surfaces commerciales et des bureaux sur plusieurs niveaux, ainsi qu'un parking souterrain. Enfin, à l'ouest (*nishi-guchi*), un double accès à l'ensemble du système est mis en service en 1967. En 1965, au moment où la quasi totalité du système est en place, la moyenne journalière des voyageurs sur l'ensemble du site approche le million — selon la répartition suivante : lignes nationales / 457 000, ligne de métro (Marunouchi) / 109 000, ligne Odakyû / 176 000, ligne Keiô / 166 000. En termes de trafic voyageurs, Shinjuku devient à cette époque la gare la plus fréquentée de la capitale — et par conséquent du pays — et dépasse quantitativement la gare centrale. Pour les utilisateurs comme pour les opérateurs, le site devient l'emblème de la congestion urbaine de la métropole. Cette situation explique en partie les ajustements constamment réalisés, jusqu'à aujourd'hui encore, pour fluidifier flux et trafics (tabl. 18).

Tableau 18 : Nombre de passagers quotidiens montant et descendant dans les gares de Shinjuku à Tôkyô en 2005

Source : SHINJUKU-KU (dir.), *Shinjuku toki monogatari. Shinjuku-ku 60 nen shi (Récit du temps de Shinjuku. 60 ans d'histoire de l'arrondissement de Shinjuku)*, Tôkyô, Tôkyô-to Shinjuku-ku, 2007, p. 233.

RÉSEAUX NOMS DES LIGNES	CHEMINS DE FER				MÉTRO		
	East JR	Keiô	Odakyû	Seibu	Marunouchi	Shinjuku	Ôedo
TOTAL							
3 535 287	1 495 860	719 946	486 765	195 171	238 421	235 491	163 633

NB : Données pour les jours de semaine.

³⁴⁷ Détruit par un incendie, l'édifice est à nouveau reconstruit puis remis en service en 1963. Notons que la dénomination *konkôsu* (de l'anglais *concourse*) rend compte de la morphologie de l'équipement qui n'est qu'un grand hall entièrement ouvert sur la rue.

³⁴⁸ Ce bâtiment est rénové en 1978 et prend le nom de My City (*Maishiti*), puis il est rebaptisé Lumine East (*Rumine isuto*) au début des années 2000. Lumine est le nom d'une des chaînes de grands magasins des gares de la compagnie East JR.

C – Dynamique architecturale et urbaine d'une forme d'échangeur métropolitain :
le cas de *Shinjuku eki* à Tôkyô

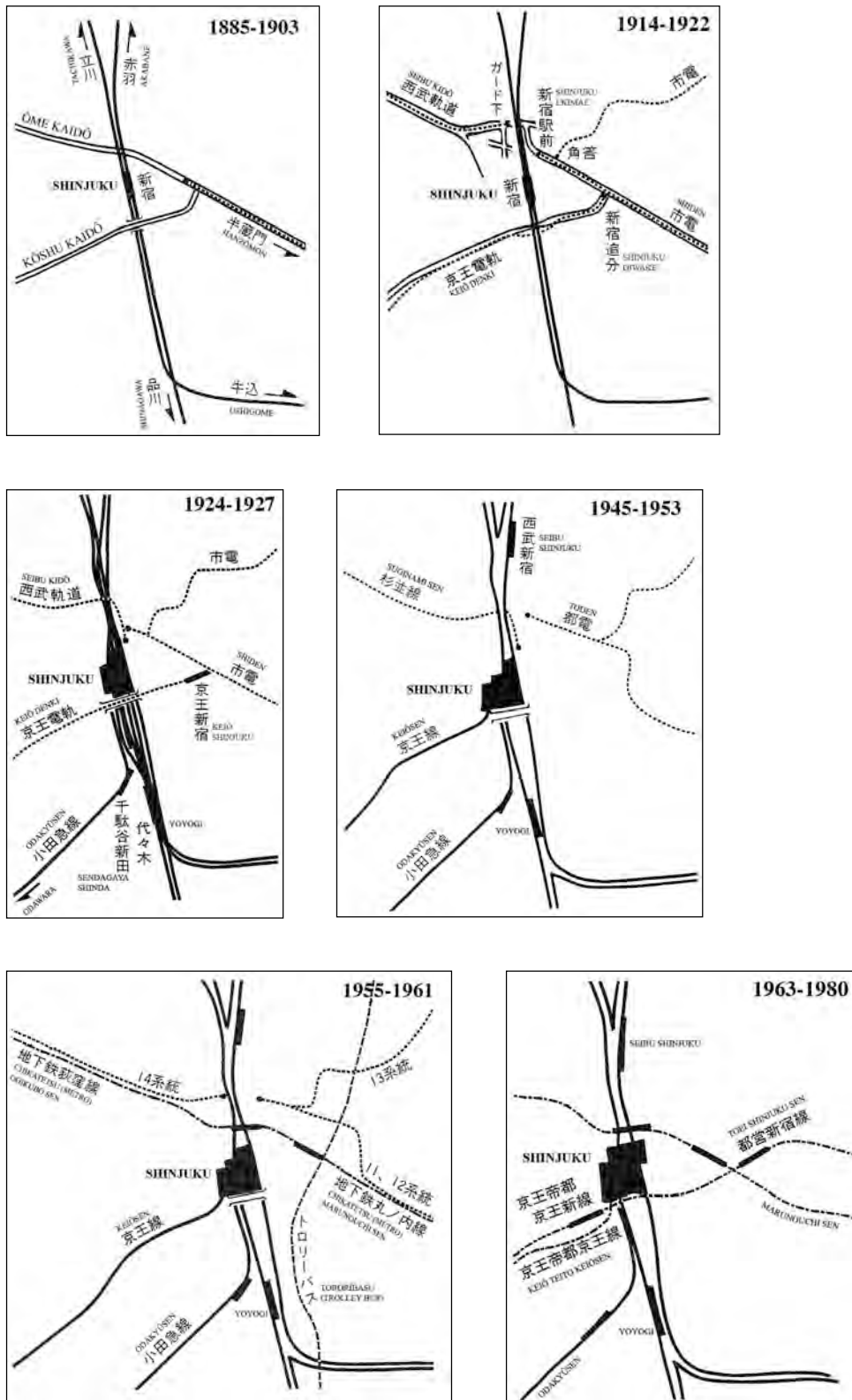
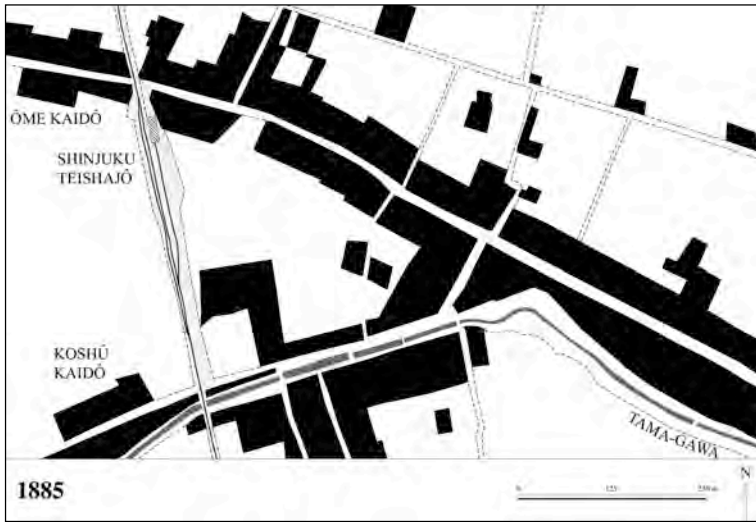


Figure 106 : Ensemble de schémas de l'évolution du développement des réseaux ferrés de transport collectif (train, tramway, métro) du site des gares de Shinjuku à Tôkyô de 1885 à 1980

Source : MISHIMA Fujio et UBUGATA Yoshio, (dir.), *Tetsudô to machi. Shinjuku eki (Les chemins de fer et la ville. La gare de Shinjuku)*, Tôkyô, Taishô shuppan, 2000, p. 100-101 et 104.

PARTIE II
Architecture et urbanisme des grandes gares :
permanence et renouvellement d'une forme de centralité



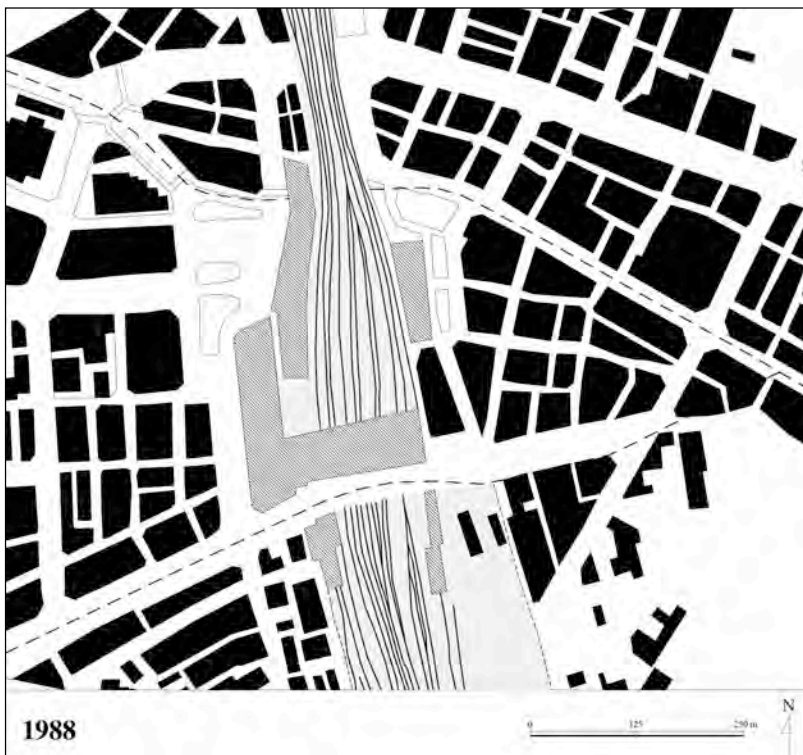
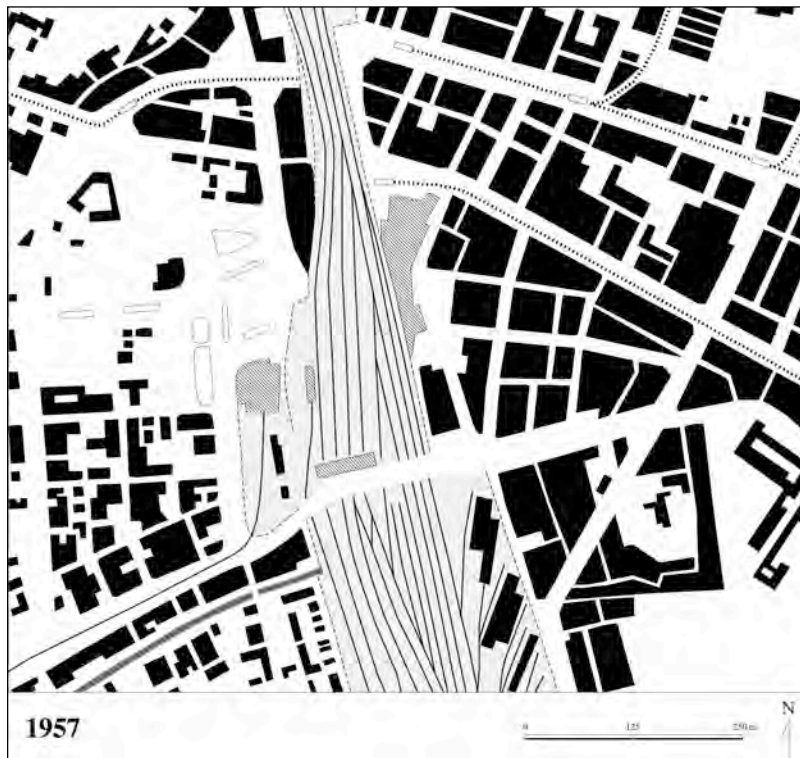


Figure 107 : Ensemble de cartes schématiques de la densification du site des gares de Shinjuku à Tôkyô de 1885 à 1988 (NB : en grisé hachuré, les équipements ferroviaires ; en grisé : les terrains des différentes compagnies)

Source : TIRY-ONO, Corinne, 2011, d'après les cartes historiques correspondantes.

C2. Des projets d'aménagement à l'appui de nouvelles conceptions des espaces « publics »

« Une gare, Shinjuku ? Plutôt une curieuse créature, sortie de l'imagination d'un apprenti-sorcier de l'architecture qui aurait été dépassé par la croissance, [...] »³⁴⁹

Jean-François Sabouret, 2011

L'invention d'une place verticale et la « découverte » de l'espace souterrain

Dans le cas de Shinjuku, le principe de maîtrise d'ouvrage partagée mis en place au moment de la reconstruction pour aider le renouveau des grandes gares nationales, est appliqué de manière de plus en plus sophistiquée. Cette évolution, qui prend différentes formes, est une des clés de mutation de ce site. À l'instar de la plupart des sites ferroviaires, chaque terminal reconstruit conserve son autonomie volumétrique et architecturale, tandis que les espaces intermédiaires — extérieurs ou intérieurs — sont conçus plus ou moins conjointement, de manière à lier l'ensemble en un vaste circuit fluide et continu. Ici, la perspective du futur centre d'affaires dont le projet est entériné par le Ministère de la Construction (*kensetsushô*) en 1960, à 300 mètres de l'accès ouest des gares, conduit à développer ce principe également à l'échelle urbaine. L'enjeu est d'assurer une liaison entre le complexe ferroviaire et le centre d'affaires, de dynamiser la reconversion du quartier intermédiaire qui est encore à dominante industrielle. L'option retenue consiste à remodeler l'ensemble de l'accès ouest (*nishi-guchi*) du site ferroviaire, dont le modeste réaménagement issu du plan de 1934 n'est plus à l'échelle des enjeux (fig. 108).³⁵⁰

La Ville de Tôkyô et la compagnie privée Odakyû, et dans une moindre mesure la compagnie nationale JNR, sont les principaux maîtres d'ouvrage du projet tandis que l'ensemble de la maîtrise d'œuvre est confié à un unique architecte, indépendant, Sakakura Junzô (1901-1969). La commande comprend la conception du nouveau terminal d'Odakyû (il sera achevé en 1967) d'une part, et le réaménagement de la place ouest à équiper d'une gare

³⁴⁹ SABOURET, Jean-François, *Japon. La fabrique des futurs*, Paris, CNRS Éditions, 2011, p. 24.

³⁵⁰ Un concours d'urbanisme avait été initié pour le site de Shinjuku (gare et centre d'affaires) par l'urbaniste Ishikawa Hideaki (1893-1955) lors de la reconstruction de Tôkyô. Remporté par Uchida Yoshifumi (1913-1946), le projet n'a pas eu de suite. Voir à ce sujet HEIN, Carola, « Visionary Plans and Planners. Japanese Traditions and Western Influences », in FIÉVÉ, Nicolas and WALEY, Paul, (eds), *Japanese Capitals in Historical Perspective. Place, Power and Memory in Kyoto, Edo and Tokyo*, London, RoutledgeCurzon, 2003, p. 309-346.

routière, d'une station de taxis et de parkings d'autre part. La proposition de Sakakura Junzô, qui sera livrée en 1966 en ce qui concerne les espaces publics,³⁵¹ rompt avec le dispositif gare / place de gare tel qu'il est généralement pensé lorsque la gare est appréhendée en tant qu'édifice à valeur monumentale. L'architecte aborde en effet ici la relation entre équipement de transport et espace urbain du point de vue du mouvement : la dynamique des flux guide l'architecture de son dispositif. L'exiguïté du terrain, les variations topographiques du site et la multitude de connexions physiques à intégrer sont les contraintes majeures du projet. Par exemple, un décalage de niveaux important existe entre les deux sites à connecter : les circulations piétonnes au sein du complexe ferroviaire sont organisées en sous-sol alors que le dispositif piétonnier prévu pour le futur centre d'affaires est un réseau de passerelles aériennes.³⁵² La proposition de Sakakura opère délibérément une inversion des localisations et statuts habituels des éléments du programme. La place est logée à l'intérieur de l'enveloppe bâtie du complexe ferroviaire, en sous-sol, mais elle est en partie à ciel ouvert, tandis que l'espace extérieur, à niveau, est entièrement dédié aux circuits des différents modes de transport motorisés (voitures, bus, taxis). Pour l'architecte, le choix d'un dispositif à deux niveaux provient principalement de la contrainte automobile : « The double-layer construction—vehicular plaza above, pedestrian plaza below—results from the necessity of allowing vehicles in the site. »³⁵³ La percée d'une vaste trémie — d'un diamètre de quelque 50 mètres — offre une liaison fonctionnelle et visuelle directe entre les deux systèmes, un apport de lumière naturelle et une ventilation de la place dite « souterraine » (*chika hiroba*). Celle-ci est un vaste espace où les piétons circulent librement, agrémentés des équipements habituels d'un espace public (fontaines, signalisation, éclairage, etc.). Deux grandes rampes en circonvolution assurent l'accès des véhicules à cet espace (dépose-minute, taxis) et aux parkings situés aux 2^e et 3^e sous-sols.³⁵⁴ L'ensemble de l'ouvrage est réalisé en béton, laissé

³⁵¹ Si le projet est approuvé dans ses grandes lignes dès 1960, le chantier ne débute qu'en 1964. D'après SAKAKURA Junzô, « The Shinjuku West Station Development Project. Shinjuku West Station Building », *The Japan Architect*, n° 141, 1968, p. 66.

³⁵² Sur la conception du système urbain du centre d'affaires de Shinjuku, voir BOURDIER Marc, « La dalle au Japon, passerelle New Look ? » et « Fiche technique – Shinjuku », in PATTYN, Christian (dir.), *L'urbanisme de dalles. Continuités et ruptures*, Paris, Presses de l'ENPC, 1995, p. 126-128 et 137-140.

³⁵³ Ce choix radical ne manque pas d'être critiqué, comme le précise aussi l'architecte dans son texte de présentation du projet. SAKAKURA Junzô, *The Japan Architect*, n° 141, 1968, p. 68.

³⁵⁴ Le projet prévoit un axe souterrain de circulation mixte (piétons, voitures) de 300 mètres de long entre la nouvelle place souterraine et le dessous de la dalle du quartier d'affaires. Cet axe est progressivement réalisé par la Ville et entièrement piétonnier aujourd'hui.

apparent, dont la plasticité répond parfaitement à l'idée de fluidité d'un tel dispositif. Sa tridimensionnalité assure la circulation de flux de toutes natures, naturels ou artificiels, visibles ou invisibles. Cette dynamique se traduit aussi par l'émergence de grands cônes de ventilation mécanique, qui ponctuent chaque extrémité de la plateforme « à niveau ». Ils sont traités par l'architecte comme de véritables *landmarks* urbains. Ce nouvel accès, vers les trois terminaux ferroviaires (JNR, Odakyû, Keiô) et leurs espaces commerciaux respectifs d'une part, vers l'ensemble des galeries souterraines du site d'autre part, est une sorte de carrefour tridimensionnel (*rittai kôsatên*) et multidirectionnel, le nœud de tous les réseaux co-présents (ferroviaire, commercial, piétonnier, souterrain, aérien, etc.).³⁵⁵ S'il y a monumentalisation, son objet est ici avant tout le spectacle « moderne » des flux (fig. 109).

Par ailleurs, certains des architectes de l'équipe de conception mettent en avant d'autres références que celles des théories urbaines occidentales de la séparation des trafics. Particulièrement prisé à partir de la fin des années 1950 dans les projets d'urbanisme de nombreuses villes européennes ou américaines, ce principe consiste à superposer la circulation des piétons à celle des véhicules motorisés.³⁵⁶ À l'occasion d'une des nombreuses publications du projet de Shinjuku, alors à peine livré, Azuma Takamitsu (né en 1933) et Tanaka Kazuaki (né en 1936), s'expriment au sujet des modèles qui ont guidé leur réflexion.³⁵⁷ Ces modèles se rapportent principalement à l'espace du piéton et proviennent de deux sources distinctes et principalement japonaises, sans aucune référence à l'urbanisme

³⁵⁵ Dans certains documents, cet espace est également désigné par l'expression « place tridimensionnelle » (*rittai hirôba*) pour signifier la verticalité de son emprise spatiale. *Rittai* est composé du verbe *tateru* (lever, dresser) et de *karada* (corps, substance) et peut être effectivement utilisé pour traduire l'adjectif « tridimensionnel ». « Place verticale » est une traduction qui nous semble appropriée pour le cas particulier du *Shinjuku nishiguchi hirôba*.

³⁵⁶ Voir par exemple PICON-LEFEBVRE, Virginie, « La dalle, moyen de séparation des trajets à des vitesses variables. Deux références théoriques disponibles au cours de la période 1950-1970 », in PRELORENZO, Claude, et ROUILLARD, Dominique, (dir.), *Mobilité & esthétique*, Paris, L'Harmattan, 2000, p. 29-35. Pour une exploration détaillée du cas britannique, voir PORTNOÏ, Anne, « Terrace revival. Le bâtiment-infrastructure en Grande-Bretagne, 1955-1975 », *Marnes. Documents d'architecture*, n° 1, 2011, p. 95-131.

³⁵⁷ AZUMA Takamitsu et TANAKA Kazuaki, « *Chika kûkan no hakken* (La découverte de l'espace souterrain) », *Kenchiku*, n° 3, mars 1967, p. 62-68. Azuma Takamitsu travaille dans l'agence de Sakakura Junzô de 1960 à 1967. Sa réalisation personnelle la plus connue, la Maison-tour (*Tô no ie*) Tôkyô, 1967) marque encore aujourd'hui la production architecturale japonaise. En 1971, il forme le groupe éphémère ArchiteXt, qui se présente comme « contre-Métaboliste », avec les architectes Aida Takefumi (né en 1937), Miyawaki Mayumi (né en 1936), Suzuki Makoto (né en 1935) et Takeyama Minoru (né en 1934). NB: ce dernier est particulièrement connu pour avoir conçu l'immeuble 109 à Shibuya (*Shibuya tôkyû biru*) pour le groupe Tôkyû, *landmark* du quartier de la gare du même nom et typiquement situé à l'angle d'un grand carrefour (*kôsatên*).

« occidental ». ³⁵⁸ Si la première source a trait à l'actualité, la seconde puise ses références dans l'histoire des formes traditionnelles. Dans un premier temps, les auteurs mentionnent plusieurs complexes ferroviaires contemporains réalisés au Japon, où un dispositif de « ville souterraine (*chikagai*) » est mis en œuvre pour pallier les problèmes de manque d'espace pour le commerce d'une part, et de congestion de la circulation d'autre part. ³⁵⁹ Avec le projet de Shinjuku, ces aménagements souterrains forment une nouvelle génération d'espaces à usage piétonnier, qui n'en sont pas moins composés classiquement de voies (*dôrô*) et de places (*hiroba*). Ils sont loués pour leur capacité à, littéralement, « étirer » ou « allonger » l'espace (*chika ni nobiru supêsu*). Bien plus que la séparation des vitesses ou la fabrication d'un nouveau type de paysage urbain, l'argument du manque de place dans la ville japonaise justifie, pour ces architectes, le recours aux aménagements souterrains. C'est aussi à travers une critique de l'urbanisme tel qu'il est pensé au Japon dans sa relation au piéton, qu'ils justifient ce dispositif. Ils déplorent en effet une approche fonctionnaliste, exclusivement focalisée sur la connexion des trafics (*kôtsû no setten*). Qu'elles soient aménagées en sous-sol ou en aérien sous la forme de passerelles (*hodôkyô*), ils regrettent que ces connexions ne soient pas conçues en tant qu'espace urbain. En revanche, si leur démultiplication permettrait de constituer un « grand sol (*daiji*) », ou sol artificiel (*jinkô jiban*), agrémenté de places artificielles (*jinkô hiroba*), de leur point de vue, le problème de la protection vis-à-vis des intempéries reste entier. ³⁶⁰ En conclusion, un dispositif souterrain et partiellement ouvert (trémie [*kaikôbu*]), traité comme un espace « public » où les éléments naturels (eau, air, soleil, lumière) sont intégrés, tel que celui de Shinjuku, reste à leurs yeux la meilleure réponse. Dans un second temps, les architectes font référence à des formes architecturales ou urbaines traditionnelles dont les dispositifs spatiaux allient les notions d'enceinte (ce qui entoure, *kakou*) et de liaison (ce qui relie, *tsunagu*). Parmi les exemples les plus significatifs, les structures urbaines traditionnelles liées au déplacement sont particulièrement instructives. Les « villes-gares (*ekimachi*) » sont ainsi comparées aux « villes-temples ou villes-sanctuaires

³⁵⁸ Parmi les références majeures qui circulent à l'époque, précisons que le rapport Buchanan *Traffic in Towns* (1963) est traduit en japonais dès 1965 aux éditions Kajima.

³⁵⁹ Les *chikagai* de la gare d'Umeda à Ôsaka et de la gare centrale de Nagoya, achevées en 1963, sont citées comme les exemples majeurs.

³⁶⁰ Ce thème fait référence au projet attribué à Ôtaka Masato pour Shinjuku, daté de 1964, où un vaste sol artificiel couvre l'ensemble du site. Le plan est reproduit dans l'article. D'autres exemples comme l'habitat semi enterré de la période Jômon sont cités pour leur vertu protectrice.

(*monzen machi*) »³⁶¹ en raison de leurs structures organisées par le déploiement d'un parcours piétonnier (*michi*) qui distribue les différents édifices du site.³⁶² Ce type d'espace n'est pas construit par une continuité liée à un alignement de façades mais par l'enchaînement de différents lieux ou programmes (dans le cas de la « ville souterraine » : hall, boutiques, bureaux et grands magasins), précisent-ils.



Légende

De droite à gauche :

Place (*hiroba*)

Terrain à bâtir (*kenchiku shikichi*)

Voie projetée (*keikaku gairo*)

Figure 108 (a) : Le plan d'aménagement des places et des voies au voisinage de la gare de Shinjuku à Tôkyô (*Tôkyô toshikeikaku Shinjuku eki fukin hiroba kyûgairo zu*) de 1934 élaboré par la Commission régionale d'urbanisme (orientation : nord ; échelle graphique : de 0 à 300 mètres)

Source : KOSHIZAWA Akira, *Tôkyô no toshikeikaku (L'urbanisme de Tôkyô)*, Tôkyô, Iwanami shôten, coll. Iwanami shinsho 200, 1996 (1^{ère} édition : 1991), p. 106.



Figure 108 (b) : Vue d'avion du quartier ouest de Shinjuku à Tôkyô en 1955

Source : SHINJUKU REKISHI HAKUBUTSUKAN (MUSÉE HISTORIQUE DE SHINJUKU) (dir.), *Suteishon Shinjuku (La gare de Shinjuku)*, Tôkyô, Shinjuku rekishi hakubutsukan, 2007 (1993), p. 79.

³⁶¹ Littéralement : le quartier bâti devant la porte d'un temple ou d'un sanctuaire.

³⁶² À ce titre, le plan du site du sanctuaire shintô de Kotohira-gû de l'époque Heian (794-1185), un important lieu de pèlerinage situé dans l'île de Shikoku, est reproduit dans l'article.



Figure 108 (c) : Carte du quartier de Shinjuku (orientation nord) avec la gare publique (1925) au bord de *Shinjuku-dôri*, le terminal de la compagnie Keiô (1947) au nord-ouest du pont de la *Kôshû kaidô* et l'accès ouest aménagé, à Tôkyô en 1956

Source : MISHIMA Fujio et UBUGATA Yoshio, (dir.), *Tetsudô to machi. Shinjuku eki (Les chemins de fer et la ville. La gare de Shinjuku)*, Tôkyô, Taishô shuppan, 2000, p. 128.



Figure 108 (d) (gauche) : Vue vers l'est de l'accès ouest de la gare de Shinjuku avec les terminaux temporaires des compagnies Keiô et Odakyû, à Tôkyô en 1960



Figure 108 (e) (droite) : Vue vers le sud de l'accès ouest de Shinjuku et de la place réaménagée en gare routière, à Tôkyô en 1963

Source : SHINJUKU REKISHI HAKUBUTSUKAN (MUSÉE HISTORIQUE DE SHINJUKU) (dir.), *op. cit.*, 2007 (1993), p. 84 et 83.

PARTIE II

Architecture et urbanisme des grandes gares :
permanence et renouvellement d'une forme de centralité



Figures 109 (a) (gauche) et 109 (b) (droite) : Vues de l'aménagement de l'accès ouest du site de Shinjuku à Tôkyô dans l'axe de *Chûdô-dôri*, vers le futur centre d'affaires, et de sa place basse réalisés par Sakakura Junzô en 1966

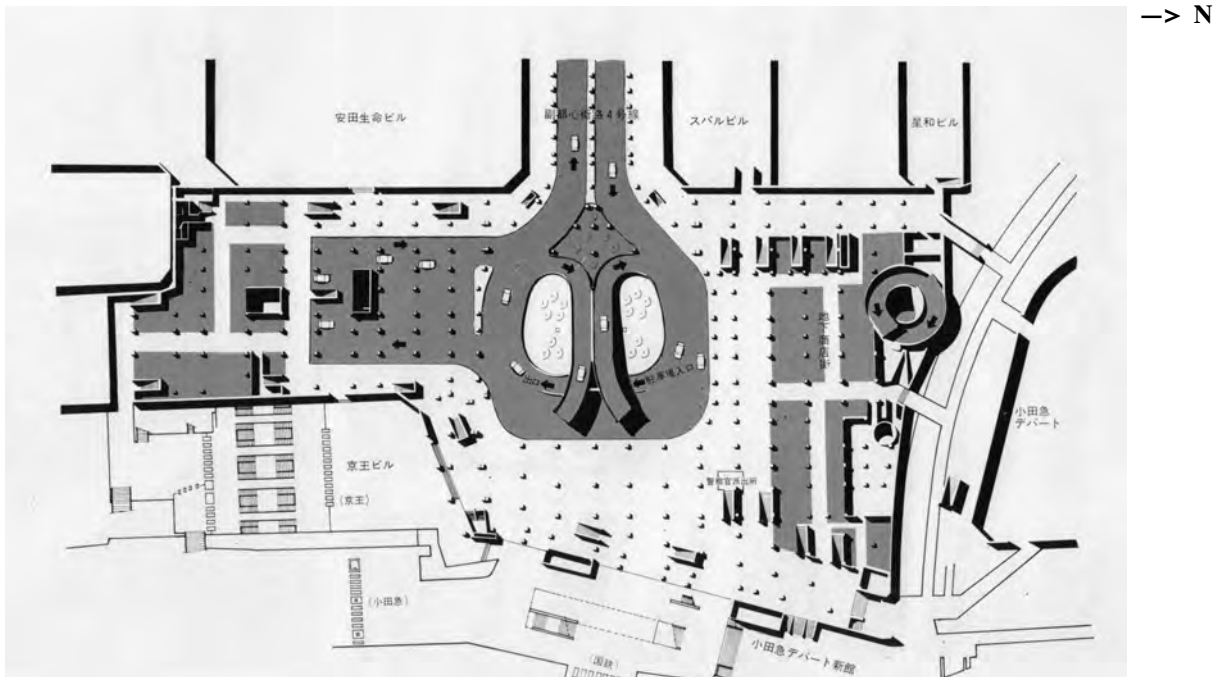


Figure 109 (c) : Plan du 1^{er} niveau souterrain de l'accès ouest (piétons et véhicules) des gares Keiô, JNR et Odakyû du site de Shinjuku à Tôkyô, conçu par Sakakura Junzô et livré en 1966

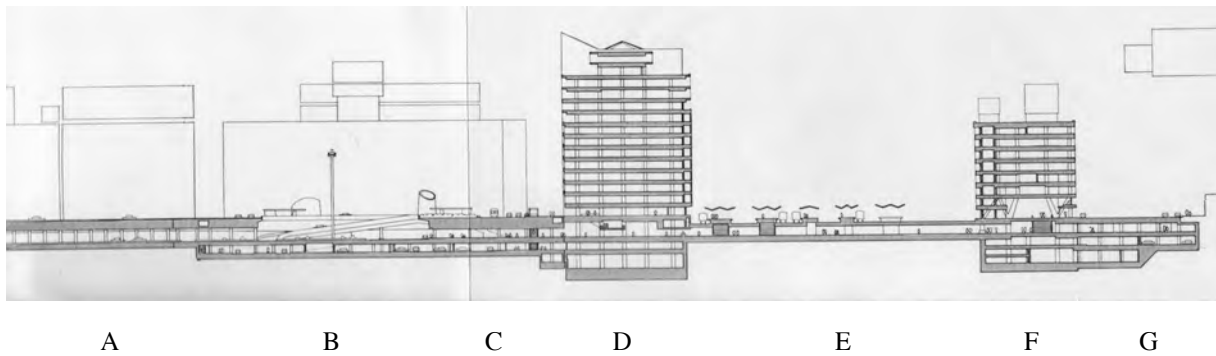


Figure 109 (d) : Coupe transversale ouest-est du site de Shinjuku à Tôkyô conçu par Sakakura Junzô et livré en 1966

Source : *Kenchiku*, n° 3, mars 1967, p. 58, 68, 56 et 57.

Légende

A. Galerie d'accès au futur centre d'affaires — B. Trémie d'accès aux gares et aux parkings et place ouest — C. Place souterraine — D. Bâtiment-gare d'Odakyû — E. Voies ferrées JNR — F. Bâtiment-gare est (My City, JNR) — G. Place est et parkings.



Figure 109 (e) : Vue d'avion de l'accès ouest du site de Shinjuku à Tôkyô, bordé par les bâtiments des compagnies privées Odakyû au nord et à l'est et Keiô au sud, réaménagé par Sakakura Junzô en 1966

Source : *Process Architecture*, n° 110, mai 1993, p. 61.

La fabrique d'une topographie aérienne et le renouvellement du paysage urbain

Toutes les pièces bâties de ce vaste complexe tant ferroviaire que commercial, linéaire en surface, réticulaire en sous-sol, constituent encore aujourd'hui un fragment urbain simplement dénommé *Shinjuku eki*. Jusqu'à la privatisation de la compagnie nationale, qui est déclenchée en 1987, cette morphologie composite évolue peu.³⁶³ Seule la façade sud du site, qui borde le pont de la *Kôshû kaidô*, reçoit quelques transformations. Elles sont concomitantes de la création d'une nouvelle ligne de métro (*Tôei Shinjuku sen*), au départ de Shinjuku, qui est mise en service en 1980 sous cette même voie en direction de l'est de la capitale. Le bâtiment-voyageurs de la JNR (*minami-guchi eki*) est transformé et agrandi en 1976 puis en 1982 avec l'adjonction de volumes commerciaux de plusieurs niveaux : deux grands magasins (Lumine 1 et Lumine 2) encadrent désormais l'accès sud. La compagnie Odakyû lotit la portion de terrain qu'elle avait conservée dans la continuité de son terminal (jusqu'alors un passage piétonnier au-dessus des voies), avec un programme entièrement commercial (Odakyû Mylord) qui ouvre en 1984.³⁶⁴ En cœur d'îlot, entre les bâtiments Keiô et Mylord, un étroit passage à ciel ouvert est préservé. Aménagé par la société Odakyû, il prend la forme d'une allée bordée de boutiques et dénommée « rue ou pente Mosaïque (*mozaiku-dôri* ou *mozaiku-saka*) ». Le long de la *Kôshû kaido*, la juxtaposition de ces quatre édifices aux formes, hauteurs et styles pourtant disparates, définit finalement un front continu désormais assimilable à une façade urbaine.

Dans le cas de Shinjuku, si la privatisation n'a pas d'impact sur l'organisation générale du site nord, elle augure en revanche de nouveaux potentiels de développement au sud (tabl. 19). Le processus de vente d'une partie des biens de la société publique pour éponger sa dette, et en particulier les terrains mobilisés par le fret, redistribue les équilibres fonciers du site.³⁶⁵ En effet, le secteur situé au sud-est du pont de la *Kôshû kaidô* est principalement

³⁶³ Le bilan financier catastrophique de la société publique est le motif majeur de la privatisation. En réalité, ce déséquilibre rampant s'amorce lors du lancement du *shinkansen* (1964). Le processus de privatisation réorganise la société JNR en six compagnies régionales de transport des passagers et une compagnie nationale de fret. Toutes les informations concernant la privatisation proviennent de EAST JAPAN RAILWAY CULTURE FOUNDATION (ed.), *The Privatization of Railways in Japan*, Tôkyô, EJRCF, 1995, 32 pages.

³⁶⁴ Le bâtiment Odakyû Mylord est conçu par l'agence Sakakura Associates ([*Sakakura kenchiku jimusho*] ainsi renommée après le décès de Sakakura Junzô en 1969).

³⁶⁵ Le déclin du fret ferroviaire public s'amorce au début des années 1970. Dans la région métropolitaine de Tôkyô, plus d'une centaine d'hectares de friches sont mis en vente par une société créée spécialement à cet effet en 1987, la Société de règlement des chemins de fer nationaux (*Nihon kokuyû tetsudô seisan jigyôdan*).

exploité par le transport et le dépôt de marchandises. De part et d'autre de l'emprise ferroviaire, de vastes terrains y sont encore en l'état, délaissés ou utilisés pour le stationnement. Deux grandes opérations d'aménagement urbain, menées à la fois sur ces sites démantelés et en couverture partielle des voies, restructurent entièrement le secteur au cours de la décennie 1990. Au préalable, un premier jalon est dû à l'initiative de la nouvelle société privatisée, Higashi JR, qui franchit la limite du pont de la *Kôshû kaidô* avec une installation supplémentaire. Une quatrième « tête » du système d'accès est alors créée avec l'implantation d'un bâtiment-voyageurs (*shin minami-guchi*) de l'autre côté de la voie routière, au sud-est. De taille modeste, cette structure est provisoire. Elle vise dans l'immédiat à absorber l'accroissement chronique des flux de voyageurs sur l'ensemble du site et, surtout, à assurer une connexion directe avec les futurs programmes commerciaux et tertiaires prévus au sud le long des voies ferrées.

Ces nouvelles ressources foncières disponibles de part et d'autre des voies sont exploitées de manière antinomique. À l'est, une opération exclusivement commerciale, composée de deux édifices compacts reliés par une passerelle et dessinée par le bureau Nikken Sekkei, ouvre ses portes en 1996. À l'ouest, deux tours à dominante tertiaire — le siège social de la société Est JR (*JR higashi nihon honsha*), un ensemble hôtel-bureaux-commerces de la société Odakyû (*Odakyû sazan tawâ*) — sont achevées en 1998. La première tour est conçue par le bureau d'architecture interne de la compagnie ferroviaire, la seconde par les bureaux Sakakura Associates, Nikken Sekkei et Taisei. L'opération commerciale est de grande envergure. Son échelle répond à la forte attractivité commerciale du quartier.³⁶⁶ Dénommée Takashimaya Times Square (*Takashimaya taimuzusukuea*),³⁶⁷ elle regroupe plusieurs grands magasins sur 175 000 m² de planchers et quatorze niveaux, directement raccordés en sous-sol au nouveau bâtiment-voyageurs sud. Avec une surface commerciale de plus du double de celle de ses prédécesseurs Keiô ou Odakyû, cette opération s'inscrit aussi à l'échelle du nouveau centre d'affaires développé à proximité. Bien qu'étranger à l'activité ferroviaire, le grand magasin Takashimaya y est l'enseigne phare.³⁶⁸ À l'inverse, le groupe

³⁶⁶ Cette attractivité est confirmée dès l'ouverture : 30 % des consommateurs de la capitale sont alors concentrés à Shinjuku. D'après *The Japan Times*, 04.10.1996.

³⁶⁷ On aura bien sûr relevé la référence appuyée à la métropole mondiale la plus emblématique, New York.

³⁶⁸ Fondée en 1831 à Kyôto, Takashimaya est à l'origine un magasin spécialisé dans la vente de kimonos. La société ouvre ses premiers grands magasins à Ôsaka en 1930 et à Tôkyô en 1933. Également impliquée dans le secteur immobilier, la société possède aujourd'hui près d'une vingtaine d'établissements dans l'est et l'ouest du

Tôkyû, qui n'a aucune activité ferroviaire sur le site de Shinjuku, participe à l'opération en y implantant l'un de ses célèbres grands magasins (Tôkyû Hands [*Tôkyû hanzu*]). Enfin, la grande librairie Kinokuniya y ouvre son second magasin du quartier. Il semble qu'une page soit tournée dans l'histoire des stratégies qui associent strictement programme ferroviaire et programme commercial sous la houlette d'une seule et même enseigne, au sein d'une même enveloppe bâtie. La part des surfaces « libres », c'est-à-dire accessibles au public mais non exploitées directement par le commerce ou le transport, est un autre signe d'une évolution morphologique importante des nouveaux aménagements. Depuis que la réglementation urbaine permet d'augmenter les droits à construire en échange d'un usage public d'une portion de l'assiette foncière privée (système *sôgo sekkei*), ce type d'espace s'est multiplié à Tôkyô.³⁶⁹ Dans le cas de l'opération Takashimaya Times Square, il prend deux formes différentes. À l'échelle urbaine, classiquement, le dispositif réglementaire incite au désenclavement des anciens sites industriels par le tracé de voies nouvelles. Cette mesure entraîne ici le découpage du terrain en deux lots distincts. À l'échelle architecturale, une circulation piétonne est aménagée en coursive au second niveau des deux édifices. Non seulement ce dispositif assure une connexion aisée avec le nœud de transport, mais il crée également un linéaire commercial continu qui évite une façade aveugle du côté du passage des trains. Cette longue coursive de largeur variable permet aux piétons de déambuler ou de stationner, d'accéder aux différents programmes commerciaux, de rejoindre directement le nouveau bâtiment-voyageurs situé en proue. À l'autre extrémité, une rampe hélicoïdale réservée aux piétons permet d'accéder directement à la rue. Analogue à une rue haute, ce dispositif est dénommé « *pedestrian deck (pedesutorian dekki)* ».

De l'autre côté des voies, l'opération à dominante tertiaire tranche également avec la traditionnelle association du commerce et du transport. Dans le quartier, ce sont aussi les premiers programmes à être développés sous la forme de bâtiments de grande hauteur (150 mètres) en-dehors du secteur privilégié du nouveau centre d'affaires de la capitale.³⁷⁰

pays. En termes de vente, à l'échelle du Kantô, le grand magasin de Shinjuku arrive en troisième position après ceux des centres de Tôkyô et de Yokohama. D'après www.takashimaya.co.jp

³⁶⁹ À titre d'exemple, le Tôkyô International Forum, inauguré en 1997 dans le quartier central de la gare Yûrakuchô, est un bâtiment-îlot traversé par un vaste passage à usage public.

³⁷⁰ Depuis sa création dans les années 1960, le secteur du centre d'affaires de Shinjuku bénéficie de coefficients d'occupation du sol exceptionnels (1000 % est le taux le plus élevé). En 1996, une dizaine de tours de hauteurs variées (150 à 250 mètres) sont déjà érigées à l'intérieur de ce périmètre spécial. Voir en annexe les documents d'urbanisme relatifs au site de Shinjuku.

Une forme particulière de coopération entre les deux maîtres d'ouvrage privés, Higashi JR et Odakyû, est un des leviers d'accès à la réalisation de ces tours dans un contexte réglementaire qui vise à faire baisser la densité (en termes d'emprise au sol). La fusion de leurs terrains respectifs en une seule parcelle permet de « gommer » la limite de propriété qui impose d'ordinaire aux édifices voisins un plafond de hauteur, soit d'échapper au système de réduction de l'ombre portée ou droit au soleil (*nichiei kisei*) (fig. 110 et 111). Alliée à une emprise au sol réduite des édifices, qui offre d'importantes surfaces ouvertes au public — ici 10 000 m² au total — en contrepartie d'un bonus de droits à construire, cette procédure (*sôgo sekkei seido*) permet d'augmenter à nouveau la surface de planchers, soit de dépasser le coefficient d'occupation du sol (COS) fixé par le plan d'occupation des sols. La société Higashi JR, par exemple, dont l'édifice occupe moins de quinze pour cent de la surface totale du terrain, bénéficie ainsi d'un bonus de COS.³⁷¹ La part du terrain d'ensemble qui est réservée à un usage public, le long des voies, est gagnée sur l'emprise ferroviaire de la compagnie Odakyû. Dénommée Shinjuku Southern Terrace (*Shinjuku sazan terasu*), cette esplanade linéaire sur dalle, réservée aux piétons, est bordée de petits commerces. Enfin, un système de passerelles connecte les différents pôles commerciaux : l'une enjambe la *Koshû kaidô* au niveau du bâtiment Mylord, l'autre franchit les voies ferrées de la *terrace* au *pedestrian deck* (*higashi nishi ôdan dekki*) et se prolonge vers d'autres îlots à l'arrière des tours. En proue du terrain, une batterie d'escaliers et d'escalators permet de rejoindre le niveau de la rue. Cette topographie artificielle, aérienne cette fois, assure une continuité des déplacements entre les différents programmes du site.

³⁷¹ Soit un COS total d'environ 670 %. Dans cette zone, la réglementation impose un taux maximum de 600 %. Sachant que le COS autorisé est aussi calculé en fonction de la largeur de la voie principale qui borde la parcelle, le gain est en réalité ici supérieur à 70 %. Plus la voie est large, plus la hauteur autorisée des bâtiments construits en bordure est élevée, afin de constituer des barrières coupe-feu. Voir en annexe les documents d'urbanisme relatifs au site de Shinjuku.

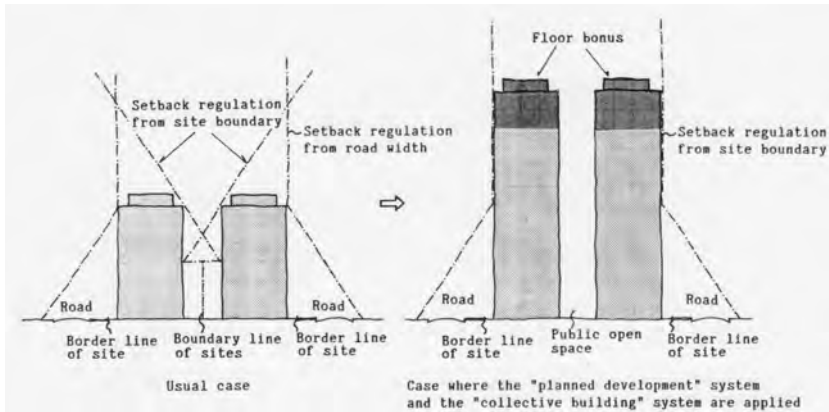


Figure 110 : Schéma du principe de bonus de COS utilisé pour les opérations des sièges sociaux des compagnies ferroviaires Higashi JR et Odakyû à Shinjuku, Tôkyô, en 1996

Source : EAST JR / SAKAMOTO KIYOSHI, « New Head Office for East Japan Railway Company / Application for building regulations, Survey », Tôkyô, 1996, p. 15.



Figure 111 : Carte des bâtiments de grande hauteur construits sur le site de Shinjuku à Tôkyô relevés en 1999

Source : KATSUTA Mitsunaga et KAWAMURA Shigeru, *Shinjuku, machizukuri monogatari. Tanjyô karashintoshin made sanbyaku nen (Shinjuku, histoire d'une mutation urbaine. Trois siècles : depuis sa naissance jusqu'au nouveau centre urbain)*, Tôkyô, Kajima shuppankai, 1999, p. 204.

Depuis l'achèvement de cette vaste opération de renouvellement urbain, d'autres nouvelles infrastructures de transport collectif desservent le site de Shinjuku. En 1996, l'utilisation d'une ligne de fret (*Saikyô sen*) pour le transport rapide des passagers assure un service direct entre les trois centres secondaires Ikebukuro, Shinjuku et Shibuya. Ce n'est

cependant qu'à partir de la décennie suivante que de nouvelles lignes de métro déchargent en partie le site : une troisième ligne est mise en service en 2000 (*Ôedo sen*), puis une quatrième en 2008 (*Fukutoshin sen*). Malgré ces nouvelles infrastructures et une stabilisation du nombre de voyageurs, il n'en demeure pas moins que les flux restent colossaux.³⁷² De même, à l'échelle du site, les initiatives de couverture de la gigantesque emprise ferroviaire — dans la logique des opérateurs, un énorme potentiel foncier — peuvent sembler modestes. Seule Higashi JR possède les droits à construire au-dessus de ses voies. Avec l'argument des chiffres (près d'un million et demi de voyageurs emprunte quotidiennement ses installations), la société se lance aujourd'hui dans un nouveau projet de densification d'une portion de son infrastructure.³⁷³ Un troisième bâtiment-gare de 32 niveaux est actuellement en chantier, pour remplacer la structure provisoire du nouvel accès sud (*shin minami-guchi*) et fabriquer ainsi une nouvelle pièce de ce que les architectes de la société nomment une « gare de haute densité » (*chôkamitsu eki*) ou un pôle d'échanges de transport (*kôtsû kessetsuten*).³⁷⁴ Il est prolongé par une vaste dalle construite au-dessus des voies, le long du pont de la *Koshû kaidô*, qui accueillera une gare routière.³⁷⁵ L'ensemble est entouré d'espaces ouverts, accessibles aux piétons, qui sont aménagés en balcon sur les voies ferrées ou le long de l'avenue en cours d'élargissement. À l'instar des autres opérations, l'espace ferroviaire n'est pas enclavé. Il est au contraire structurant des différents aménagements : les façades comme les sols artificiels sont orientés vers les voies. Ces espaces offrent différentes vues sur l'ensemble du site : depuis la coursive des grands magasins, les piétons bénéficient simultanément d'une vue plongeante sur le paysage des voies ferrées et d'une vue panoramique sur la skyline des tours du centre d'affaires situées en arrière-plan ; depuis l'esplanade des tours, des perspectives s'ouvrent vers le nord et le sud ; depuis le balcon de la future gare routière, une vue axiale du

³⁷² D'une manière générale, l'objectif de tous les opérateurs est de réduire la congestion dans les transports collectifs (train et métro) de 180 à 150 %. 100 % de congestion signifie qu'environ trois passagers tiennent confortablement dans un mètre carré ; à 200 %, leur nombre passe à sept.

³⁷³ En 2009-2010, de toutes les gares du réseau Higashi JR, Shinjuku demeure la plus importante en nombre de voyageurs (1 497 044 par jour) devant Ikebukuro (1 096 498) et Shibuya (824 482), et même les gares centrales de Yokohama (799 266) et de Tôkyô (768 048). EAST JAPAN RAILWAY COMPANY, *Annual Report 2010*, Tokyo, EJRC, April 2010, p. 31.

³⁷⁴ Situé en bordure de la *Kôshu kaidô* dont la largeur passera de 30 à 50 mètres, ce bâtiment bénéficie d'un COS de 800 %. Par ailleurs, aujourd'hui, les restrictions de hauteur liées aux règles d'ensoleillement (*nichiei kisei* ou *nisshô-ken*) ne sont plus appliquées aux zones commerciales. Ces deux règles expliquent le gabarit exceptionnel de ce futur bâtiment-gare.

³⁷⁵ Cette dalle de 120 x 127 m permet à la société d'augmenter son capital foncier d'un hectare et demi.

PARTIE II

Architecture et urbanisme des grandes gares :
permanence et renouvellement d'une forme de centralité

sillon des voies ferrées est dégagée (fig. 112). Toutes les nouvelles circulations piétonnes tissent progressivement un réseau aérien qui s'affranchit de la tranchée des voies. L'ensemble de ces aménagements poursuit cette logique paradoxale de fragmentation et de continuité de sols artificiels forgés par l'activité et le mouvement des citoyens qu'Azuma et Tanaka appelaient de leurs vœux un demi-siècle auparavant.



Figure 112 (a) : Plan des aménagements réalisés sur la couverture des voies ferrées de la compagnie Odakyû, dits « Shinjuku Southern Terrace », à Tôkyô, par l'agence Sakakura Associates en 1998



Figures 112 (b) (gauche) et 112 (c) (droite) : Vues vers le sud et vers le nord de l'opération Shinjuku Southern Terrace face à l'opération Times Square à Tôkyô, livrée par l'agence Sakakura Associates en 1998

Source : SHINKENCHIKU, « Sakakura kenchiku kenkyûjo. Asoshieitsu no katachi (Atelier d'architecture Sakakura. Un modèle d'associés) / The Architecture of Sakakura Associates », n° 9, septembre 1999, p. 14 et 15.

Tableau 19 (a) : Récapitulatif chronologique des principales opérations réalisées sur le site nord de Shinjuku à Tôkyô, avant la privatisation de la société JNR (1987)

Source : TIRY-ONO, Corinne, 2011, à partir de revues d'architecture, monographies d'architectes, brochures promotionnelles, etc.

ANNÉE DE MISE EN SERVICE — NOM DE L'OPÉRATION	PROGRAMME	SURFACES : - PARCELLE - CONSTRUITE - PLANCHERS (dont surface commerciale)	RÉPARTITION DES NIVEAUX	HAUTEUR DU BÂTI
1963 — MINAMI-GUCHI EKI	Bâtiment-voyageurs	- n. c.	1 (au-dessus des voies)	< 31 mètres
1964 — HIGASHI-GUCHI EKI BIRU (MY CITY / LUMINE EAST)	Bâtiment-voyageurs, grand magasin	- n. c. - n. c. - 42 726 m ² (n. c.)	8 courants 3 en sous-sol	31 mètres
1964 — HIGASHI-GUCHI HIROBA	Place, parking souterrain	- n. c.	Niveau sol urbain 3 en sous-sol	0
1964 — KEIÔ EKI BIRU	Bâtiment-voyageurs, grand magasin	- 7 569 m ² - 7 429 m ² - 80 850 m ² (61 000 m ²)	8 courants 2 en sous-sol	31 mètres
1966 — NISHI-GUCHI HIROBA	Places haute et basse, parking souterrain	- 24 600 m ² (place haute), 16 800 m ² (place basse) - n. c. - 46 010 m ² (3 940 m ²)	Niveau sol urbain 3 en sous-sol	0
1967 — ODAKYÛ EKI BIRU	Bâtiment-voyageurs, grand magasin	- n. c. - 6 206 m ² - 76 667 m ² (61 050 m ²)	De 8 à 14 courants 3 en sous-sol	> 31 mètres
1976 — LUMINE 1 BIRU	Grand magasin	- n. c.	8 courants 3 en sous-sol	n. c.
1982 — LUMINE 2 BIRU	Grand magasin	- n. c.	7 courants (au-dessus des voies)	n. c.
1984 — ODAKYÛ MYLORD BIRU	Grand magasin	- n. c. - n. c. - n. c. (20 058 m ²)	11 courants 2 en sous-sol	> 31 mètres
1984 — ODAKYÛ MOZAIKU-DÔRI / MOZAIKU-SAKA	Allée commerciale	- n. c.	Niveau sol urbain	0

N. B. : « n. c. » signifie que la donnée n'a pu être collectée par l'auteur.

Tableau 19 (b) : Récapitulatif chronologique des principales opérations réalisées sur le site sud de Shinjuku à Tôkyô, après la privatisation de la société JNR (1987)

Source : TIRY-ONO, Corinne, 2011, à partir de revues d'architecture, monographies d'architectes, brochures promotionnelles, etc.

ANNÉ DE MISE EN SERVICE — NOM DE L'OPÉRATION	PROGRAMME	SURFACES : - PARCELLE - CONSTRUITE - PLANCHERS (dont surface commerciale)	RÉPARTITION DES NIVEAUX	HAUTEUR DU BÂTI
+/- 1992 — SHIN MINAMI-GUCHI EKI	Bâtiment-voyageurs		1 (au-dessus des voies)	0
1996 — TAKASHIMAYA TIMES SQUARE	Grands magasins, espaces de promenade, jardin, parkings	- 19 281 m ² - A : 11 163 m ² et B : 1 570 m ² - A : 160 211 m ² (n. c.) et B : 13 909 m ²	A : 14 courants 4 en sous-sol B : 7 courants 3 en sous-sol	82 mètres 47 mètres
1997 — JR HIGASHI NIHON HONSHA BIRU	Bureaux, parking souterrain	- 24 234 m ² (avec Odakyû) dont 10 000 m ² accessibles au public - 3 225 m ² - 79 070 m ²	23 courants 4 en sous-sol	150 mètres
1998 — ODAKYÛ SAZAN TAWÂ	Bureaux, hôtel, commerces, parking souterrain	- 24 234 m ² (avec Higashi JR) dont 10 000 m ² accessibles au public - 3 773 m ² - 79 561 m ² (n. c.)	36 courants 4 en sous-sol	150 mètres
1998 — SHINJUKU SAZAN TERASU	espace de promenade, commerces	Plateforme au-dessus des voies - n. c.	à niveau	0
+/- 2016 — SHIN MINAMI-GUCHI BIRU	Bâtiment-voyageurs, gare routière, commerces, parking aérien	- n. c. (dont 15 000 m ² créés au-dessus des voies) - n. c. - 110 000 m ² (n. c.) dont 28 000 m ² pour la gare routière	32 courants (deux courants pour la gare routière) 2 en sous-sol	> 100 mètres pour le bâtiment-voyageurs

N. B. : « n. c. » signifie que la donnée n'est pas connue de l'auteur.

C – Dynamique architecturale et urbaine d'une forme d'échangeur métropolitain :
le cas de *Shinjuku eki* à Tôkyô

PARTIE III

MOBILITÉ ET CENTRALITÉ À GRANDE ÉCHELLE : DES PROJETS ENTRE HÉRITAGE ET INNOVATION

A – La grande échelle comme objet d'investigation
des architectes d'après-guerre

CHAPITRE A

La grande échelle comme objet d'investigation des architectes d'après-guerre

A1. Des concepts entre modernité et tradition

Dans le Japon contemporain, dès lors que de grandes échelles d'aménagement de l'espace sont en jeu, force est de constater que peu de modèles ont été produits à ce jour par les architectes ou les urbanistes nippons. À partir de l'ère Meiji, à quelques exceptions près, ce sont en effet principalement des modèles occidentaux qui sont appliqués à ces échelles, qu'elles soient urbaines ou territoriales — il est vrai, non sans adaptations locales.³⁷⁶ Après la Seconde guerre mondiale, les plans de reconstruction — qu'ils aient partiellement abouti comme à Hiroshima ou à Nagoya, ou échoué comme à Tôkyô — proposent aussi des formes relativement peu distanciées, au sens où celles-ci reprennent souvent des figures occidentales « classiques » comme, par exemple, le grand axe urbain ordonnateur ou la ceinture verte aux vertus protectrices.³⁷⁷ Il faudra attendre la fin des années 1950 et notamment le Plan pour Tôkyô (*Tôkyô keikaku 1960*) de Tange Kenzô (1913-2005) et son équipe³⁷⁸ pour qu'un « nouveau » modèle (reconnu comme tel) soit largement diffusé hors des frontières de l'archipel. Élaboré dans le contexte d'une forte croissance économique et industrielle, ce plan s'appuie en particulier sur les infrastructures de transport et la mobilité en tant que système et mode d'organisation de la métropole, selon un principe d'extension linéaire comme alternative au schéma de croissance radioconcentrique des villes européennes (fig. 113). Ce type de projet n'est certes pas isolé à l'époque : ses auteurs s'inscrivent en effet dans la mouvance internationale d'une production qualifiée de « mégastructuraliste ».³⁷⁹ Mais, en limitant généralement leur intervention en termes d'emprise, ces architectes ne cherchent pas

³⁷⁶ Cités-jardins, ceintures vertes ou villes nouvelles du type *new towns* (*nyûtoun*) sont les modèles les plus répandus.

³⁷⁷ Sur les projets de reconstruction, voir HEIN, Carola, « Visionary Plans and Planners. Japanese Traditions and Western Influences », in FIÉVÉ, Nicolas and WALEY, Paul, (eds), *Japanese Capitals in Historical Perspective. Place, Power and Memory in Kyoto, Edo and Tokyo*, London, RoutledgeCurzon, 2003, p. 309-346.

³⁷⁸ Dans cette équipe se côtoient, entre autres, Isozaki Arata (né en 1931) et Kurokawa Kishô (1934-2007). L'intégralité du projet est publié dans ce numéro spécial de *The Japan Architect*, « A Plan for Tokyo, 1960 — Toward a Structural Reorganization », n° 4, April 1961, p. 8-38.

³⁷⁹ Métaboliste pour la branche japonaise. Voir à ce sujet l'anthologie du courant mégastructuraliste réalisée par l'historien de l'architecture BANHAM, Reyner, *Megastructure. Urban Futures of the Recent Past*, London, Thames and Hudson, 1976, 224 pages.

systématiquement à couvrir ou à maîtriser l'ensemble du territoire, à l'inverse des propositions isotopiques de la plupart de leurs homologues de l'époque. Ils installent plutôt, à partir de l'existant, un fragment urbain d'une nouvelle nature.³⁸⁰ Il faudra ensuite attendre le début des années 2000 pour qu'une proposition aussi inédite et stimulante émerge à nouveau.³⁸¹ Avec leur projet Fiber City Tôkyô 2050 (*Faibâ shiti Tôkyô 2050*), l'architecte Ôno Hidetoshi³⁸² et son équipe puisent leur motivation dans d'autres problématiques non moins marquées : la décroissance urbaine, le vieillissement de la population et le développement durable. Deux principes majeurs résument ce projet qui s'appuie également sur une articulation entre forme urbaine et déplacements : il s'agit, d'une part, de réduire la densité bâtie par l'instauration d'une multitude de (micro) « vides linéaires » à l'intérieur du tissu urbain existant d'une part, et d'autre part, de l'augmenter de manière contenue le long des nombreuses infrastructures ferroviaires qu'offre la capitale (fig. 114). Dans ces deux exemples de projets à grande échelle pour Tôkyô, pourtant issus de conditions métropolitaines antinomiques, la répétition d'une même approche (fragmentaire) et d'un même mode d'intervention (linéaire) est frappante et interroge.

Du point de vue des pratiques de conception, ce déficit de modèles « propres » — au sens de non importés — s'explique au premier abord par un certain nombre de facteurs inhérents au contexte nippon : l'architecture comme l'urbanisme y sont des disciplines et professions récentes, une approche technique de l'urbanisme est favorisée face aux risques naturels récurrents (l'invention et l'application d'outils réglementaires supplante l'élaboration de formes urbaines, et l'on peut parler d'un urbanisme de prévention plutôt que d'invention), la tradition du remembrement urbain reste dominante en raison du poids de la propriété foncière, un « urbanisme des réseaux » prévaut, etc. Du point de vue de la tradition spatiale

³⁸⁰ Sur les aspects à la fois innovants et traditionnels de ce projet, nous nous permettons de renvoyer à notre article « Le Plan pour Tôkyô (1960) : un modèle sans histoire ? », in KLEIN, Richard et LOUGUET, Philippe, (dir.), *Cahiers thématiques*, n° 2 : « La réception de l'architecture », Villeneuve d'Ascq / Paris, École d'Architecture de Lille/Jean-Michel Place, 2002, p. 133-141.

³⁸¹ Les travaux de recherche autour du projet Fiber City sont d'abord publiés sous la forme d'un ouvrage bilingue japonais/anglais : ÔNO Hidetoshi (ed.), *Towards the Fiber City. An investigation of Sustainable City Form*, Tôkyô, MPF Press, 2004, 143 pages. Puis le projet est largement présenté dans la presse professionnelle (*Shinkenchiku*, n° 6, 2006, p. 44-64, *The Japan Architect*, numéro spécial « Tokyo 2050 Fiber City », n° 63, Autumn 2006).

³⁸² Ôno Hidetoshi (né en 1949) assure la direction de son propre laboratoire à partir de 1988, après avoir été l'assistant de Maki Fumihiko (né en 1928), au Département d'architecture de l'Université de Tôkyô (voir l'entretien de 2008 en annexe).

japonaise,³⁸³ cette pratique par défaut masque en réalité une autre forme d'urbanisme issue d'une approche spécifique de l'espace urbain et du territoire, propre à cette culture. Ôno Hidetoshi ne rappelait-il pas récemment, dans le cadre de son projet Fiber City, que « les villes japonaises traditionnelles développent souvent un caractère linéaire » ?³⁸⁴ L'historien de l'architecture et de la ville Fujimori Terunobu ne renchérisait-il pas en lui répondant — toutefois avec prudence — : « peut-être est-il possible de dire que l'approche par ces 'lignes' [*sen*] constitue la théorie fondamentale de l'urbanisme au Japon » ?³⁸⁵ Cette interrogation nous intéresse à plus d'un titre. D'une part, comme nous l'avons vu précédemment, la figure urbaine linéaire fait partie d'une tradition de l'aménagement des villes du Japon préindustriel. D'autre part, comme nous l'avons également montré plus haut, la dynamique de renouvellement des métropoles japonaises contemporaines — et en particulier dans le cas de Tôkyô — repose fréquemment sur celle des infrastructures de déplacement, qu'elle soit le fruit d'une expansion du secteur ferroviaire privé ou d'une restructuration du tissu urbain hérité à travers l'aménagement de voies nouvelles.³⁸⁶ À la lumière de cette interrogation et de ce double constat, il s'agit maintenant d'examiner la production à grande échelle des architectes japonais au cours du second XX^e siècle, véritable alternative à l'urbanisme technocentré des autorités en charge de l'aménagement des villes. Cette exploration a pour objectif d'évaluer ce propos selon lequel « l'approche par ces 'lignes' » est fondatrice du projet dès lors qu'il est mené à grande échelle. En d'autres termes, dans un premier temps, elle sert à identifier la nature et à mesurer la récurrence des dispositifs mis en œuvre dans ces projets — qu'ils soient de l'ordre du fragment urbain ou de la ville linéaires (*senbun toshi / senjô toshi*) ; dans un second temps, elle vise à montrer la spécificité des formes urbaines auxquels ces dispositifs donnent lieu en matière de mobilité urbaine.

³⁸³ Telle qu'elle est décrite dans les années 1970 par Kôjiro Yûichirô et rappelée par WAKATSUKI Yukitoshi, « *Bichikei to bashosei* (Nuances topographiques et qualité du lieu) » in MAKI Fumihiko, *Miegakure suru toshi. Edo kara Tôkyô e* (*La ville entrevue. D'Edo à Tôkyô*), Tôkyô, Kajima shuppankai, SD 162, 1992 (édition originale : 1980), p. 91-137. En résumé, il s'agit d'une organisation spatiale régie par des pratiques de déplacements réels ou symboliques, entre le village (plaine) et le sanctuaire (montagne) notamment. NB : la traduction du titre *La ville entrevue* est d'Augustin Berque.

³⁸⁴ ÔNO Hidetoshi, « Tokyo 2050. Urban Design Strategies for Shrinking Tokyo », *JA The Japan Architect*, n° 63, 2006, p. 19.

³⁸⁵ Extrait de FUJIMORI Terunobu, « Designing the City with Lines » (conversation avec Maki Fumihiko et Ôno Hidetoshi), in ÔNO Hidetoshi, *op. cit.*, 2006, p. 70. Fujimori Terunobu est né en 1946.

³⁸⁶ Certes, la dimension protectrice de la figure axiale, au sens où la tranchée du tissu urbain occasionne des espaces coupe-feu, explique aussi cette récurrence. Cette fonctionnalité est toutefois rarement mise en avant par les architectes. Elle est en outre caduque dans le cas de projets sur l'eau ou de voies sur pilotis.



Figure 113 (gauche) : Vue de la maquette du Plan pour Tôkyô, Tange Kenzô, 1960
Source : *The Japan Architect*, n° 4, April 1961, p. 21-22.



Figure 114 (droite) : Plan du projet Fiber City, Ôno Hidetoshi, 2004
Source : *The Japan Architect*, n° 63, Autumn 2006, p. 7.

Changement de contexte et enjeux du projet à grande échelle

Comme nous l'avons vu antérieurement à propos de l'affaiblissement du débat stylistique, au sein des milieux de l'architecture, de la part des concepteurs et des critiques, à partir des années 1960, la question de la grande échelle constitue un objet de réflexions partagées qui réoriente la conception des édifices. En ce qui concerne l'approche de la ville par les architectes, la vitalité d'une production foisonnante au cours de cette période s'inscrit-elle aussi dans une dynamique de distanciation vis-à-vis des modèles urbains occidentaux ? Ce tournant est souligné par certains historiens de la ville japonaise. C'est par exemple le propos de Carola Hein qui s'intéresse à cette échelle pour la période antérieure, de la Restauration de Meiji (1868) à la fin de la Seconde guerre mondiale (1945-1946), du point de vue de l'emprunt de modèles urbains européens ou nord-américains. Son analyse s'appuie sur les principaux concepts de planification et projets de ville conçus par des architectes ou des urbanistes nippons au cours de cette période, à destination du pays ou des territoires

colonisés.³⁸⁷ Sur le territoire national, seule l'élaboration d'un système et d'outils de planification / réglementation adaptés au contexte local en résulte. Au sein des territoires occupés (Taïwan, Corée, Mandchourie, ...), l'application voire la reproduction à grande échelle d'un modèle générique — la cité-jardin dans la plupart des cas — domine la conception de plusieurs projets de villes neuves conçus dans les années 1930. Si des adaptations mineures issues d'une certaine tradition architecturale et urbaine nipponne sont apportées au modèle emprunté,³⁸⁸ cette production n'est pas le lieu ici d'une véritable élaboration ni d'une expérimentation de nouveaux concepts ou pratiques tels que cela a pu être souvent le cas de la part d'autres nations colonisatrices. Elle se manifeste davantage comme une opportunité de tester sans contraintes un appareil urbanistique, technique et intellectuel, acquis progressivement auprès de l'Occident depuis la fin du XIX^e siècle. Dans les deux cas de figures, la fin de cette période se caractérise par l'héritage — accepté ou refusé — d'une approche hégémonique de la ville en termes de planification au détriment d'une approche spatiale :

« Modern Japanese planning developed as a field for specialists inside the central administration, and has focused on tools and projects rather than on large-scale plans, urban design or an integration of urban and architectural design. »³⁸⁹

La fin de la guerre et l'avènement d'une nouvelle ère de stabilité et de prospérité mettent ces pratiques en question. C'est bien souvent l'argument économique — et ses conséquences — qui est avancé comme facteur de transformation du rapport des architectes-urbanistes aux modèles extérieurs : « Since the 1960s, the economic boom has further changed Japan's global position and its role as a recipient and distributor of planning concepts. »³⁹⁰ Chez les architectes, c'est aussi la prise de conscience d'un décalage important entre l'importation d'une architecture dite « moderne » et d'un urbanisme dit « fonctionnaliste » au regard des traditions vernaculaires locales d'une part. D'autre part, leurs réflexions sur la ville participent

³⁸⁷ Au sujet de l'adaptation des modèles jusqu'à la Seconde guerre mondiale, voir ses deux articles : HEIN, Carola, « The Transformation of Planning Ideas in Japan and its Colonies », in NASR, Joe and VOLAIT, Mercedes, (eds), *Urbanism: Imported or Exported? Native Aspirations and Foreign Plans*, Chichester, Wiley-Academy, 2003, p. 51-82, et « Machi. Neighborhood and Small Town—The Foundation for Urban Transformation in Japan », *Journal of Urban History*, vol. 35, n° 1, November 2008, p. 75-107.

³⁸⁸ L'auteur développe à ce sujet l'exemple du plan pour Datong en Mandchourie (1938) dont les quartiers d'habitations reproduisent l'aménagement de ceux d'une cité-jardin américaine conçue pour Détroit en 1931.

³⁸⁹ HEIN, Carola, *op. cit.*, 2003, p. 77.

³⁹⁰ HEIN, Carola, *ibid.*, 2003, p. 52.

d'une forme de critique vis-à-vis de l'urbanisme planificateur mis en pratique par les autorités au cours de la reconstruction, comme l'exprime très clairement Tange Kenzô *a posteriori* : « Cities did not redevelop as a result of urban plans, but as a product of the power [...]. Plans devised after the war that were put into effect in their original forms are rare. »³⁹¹ Une autre analyse de la situation, plus radicale, est avancée rétrospectivement par le critique Kawazoe Noboru. Non seulement la frustration des architectes vis-à-vis de leur impuissance à participer à la reconstruction est immense, mais les méthodes occidentales de planification urbaine (*city planning*) sont jugées inefficaces par rapport à la réalité urbaine du Japon :

« After the end of the war, the architects' dreams of rebuilding the cities up from the ruin and moor all fell apart, [...]. The city planning method from the West was not effective at all in the face of Japan's reality. »³⁹²

Ainsi, ne faudrait-il pas aussi considérer les échecs de la plupart des plans de reconstruction des villes japonaises comme un facteur de stimulation des nombreuses propositions de projets à grande échelle qui émanent des architectes, bien qu'*a priori* non spécialistes ? Ou encore, la reproduction de modèles occidentaux véhiculés par la planification des autorités publiques n'est-elle pas un facteur de réaction qui conduit cette communauté à explorer d'autres pistes de réflexion, à proposer d'autres approches de la ville et du territoire ?

Typologie des projets à grande échelle

En octobre 1995, la revue d'architecture *Kenchiku bunka* publie une rétrospective des principaux projets de villes dessinés par des architectes japonais entre 1957 et 1995.³⁹³ Les dates de cette rétrospective correspondent à deux moments clés du contexte de transformation « forcée » des villes japonaises. La première date marque l'achèvement de la période de reconstruction post-conflit. La seconde est celle du grand séisme du Hanshin (Ôsaka-Kôbe, *Hanshin Awaji daijishin*) qui s'ouvre sur d'autres impératifs de reconstruction et motive cet

³⁹¹ TANGE Kenzô, « Towards Urban Design », *The Japan Architect*, n° 178, September-October 1971, p. 18.

³⁹² Kawazoe Noboru dans « Metabolism 2001 », *Kikan Obayashi*, n° 48, 2001, cité par LIN Zhongjie, *Kenzo Tange and the Metabolist Movement. Urban Utopias of Modern Japan*, London & New York, Routledge, 2010, p. 42-43.

³⁹³ Dossier « *Nihon no toshi purojekuto 54* (54 projets de la ville japonaise) », *Kenchiku bunka*, vol. 50, n° 588, octobre 1995, p. 26-49.

état des lieux. La sélection rassemble une cinquantaine de projets dont l'échelle dépasse celle de l'objet architectural, qu'elle soit proprement urbaine (du quartier à la métropole) ou (méga) architecturale dès lors qu'il s'agit de très grands bâtiments aux programmes mixtes. Peu diffusées voire méconnues pour plusieurs d'entre elles — *a contrario* des projets d'architecture de leurs concepteurs —, ces propositions forment un panorama qui atteste d'une réflexion et d'une production en phase avec les problématiques urbaines de cette période telles que la croissance démographique, le logement de masse, l'industrialisation, l'augmentation des flux de circulation et la hausse du coût du foncier jusqu'au tournant des années 1990. Parmi les cinquante-quatre projets présentés par la revue, moins d'une dizaine sont (partiellement) réalisés : ce sont généralement des opérations publiques du type villes nouvelles ou grands ensembles de logements collectifs, datées des années 1960. La majorité des propositions qui sont restées à l'état de spéculation, et qui nous intéressent plus particulièrement ici, relève de démarches prospectives ou clairement utopiques. Leur classement chronologique permet de situer les moments les plus féconds.³⁹⁴ Surtout, il précise les moments clés du second XX^e siècle où certains de ces architectes s'interrogent plus particulièrement à l'échelle de la grande ville.

Le choix de ce corpus repose sur trois raisons distinctes. Tout d'abord, la livraison relativement récente (1995) de cette rétrospective laisse penser qu'elle constitue une représentation actualisée. Ensuite, ce corpus est établi par une revue d'architecture japonaise, ce qui implique une sélection représentative et significative des projets aux yeux des spécialistes nippons. Enfin, la neutralité de son classement — chronologique — permet de dépasser le découpage habituel en mouvements architecturaux supposés étanches, en particulier celui du Métabolisme en ce qui concerne la production des années 1960 qui nous intéresse plus particulièrement ici.³⁹⁵ D'autres types de classement peuvent alors être envisagés. L'examen de ces projets révèle, pour un grand nombre d'entre eux, la constante de la thématique du « centre » (urbain) comme objet de recherche morphologique.

³⁹⁴ Si l'on comptabilise les 54 projets par décennie, la période des années 1960 est de loin la plus féconde (années 1950 : six projets ; années 1960 : 27 projets ; années 1970 : dix projets ; années 1980 : sept projets ; 1990-1995 : quatre projets).

³⁹⁵ Une exposition rétrospective du mouvement Métaboliste, accompagnée d'un catalogue, s'est tenue au musée Mori à Tôkyô de septembre 2011 à janvier 2012 ; ce choix occultant de fait d'autres productions architecturales et urbaines synchrones non moins importantes. Voir MORI ART MUSEUM (ed.), *Metabolism, the City of the Future. Dreams and Visions of Reconstruction in Postwar and Present-Day Japan*, Tôkyô, Shinken-chiku-sha, 2011, 336 pages.

Paradoxalement, c'est *a priori* à partir d'une notion spatiale proprement occidentale que plusieurs architectes japonais développent leurs réflexions sur la grande ville au lendemain de la reconstruction. Elles donnent lieu à deux formes ou structures, distinctes mais récurrentes : des structures extensives et des structures agglomérées, soit deux grands types de résolution de la croissance urbaine : le premier sur le mode de la décongestion et le second sur le mode de la concentration (tabl. 20). Nous verrons par la suite que le thème de la tridimensionnalité les relie.

Tableau 20 : Classement chronologique et typologique des projets d'architectes développant de nouvelles centralités urbaines au Japon, 1959-1971

Source : *Kenchiku bunka*, vol. 50, n° 588, octobre 1995, p. 26-49.

ANNÉE DE CONCEPTION	NOM DU PROJET / EN ANGLAIS / EN JAPONAIS NOM DES ARCHITECTES	CLASSEMENT TYPOLOGIQUE	
		TYPE A : STRUCTURE EXTENSIVE (décongestion)	TYPE B : STRUCTURE AGGLOMÉRÉE (concentration)
1959	Plan d'un nouveau Tôkyô - Tôkyô dans 50 ans / <i>New Tokyo Plan in 50 years / Shin Tôkyô keikaku an - 50 nengo no Tôkyô</i> Kurokawa Noriaki / Kishô	Type A.1 La métropole comme réseau de centralités	
	Proposition urbaine sur la baie de Tôkyô / <i>Floating City on Tokyo Bay / Tôkyô wankai ue toshi an</i> Ôtaka Masato	Type A.2 La métropole linéaire	
1960	Plan pour Tôkyô 1960 / <i>A Plan for Tokyo 1960 / Tôkyô keikaku 1960</i> Atelier Tange de l'Université de Tôkyô (<i>Tôkyô daigaku Tange kenkyûshitsu</i>)	Type A.3 La métropole des réseaux	
	Plan pour Shinjuku / <i>Shinjuku Project / Shinjuku keikaku</i> Isozaki Arata, Morimura Michiyoshi, Sone Kôichi	Type A.3 décliné à l'échelle d'un quartier	
	Modèle collectif — Plan pour le secteur de Shinjuku / <i>Group Form — Shinjuku District Project / Gunzôkei — Shinjuku chiku keikaku an</i> Ôtaka Masato, Maki Fumihiko		Type mixte
	Ville de l'habitat / <i>Iepolis</i> ou <i>Home City / Ieporisu</i> Nishiyama Uzô		Type B.1 La métropole verticale

1961	Plan pour Tôkyô 1961 : « Plan hélice » / <i>Helix City 1961 / Tôkyô keikaku 1961 : « Erikkusu keikaku »</i> Kurokawa Kishô		
1963-1968 (projet réalisé)	Sol artificiel à Sakaide (préfecture de Kagawa) / <i>Artificial Ground Project - Manmade Land at Sakaide / Sakaide jinkô tochi</i> Ôtaka Masato		Type B.1 décliné à l'échelle d'un quartier
1964	Plan pour Kyôto / <i>A Plan for Kyoto / Kyôto keikaku</i> Atelier Nishiyama de l'Université de Kyôto (<i>Kyôto daigaku Nishiyama kenkyûshitsu</i>)		Type B.1
1965	Plan Métamorphose 1965 / <i>Metamorphosis '65 / Metamorufôze keikaku 1965</i> Kurokawa Kishô	Type A.3	
	Ville créative / <i>Creative City / Sôzôteki toshi</i> Hosaka Yoichiro	Type A.3	
1966	Projet de ceinture croisée à Kotô / <i>Koto Crossing Belt Project / Kotô jûji beruto kôsô</i> Atelier Takayama de l'Université de Tôkyô (<i>Tôkyô daigaku Takayama kenkyûshitsu</i>)	Type A.2	
1967-1968	Plan de l'axe civique de Kyôto / <i>Kyoto Civic Axis Plan / Kyôto toshijiku keikaku</i> Atelier Tange de l'Université de Tôkyô (<i>Tôkyô daigaku Tange kenkyûshitsu</i>)	Type A.3	
1970	Ville noyau / <i>Core City / Kaku toshi</i> Groupe du Kansai (<i>Kansai guruppu</i>) (Nishiyama Uzô et al.)	Type A.1	
1971	Système de zones partagées / <i>Communal Zone System (CZ-System) / Comyunaru zôn shisutemu</i> Atelier Ôta de l'Université de Hokkaidô (<i>Hokkaidô daigaku Ôta kenkyûshitsu</i>)	Type A.2	

NB : les projets concernant Tôkyô sont en grisé.

La question du « centre urbain (*âban koâ, chûshin*) », objet de recherche de nouvelles structures urbaines extensives...

A contrario de la période antérieure à la reconstruction, paradoxalement, les propositions urbaines les plus médiatisées des architectes nippons, qu'ils soient enseignants et / ou praticiens, émanent rarement de commandes officielles de la part des autorités en charge

de l'aménagement urbain.³⁹⁶ Elles sont davantage le fruit de spéculations intellectuelles relayées par des objectifs de visibilité : inciter à la reconnaissance du Japon sur la scène architecturale internationale, voire interpeller la commande à l'intérieur ou à l'extérieur des frontières de l'archipel.³⁹⁷ À cet effet, quelques-uns de leurs projets sont largement diffusés dans la presse spécialisée, tant nationale qu'internationale, tandis qu'ils fréquentent activement les différentes manifestations importantes qui traitent de la ville et rassemblent les plus grands architectes et critiques de l'époque. À d'autres finalités correspondent d'autres objets et circuits de diffusion des idées.

Aux prémices de l'assise de ce rayonnement de la production des architectes nippons dans le domaine de l'urbain, rappelons la participation de Maekawa Kuniô (1905-1986)³⁹⁸ et Tange Kenzô (1913-2005) à l'un des Congrès internationaux d'architecture moderne (CIAM) qui porte sur la ville. Il s'agit du 8^e CIAM qui se déroule en Angleterre, à Hoddesdon, en 1951 et a pour thème « The Heart of the City ». Toutefois, cette rencontre s'avère prématurée et les échanges entre les deux cultures à ce sujet sont peu opérants. La nature décalée, tant de la contribution japonaise en termes d'échelle, que de la thématique du congrès, somme toute très européenne, ne permet pas un dialogue croisé et nourri ni avec les Japonais ni avec les autres architectes non européens :

« Despite the new cultural issues raised at Hoddesdon by the presence of projects like Tange's in Japan and those by Le Corbusier and his associates in Colombia and India, little was said about the new non-European context of this work. »³⁹⁹

Curieusement en effet, Tange Kenzô n'y présente que son projet de mémorial et de parc pour la Paix à Hiroshima, en partie achevé en cette année 1951, alors qu'il est en charge du plan de la reconstruction de cette ville et de quelques autres dès 1946-1947.⁴⁰⁰ En outre, la réflexion

³⁹⁶ La génération des aînés — Uchida Yoshikazu (1885-1972), Nishiyama Uzô (1911-1994), Tange Kenzô (1913-2005), en particulier — s'est déjà exercée au projet à grande échelle dans le cadre de l'expansion coloniale du pays sur le continent asiatique, avant et pendant la Seconde guerre mondiale.

³⁹⁷ Plans de Tange pour les villes de Boston (1959), Skopje (1965) après le tremblement de terre de 1963, Bologne (1970), par exemple.

³⁹⁸ Maekawa Kuniô est invité par l'architecte Josep Lluís Sert (1902-1983) qu'il côtoie au sein de l'agence de Le Corbusier en 1928-1929. D'après STEWART, David B., *op. cit.*, 1987, p. 175.

³⁹⁹ MUMFORD, Eric, *The CIAM Discourse on Urbanism, 1928-1960*, Cambridge (Mass.) and London, MIT Press, 2000, p. 212.

⁴⁰⁰ En particulier : les plans d'occupation des sols de Maebashi et d'Isesaki (préfecture de Gunma) commandés par le Bureau de la reconstruction, des propositions de réaménagement des quartiers de Ginza et de Shinjuku

de Maekawa Kuniô au sujet de la notion de « cœur (*core*) » atteste d'un décalage conceptuel important avec ses homologues : « [...] Maekawa had remarked that the 'core' in Japan had first developed around palaces and castles, and said the concept still suggested a 'closed society' in Japan. »⁴⁰¹ Cette notion, et les formes urbaines qu'elle induit, est en décalage à deux niveaux : d'une part, dans la tradition urbaine préindustrielle, elle correspond à des ensembles d'édifices précis liés au pouvoir (palais, châteaux) ; d'autre part, l'image héritée qu'elle véhicule ne saurait répondre à la nouvelle modernité recherchée par une société démocratique et « ouverte » telle que la société urbaine japonaise se projette après la guerre. Dans la tradition urbaine japonaise, la notion de centre urbain se rapporte à des ensembles construits, à la différence de la tradition européenne d'espaces de rassemblement tels que l'agora ou le forum. Dans le texte qu'il soumet aux participants du 8^e CIAM, Tange s'interroge sur les équivalents nippons du centre en tant que lieu de rassemblement (*gathering place*), sur sa matérialisation physique dans la ville japonaise contemporaine, sans apporter de réponses tangibles : « [...] in Japan in the past as well as during the present there are no examples of such cores. »⁴⁰² De son point de vue, la matérialisation formelle du centre ne peut être aujourd'hui qu'un « organic complex of architecture and city »,⁴⁰³ soit encore un élément bâti et non un espace libre. Autrement dit, il s'agit d'un type d'édifice particulier (le complexe) conçu comme un dispositif ou un système de relations entre espace architectural et espace urbain. Avec leurs systèmes de déambulation ouverts et traversants, ses réalisations de la mairie de Tôkyô et de la préfecture de Kagawa à Takamatsu, respectivement achevées en 1957 et 1958, en sont les premières manifestations à l'échelle architecturale.

Dans les projets que Tange élabore à l'échelle métropolitaine au cours des années qui suivent, la question du centre y occupe une place majeure sinon dominante. La recherche d'une structure urbaine appropriée à la croissance des villes japonaises et à leur trafic exponentiel le conduit à repenser leurs centres en termes d'échelle et de morphologie, sans toutefois les recomposer. Ses propositions concernent en particulier des villes qui n'ont pas

dans le cadre de concours lancés par la Ville de Tôkyô, etc. D'après TANGE Kenzô, « Towards Urban Design », *The Japan Architect*, n° 178, September-October 1971, p. 22.

⁴⁰¹ MUMFORD, Eric, *op. cit.*, 2000, p. 212.

⁴⁰² TANGE Kenzô, « On the Urban Core—A Report Submitted to the 8th CIAM, 1951 », *The Japan Architect*, n° 178, September-October 1971, p. 25.

⁴⁰³ *Ibid.*, p. 25.

été modifiées par la reconstruction (Tôkyô) ou détruites pendant la guerre (Kyôto), et qui ont globalement conservé leurs structures urbaines anciennes. Dans ces projets, le nouveau centre de la métropole japonaise est matérialisé par une vaste structure tridimensionnelle, linéaire, équipée, dénommée « axe civique » (*toshi jiku*, littéralement « axe urbain »). Dans le cas de Tôkyô (1960), cette structure est présentée comme une alternative à la centralité unique et au développement radioconcentrique qu'elle engendre :

« We reject the concept of the metropolitan civic center in favor of a new concept which we call the civic axis. This is tantamount to rejecting the closed organization of the centripetal pattern in favor of an open organization which makes possible a development along a linear pattern. »⁴⁰⁴

Cette organisation se veut à l'image d'une société qualifiée d'« ouverte » grâce au développement des moyens de communication de masse :

« [...] mass communication has released the city from the bonds of a closed organisation and is changing the structure of the society itself. In the society with an open organisation and in the pivotal city of this organization the mobility involved in free, individual communication is assuming a larger and larger scale. »⁴⁰⁵

La nouvelle structure est ajoutée au centre existant dont la configuration n'est plus apte à accueillir la hausse des déplacements pendulaires : « The present system of streets and ordinary highways could never withstand the strain of such a volume. »⁴⁰⁶ Elle a aussi pour fonction d'orienter physiquement le développement de la métropole et d'en maîtriser la croissance. Dans le cas de Kyôto (1967-1968), où les enjeux et l'échelle sont pourtant d'une tout autre nature, le même type de structure tridimensionnelle est utilisé pour étirer le centre vers le sud de la ville qui est encore peu urbanisé. Superposée à l'axe fondateur de la ville, Karasuma-dôri, cette structure linéaire englobe les points majeurs de distribution des circulations (gare centrale, échangeur autoroutier) (fig. 115).

Enfin, dans son projet de réaménagement du quartier de Shinjuku à Tôkyô (1960), présenté comme une contre-proposition au développement de l'ensemble de tours de bureaux prévu par la Ville sur ce site, Isozaki Arata propose un système de « noyaux liés » : Joint Core

⁴⁰⁴ TANGE Kenzô, *The Japan Architect*, « A Plan for Tokyo, 1960 — Toward a Structural Reorganization », n° 4, April 1961, p. 18.

⁴⁰⁵ *Ibid.*, p. 18.

⁴⁰⁶ *Ibid.*, p. 18.

System (*Jointo koâ shisutemu*). Ce système est développé au-dessus du sol de la ville, support des infrastructures de déplacement horizontal et du stationnement. Les « *cores* » sont ici des éléments techniques et porteurs où sont concentrées les circulations verticales tandis que des bâtiments-ponts contenant les programmes de bureaux s'y appuient. L'ensemble forme un édifice réticulaire proliférant, aux points d'appui réduits, qui superpose une nouvelle structure urbaine au tissu existant (fig. 116). Édifice et structure urbaine sont indifférenciés.

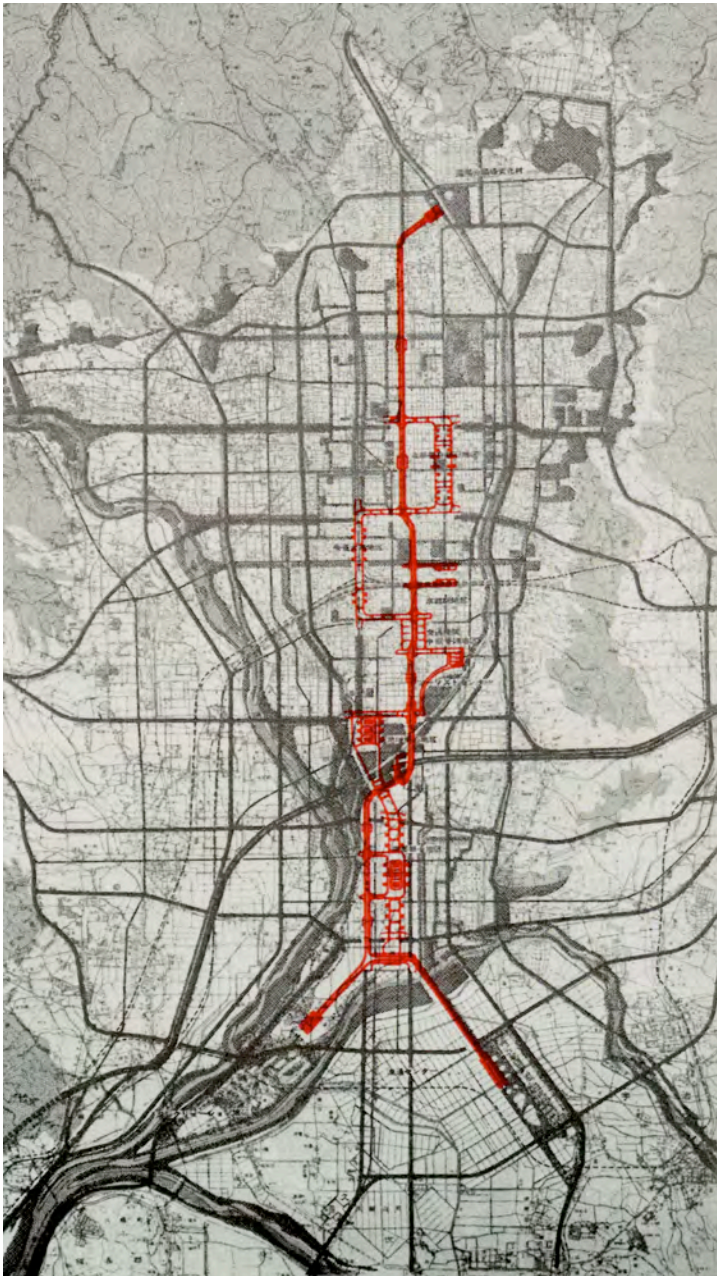


Figure 115 : Plan pour Kyôto, Tange Kenzô, 1967-1968

Source : *The Japan Architect*, n° 178, September-October 1971, p. 38.

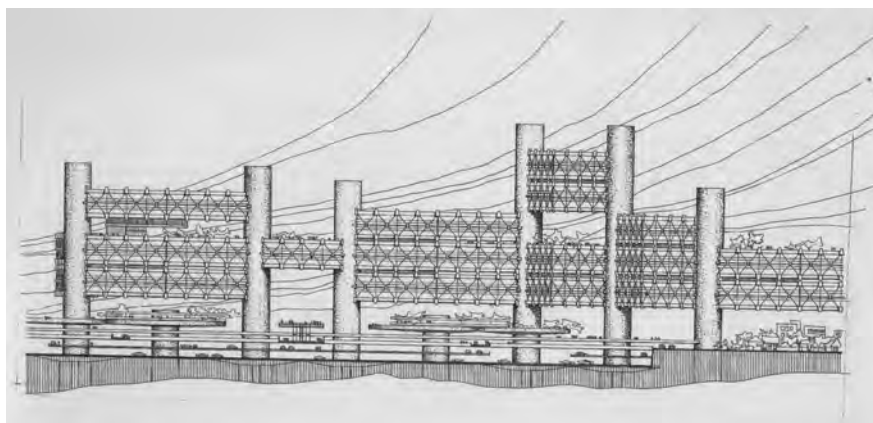


Figure 116 (a) : Élévation du projet Joint Core System pour le futur quartier d'affaires de Shinjuku à Tôkyô, Isozaki Arata, 1960

Source : RILEY, Terence (ed.), *The Changing of the Avant-garde. Visionary Architectural Drawings from the Howard Gilman Collection*, New York, The Museum of Modern Art, 2002, p. 49.



Figure 116 (b) : Plan du projet Joint Core System pour le futur quartier d'affaires de Shinjuku à Tôkyô, Isozaki Arata, 1960

Source : ISOZAKI Arata, *Four Decades of Architecture*, Los Angeles, Museum of Contemporary Art, 1998, p. 29.

Versus des dispositifs architecturaux d'agglomération

D'autres architectes travaillent à partir de la notion de centre en tant qu'ensemble architectural organisateur de systèmes urbains à plus grande échelle. Un exemple manifeste de cette approche est le projet Iepolis (*Ieporisu*) de l'architecte Nishiyama Uzô (1911-1994), développé en 1960.⁴⁰⁷ Sans application à un site particulier à l'origine, ce projet est adapté à quelques villes, dont Kyôto quatre ans plus tard. Le principe général est celui d'une unité

⁴⁰⁷ Sur les recherches théoriques et les projets de cet architecte, voir URUSHIMA, Andrea Y. F., « Genesis and culmination of Uzô Nishiyama's proposal of a 'model core of a future city' for the Expo 70 site (1960-73) », *Planning Perspectives*, n° 22, October 2007, p. 391-416. Cet auteur résumé bien l'approche particulière de Nishiyama : « Nishiyama's proposals for the urban growth of Japanese cities started from the centre and were aimed mostly at increasing the density of inner city areas rather than controlling the outward expansion of cities. » *Ibid.*, p. 412.

résidentielle équipée, de plusieurs niveaux, greffée à un échangeur autoroutier (à une voie rapide dans la proposition pour Kyôto). À l'inverse des précédents exemples, l'accent est mis sur une utilisation limitée du transport individuel motorisé au profit des transports collectifs, à travers la densification des réseaux. Il s'agit de créer « a more 'equipmentalized' traffic conveyance system » selon les termes de l'architecte,⁴⁰⁸ soit de concentrer habitat et activités au niveau des nœuds d'échanges du système de circulation tant individuel que collectif. L'infrastructure, ici aérienne, et ses équipements (station, hall, circulation piétonne) constituent le niveau de référence de l'unité. Y sont adjoints des programmes d'activités (commerces, bureaux). Les niveaux supérieurs comportent les logements, des espaces publics et quelques équipements collectifs (école, parc, ...), tandis que les niveaux inférieurs accueillent parkings-relais, espaces de stockage et locaux techniques (fig. 117). Le sol de la ville est ainsi réservé aux piétons. Ici, même s'il n'est pas nommé de la sorte, l'ensemble forme un centre urbain autonome, pensé comme un édifice multifonctionnel, compact et vertical, irrigué par les réseaux de circulation : « Living quarters, places of employment, and recreation areas will be connected so as to require only a little walking. »⁴⁰⁹ Une sorte de « super » Unité d'habitation qui, fécondée par les réseaux métropolitains, change d'échelle, voire un croisement de l'Unité d'habitation et du *Tôkyû kaikan*.



Figure 117 (a) : Plan masse du projet Iepolis, Nishiyama Uzô, 1960
Source : *The Japan Architect*, n° 105, February 1965, p. 79.

⁴⁰⁸ NISHIYAMA Uzô, « A Plan for Kyoto », *The Japan Architect*, n° 105, February 1965, p. 78.

⁴⁰⁹ *Ibid.*, p. 78. Dans la version pour Kyôto, les unités ne dépassent pas 24 mètres de haut et sont inscrites dans la trame urbaine.

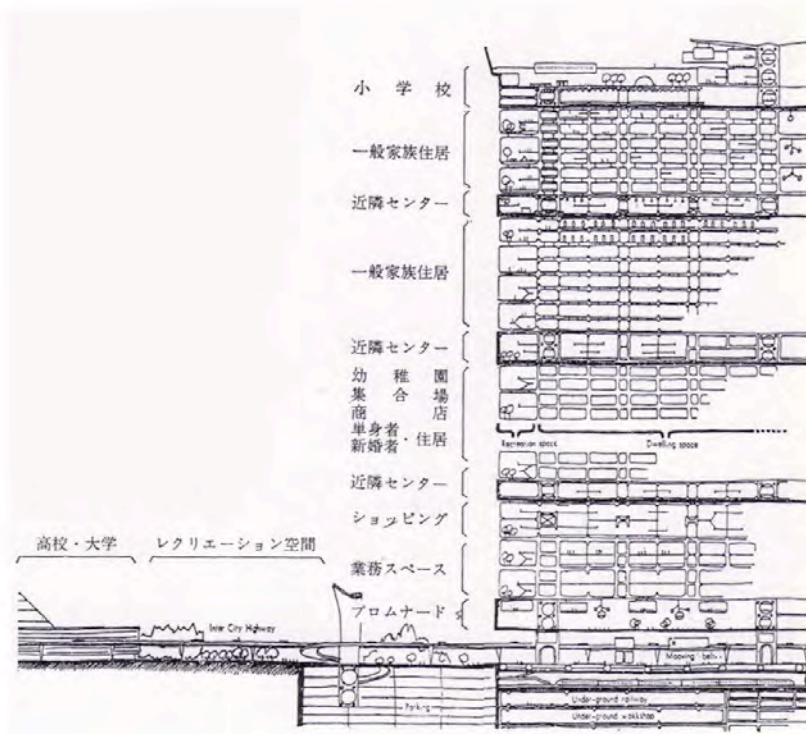


Figure 117 (b) : Coupe de principe du projet Iepolis, Nishiyama Uzô, 1960
Source : *Kenchiku bunka*, n° 588, octobre 1995, p. 31.

Légende

De haut en bas :

- École primaire (*shôgakkô*)
- Familles résidentes (*ippan kazoku jûmin*)
- Centre de voisinage (*kinrin sentâ*)
- Familles résidentes (*ippan kazoku jûmin*)
- Centre de voisinage (*kinrin sentâ*)
- Jardin d'enfants (*yôchien*)
- Lieu de réunions (*shûgôjô*)
- Commerces (*shôten*)
- Résidents célibataires / jeunes mariés (*tanshinsha / shinkonsha jûmin*)
- Centre de voisinage (*kinrin sentâ*)
- Magasins (*shoppingu*)
- Lycée (*kôgakkô*) – Université (*daigaku*) Espace de loisirs (*rikurêshon kûkan*)
- Espace de travail (*gyômu supêsu*)
- Promenade (*puromunâdo*)

Les recherches d'Ôtaka Masato (1923-2010) relèvent de ce même registre de dispositifs de densification mais leur formalisation est tout autre. Les projets de cet architecte sont habituellement présentés pour leur principe de sol artificiel (*jinkô tochi*), édifié et décliné à différentes échelles, comme réponse aux contraintes de l'acquisition foncière au Japon d'une part, et au problème de l'étalement urbain d'autre part. Son approche relève en effet d'un découpage tridimensionnel des terrains à construire selon une superposition des programmes qui permet d'en augmenter la valeur et l'usage. Cette superposition est matérialisée par la construction d'un sol supplémentaire, public, qui accueille de nouveaux programmes sans avoir à acquérir le terrain situé en dessous. Ce sol artificiel est ensuite aménagé en une plateforme habitable couvrant l'ensemble de la parcelle (fig. 118). Logés en dessous et au-dessus, les programmes sont dans l'ensemble davantage concentrés : les habitations et quelques équipements publics occupent le niveau supérieur tandis que commerces, parking et d'autres équipements sont répartis au niveau inférieur. Ces projets procèdent ainsi d'une agglomération des composantes du quartier par superposition des niveaux et fonctions, en lien avec une infrastructure de transport, l'ensemble relevant du centre urbain conçu comme une « super-architecture », « a city within a city ».⁴¹⁰

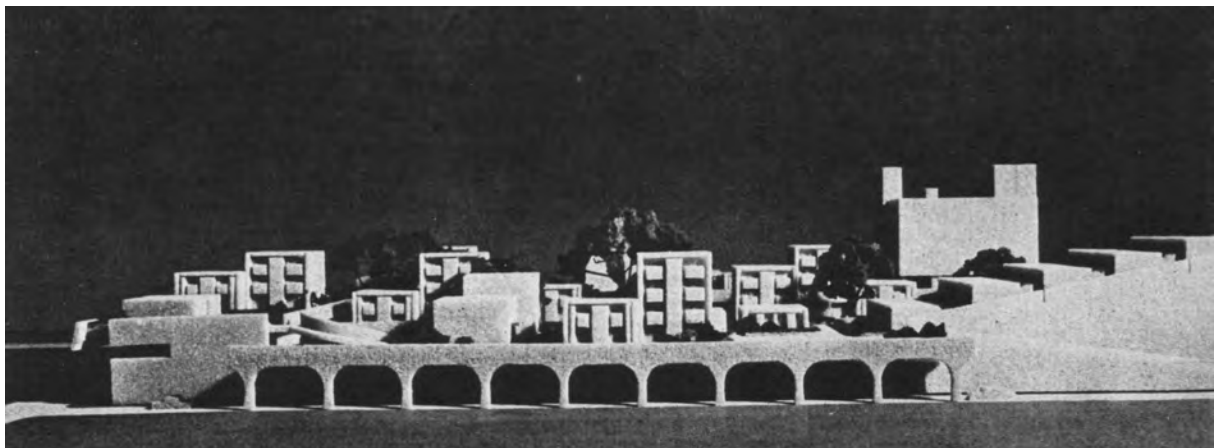
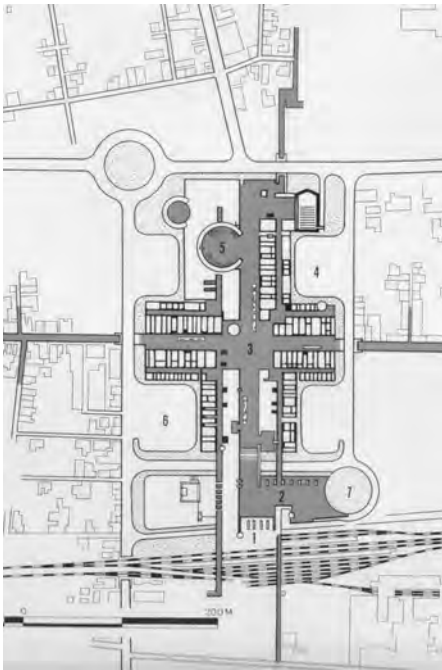


Figure 118 (a) : Maquette du projet pour un quartier de la ville de Sakaide, Ôtaka Masato, 1963

Source : *The Japan Architect*, n° 144, August 1968, p. 30.

⁴¹⁰ ÔTAKA Masato, « The theory and background of artificial land », *The Japan Architect*, n° 144, August 1968, p. 30.



Légende

- 1. Gare de Sakaide — 2. Place — 3. Sol artificiel
- 4. Rue commerçante et d'affaires
- 5. Place de jeux
- 6. Parkings — 7. Équipement public
- En grisé : espace de promenade

Figure 118 (b) : Plan schématique d'insertion du projet pour la ville de Sakaide, Ôtaka Masato, 1965

Source : *The Japan Architect*, n° 106, March 1965, p. 78.



Figure 118 (c) : Vue d'avion de la seule partie réalisée du projet de Sakaide conçu par Ôtaka Masato et livrée en 1968

Source : *The Japan Architect*, n° 144, August 1968, p. 20.

A2. Tôkyô, laboratoire architectural de la connexion ?

La fin des années 1950 se caractérise par l'émergence d'une série de projets à l'échelle du territoire métropolitain, en particulier pour la capitale, à l'initiative d'architectes indépendants. Ces projets visent à construire une nouvelle structure urbaine capable d'orienter la forte croissance de Tôkyô. Nombre d'entre eux marquent une rupture avec cette constante d'avant-guerre où l'extension urbaine de la capitale procède d'un simple prolongement de sa structure viaire existante. La plupart se pose aussi, à plus d'un titre, en alternative au plan régional de la capitale de 1958 et de son principe d'implantation de villes-satellites en grande périphérie. D'une part, ces propositions se situent au sein ou à proximité immédiate du territoire habité. D'autre part, elles instaurent des systèmes d'extension qui sont le plus souvent de nature axiale. Enfin, ces extensions linéaires sont *a priori* sans limites, et visent par conséquent une échelle supérieure à celle de la métropole. Leur logique, commune, n'est donc pas celle d'une métropole polycentrique hiérarchisée et contenue. Elle procède plutôt par superposition ou addition de vastes fragments urbains ouverts qui intègrent eux-mêmes des potentiels de croissance.

L'armature de ces extensions axiales est de nature infrastructurelle : de nouveaux axes de circulation sont projetés à l'échelle du territoire métropolitain et sont le support des diverses activités urbaines ainsi canalisées. Leur géométrie compose de nouvelles figures territoriales linéaires qui réorganisent en partie le système de déplacements entre centre et périphérie. Nous pouvons distinguer une famille de trois grands projets manifestes d'une résolution qui conjugue les thèmes de la centralité et de la mobilité en réponse à la problématique de la croissance urbaine à l'échelle de la métropole :

1) le plan du nouveau Tôkyô – Tôkyô dans 50 ans (*Shin Tôkyô keikaku an – 50 nengo no Tôkyô*) de Kurokawa Noriaki en 1959,

2) la proposition urbaine sur la baie de Tôkyô (*Tôkyô wankai ue toshi an*) de Ôtaka Masato en 1959,

3) le plan pour Tôkyô (*Tôkyô keikaku 1960*) de Tange Kenzô *et al.* en 1960.

Chaque projet, à sa manière, est exemplaire d'une approche hybride du territoire au sens où leurs dispositifs spatiaux conjuguent une certaine forme de modernité — en l'occurrence les superpositions de trames — et des emprunts à quelques modèles préindustriels de la ville

japonaise.

La métropole comme réseau de centralités : le plan du nouveau Tôkyô – Tôkyô dans 50 ans (*Shin Tôkyô keikaku an – 50 nengo no Tôkyô*) de Kurokawa Noriaki, 1959

Ce projet propose une extension de la capitale sur elle-même, par superposition d'un nouveau système urbain. Ce système est matérialisé par une nouvelle trame viaire de deux kilomètres et demi de côté, projetée au-dessus du territoire des 23 arrondissements de la métropole.⁴¹¹ Les voies tangentes à la baie, plus larges et surélevées, déterminent une figure cruciforme nord-sud / est-ouest dominante dont l'intersection est située au niveau du palais impérial — gommé ou couvert ? — et dessine un nouveau centre métropolitain. Ce centre de gravité est constitué de vastes espaces ouverts à vocation collective (loisirs, sport, etc.), ponctués d'une tour-monument qui symbolise la métropole. Une esplanade linéaire de 300 mètres de large, dénommée le « Boulevard de Tôkyô », relie ce nouveau centre à la baie.

Chaque branche de la structure cruciforme détermine un type d'activité dominant dont la nature et la répartition par rapport au centre correspondent peu ou prou à l'existant : commerce et affaires à l'est (quartiers Ginza et Marunouchi), administration au sud (quartier Kasumigaseki), culture à l'ouest, éducation et recherche au nord (arrondissement de Bunkyo). À l'intérieur de la double structure cruciforme, plusieurs centres d'activités et tours de logements (du type « bambou » : 20 000 à 40 000 habitants) sont répartis selon une trame plus serrée. À l'extérieur, d'autres ensembles ponctuels de logements, moins denses (du type « plante » : 10 000 à 20 000 habitants), sont disséminés de manière aléatoire et dégagés du sol. L'implantation de cette structure en croix détermine trois grands secteurs urbains (*âban disutorikuto*) comprenant chacun au minimum quatre de ces derniers ensembles de logements et un centre urbain à l'échelle du quartier (*komyuniti koâ*). Notons que chacun de ces centres correspond à une gare importante de la ligne Yamanote : Ikebukuro au nord-ouest, Ueno au nord-est et Shibuya au sud-ouest. Bien qu'elles ne soient pas explicitement représentées, les deux gares les plus importantes de Tôkyô (la gare centrale et la gare de Shinjuku) sont situées à l'intérieur de l'emprise de la figure cruciforme (axe est-ouest). Ces deux équipements majeurs de la capitale ont probablement orienté la direction de cet axe.

⁴¹¹ Notre analyse s'appuie sur les éléments de présentation du projet publiés dans KUROKAWA Noriaki, « *Shin Tôkyô keikaku an* (Plan du nouveau Tôkyô) / City Plan for New Tokyo », *Kenchiku bunka*, n° 155, septembre 1959, p. 27-32.

Ce projet est représentatif d'une approche hybride de la notion de centralité urbaine à l'échelle de la métropole, au sens où il combine des expressions morphologiques issues de traditions spatiales distinctes. Le dispositif principal, nouvelle armature urbaine de la métropole, renforce la structure monocentrée de la capitale et organise simultanément un réseau de centralités urbaines multiples à l'échelle du territoire. En premier lieu, le centre métropolitain y est conçu selon des modalités spatiales et compositionnelles empruntées à la ville européenne : c'est un espace ouvert, collectif, qui accueille des activités de nature publique (manifestations culturelles, sportives, récréatives, ...). Il est ponctué d'un édifice monumental dénommé « tour-monument du centre de la métropole de Tôkyô (*metropolisu Tôkyô no koâ ni sobieru monyumento*). L'ensemble est toutefois matérialisé par un nouveau sol, artificiel et surélevé, superposé au tissu existant. En second lieu, l'organisation des centralités suivant les deux grands axes de circulation bordés d'habitations procède davantage d'un mode de composition issu de la tradition nipponne des villes linéaires préindustrielles où infrastructure de déplacement, logements et activités sont morphologiquement liées. L'architecte en propose ici une version tridimensionnelle. La nouvelle armature urbaine est formée par des axes de circulation surélevés dont la maille intérieure est ponctuée d'édifices verticaux aux programmes monofonctionnels (commerce, administration, éducation, culture, etc.). Les modalités de croissance du dispositif sont à la fois horizontales (axes « infinis ») et verticales (tours modulables) (fig. 119).

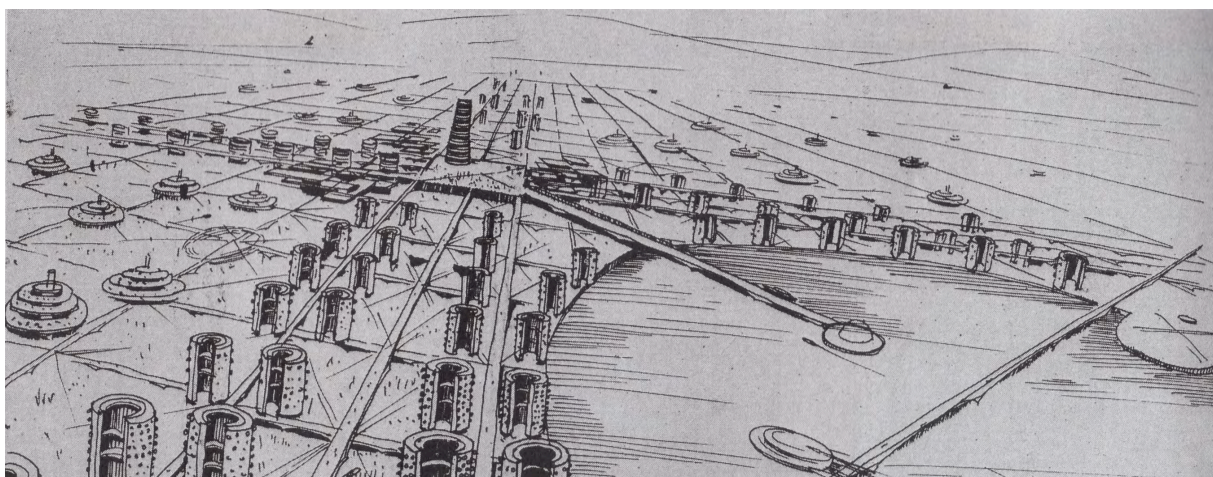


Figure 119 (a) : Vue perspective vers le nord du Plan du nouveau Tôkyô - Tôkyô dans 50 ans (*Shin Tôkyô keikaku an - 50 nengo no Tôkyô*), Kurokawa Noriaki, 1959



Figure 119 (b) : Plan du nouveau Tôkyô - Tôkyô dans 50 ans (*Shin Tôkyô keikaku an - 50 nengo no Tôkyô*), Kurokawa Noriaki, 1959

Source : KUROKAWA Noriaki, « *Shin Tôkyô keikaku an (Plan du nouveau Tôkyô) / City Plan for New Tokyo* », *Kenchiku bunka*, n° 155, septembre 1959, p. 32 et 27.

Légende

1. Tour-monument du centre de la métropole de Tôkyô (*metropolis Tôkyô no koà ni sobieru monyumento*)
2. et 6. Espace pour manifestations et *matsuri* (*gishiki, ômatsuri no hiroba*)
3. et 8. Espace de loisirs, parc (*rikurêshon hiroba, kôen*)
4. et 7. Espaces de loisirs et d'activités sportives (*rikurêshon, supôtsu hiroba*)
5. et 9. Espace de consommation, espace de distraction (*shôto hiroba, goraku hiroba*)

10. et 11. Centres d'activités politiques (Diète, gouvernement, mairie) (*seiji chûshin shisetsu [gijidô, seichô, tochô]*)
12. et 13. Centres d'activités de consommation et de distraction (*shôto, goraku chûshin shisetsu*)
14. et 15. Centres d'activités d'éducation et de recherche (*kyôiku, kenkyû chûshin shisetsu*)
16. et 17. Centres d'activités culturelles et sportives (*bunka, supôtsu chûshin shisetsu*)
18. Équipement politique, équipement d'affaires (*seiji shisetsu, gyômu shisetsu*)
19. Équipement culturel, équipement d'affaires (*bunka, gyômu shisetsu*)
20. Équipement de recherche et d'éducation (*kenkyû kyôiku shisetsu*)
21. Équipement d'affaires (*shôgyô shisetsu*)

22. Boulevard de Tôkyô (voie monumentale), axe de Tôkyô (*Tôkyô bârubâru [monyumentaru rôdo], Tôkyô jiku*)
23. Câble de communication industrielle (*sangyô komyunikêshon paipu*)
24. Aéroport international (actuel aéroport de Haneda) (*kokusai kûkô*)
25. Aéroport domestique (*kokunai kûkô*)
26. Voie monumentale puis de ceinture (*monyumentaru rôdo mata wa beruto*)
27. Unités résidentielles (communautés du type « bambou ») (*jûkyo tan'i [banbû taipu comyunitî]*)

28. Centre du système urbain créé (actuel centre de Shibuya) (*seisan âban shisutemu no koà [genkô no Shibuya wo chûshin to suru]*)
29. Centre du système urbain créé (actuel centre d'Ikebukuro) (*seisan âban shisutemu no koà [genkô no Ikebukuro wo chûshin to suru]*)
30. Centre du système urbain créé (actuel centre de Ueno) (*seisan âban shisutemu no koà [genkô no Ueno wo chûshin to suru]*)

31. Communauté créée (du type « plante ») (*seisan comyunitî [puranto taipu]*)
32. Port de Tôkyô (*Tôkyô minato*)
33. Flamme monumentale de l'entrée de Tôkyô (*Tôkyô no genkan no monyumentaru faiâ*)

34. Edo-gawa (rivière à vocation récréative) (*Edo-gawa [rikurêshon ribâ]*)
35. Arakawa (rivière à vocation récréative) (*Arakawa [rikurêshon ribâ]*)
36. Sumida-gawa (rivière à vocation récréative) (*Sumida-gawa [rikurêshon ribâ]*)
37. Tama-gawa (rivière à vocation récréative) (*Tama-gawa [rikurêshon ribâ]*)

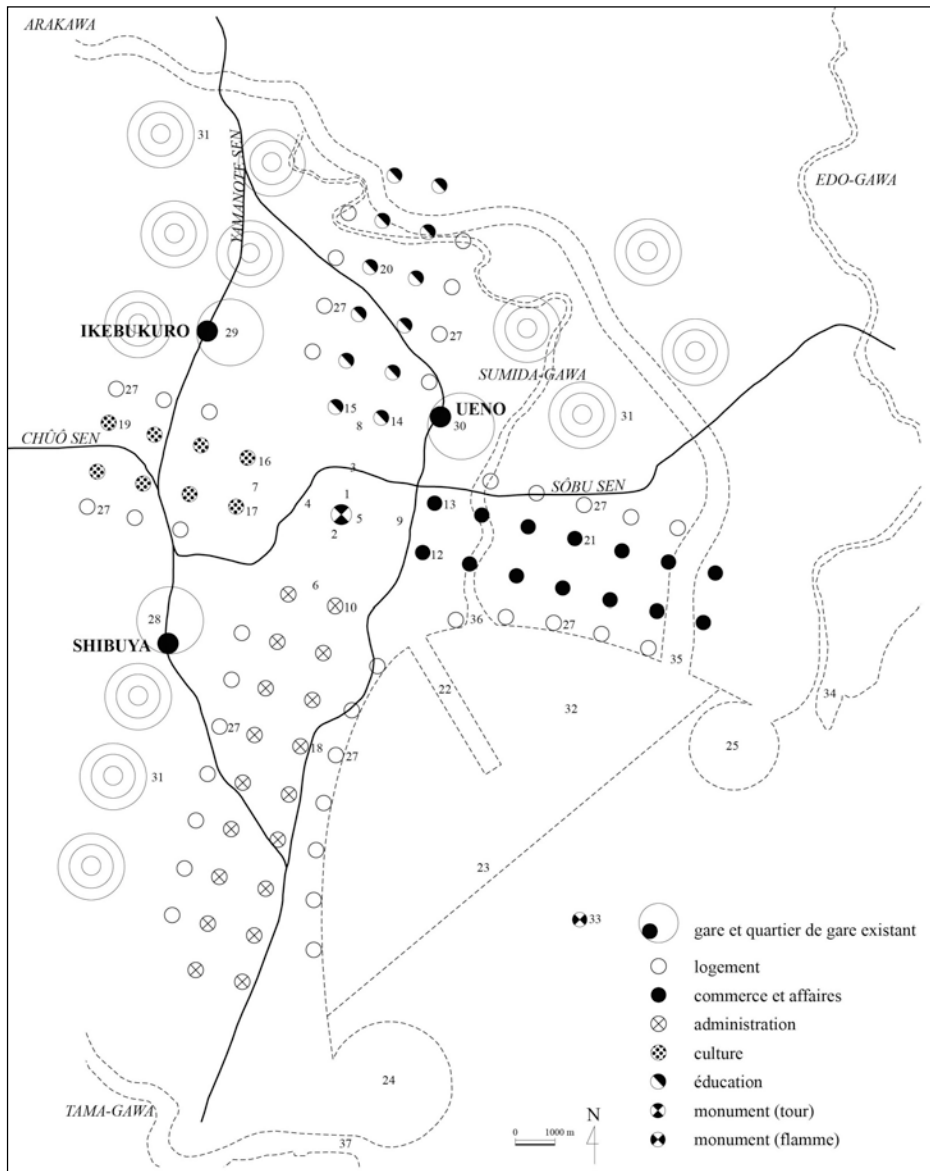


Figure 119 (c) : Plan schématique du système de centralités du projet pour le nouveau Tôkyô (*Shin Tôkyô keikaku an*) conçu par Kurokawa Noriaki en 1959

Source : TIRY-ONO, Corinne, 2011.

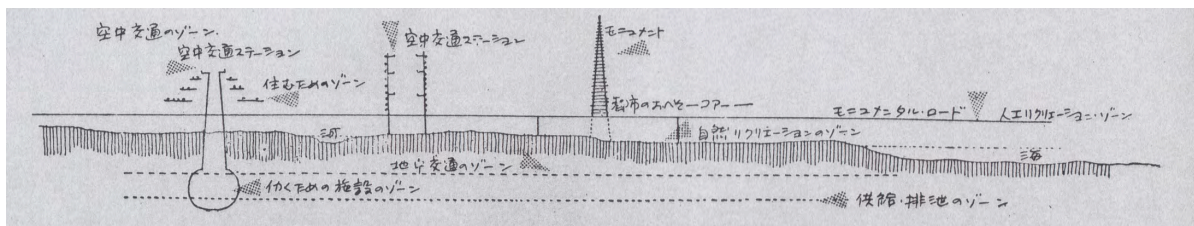


Figure 119 (d) : Coupe nord-ouest / sud-est le long de l'axe dit « monumental », Plan du nouveau Tôkyô - Tôkyô dans 50 ans (*Shin Tôkyô keikaku an - 50 nengo no Tôkyô*), Kurokawa Noriaki, 1959

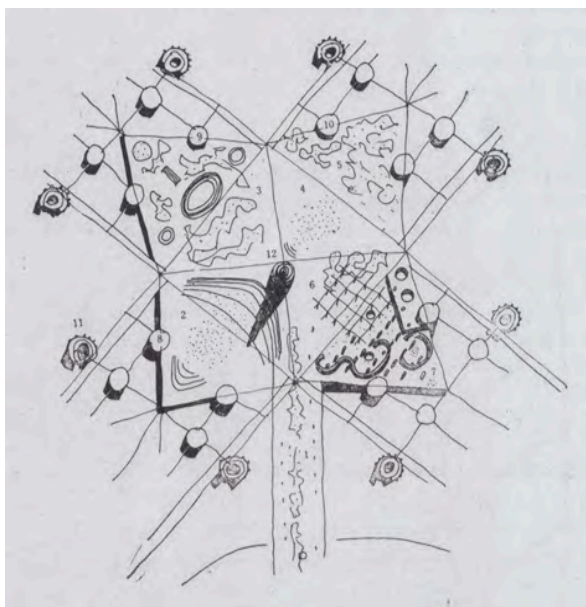


Figure 119 (e) : Détail du centre urbain, Plan du nouveau Tôkyô - Tôkyô dans 50 ans (*Shin Tôkyô keikaku an - 50 nengo no Tôkyô*), Kurokawa Noriaki, 1959

Source : KUROKAWA Noriaki, « *Shin Tôkyô keikaku an* (Plan du nouveau Tôkyô) / City Plan for New Tokyo », *Kenchiku bunka*, n° 155, septembre 1959, p. 28 et 30.

La métropole linéaire : proposition urbaine sur la baie de Tôkyô (*Tôkyô wankai ue toshi an*) d'Ôtaka Masato, 1959

Ce projet propose une extension de la capitale *ex-nihilo*, sans aucune intervention sur le territoire habité.⁴¹² Son programme est une ville à dominante industrielle, flottante, aménagée sur la baie. Dès le lendemain de la Seconde guerre mondiale, les travaux d'aménagement de vastes terrains artificiels, dans la baie, à vocation exclusivement industrielle vont bon train et suscitent plusieurs projets d'urbanisme — de la part du secteur privé principalement à cette époque.⁴¹³ Ici, l'architecte combine développements industriel et urbain en un projet qui prend pour modèle le schéma le plus standard des villes linéaires de type fordiste. Le dispositif est celui d'un ruban flottant dont les infrastructures de circulation (chemin de fer et autoroute) forment l'armature principale suivant une boucle connectée au réseau existant, au niveau du

⁴¹² Notre analyse s'appuie sur les éléments de présentation du projet publiés dans ÔTAKA Masato, « *Tôkyôwan ue toshi no teian* (Proposition urbaine sur la baie de Tôkyô) / City Planning Scheme over Tokyo Bay », *Kenchiku bunka*, n° 148, février 1959, p. 39-42.

⁴¹³ Voir à ce sujet le chapitre « The Myth of Tokyo Bay » dans LIN Zhongjie, *Kenzo Tange and the Metabolist Movement. Urban Utopias of Modern Japan*, London & New York, Routledge, 2010, p. 133-171.

port de Yokohama situé au sud. De part et d'autre de cette armature infrastructurelle, les fonctions sont réparties en deux bandes parallèles : l'une est entièrement dédiée à l'activité industrielle, l'autre accueille l'habitat et ses équipements du quotidien. Si la première bande est composée de terre-pleins artificiels continus, la seconde est en revanche structurée par une trame autoroutière de 500 x 500 mètres, construite sur pilotis. À l'intérieur de chaque maille, quatre îles artificielles aux contours « organiques » sont définies. Elles accueillent chacune quatre ensembles de logements collectifs (*apâto*) répartis autour d'une esplanade publique commune, équipée pour les 20 000 habitants locaux de l'unité. De même, la trame générale est régulièrement entrecoupée par de grandes esplanades publiques — du type plateforme — qui offrent des équipements d'envergure métropolitaine, destinés à recevoir un à deux millions de visiteurs. Celles-ci sont innervées d'un axe de déplacement central qui dessert les équipements librement disposés de part et d'autre. Si le principe du zonage détermine fondamentalement l'organisation générale de cette extension de la capitale, les références vernaculaires qui accompagnent la publication du projet invitent à un second niveau de lecture.⁴¹⁴ Des exemples d'habitations rurales plongées dans la végétation, deux estampes célèbres de l'époque féodale (une vue de Nihonbashi, une autre de la ville d'étape côtière de Shinagawa) veulent préciser que ce projet s'inscrit aussi dans une tradition urbaine — celle d'Edo en particulier — où paysage urbain et paysage maritime sont intimement liés. Ici, les références aux architectures traditionnelles du déplacement (pont, ville d'étape) sont explicites. Toutefois, elles participent au dispositif général du projet sans réelle traduction du point de vue de la morphologie architecturale ou urbaine (fig. 120).

⁴¹⁴ Ces références font l'objet d'un article signé par l'architecte Ôsawa Saburô, qui succède à la publication susmentionnée. Cet article est accompagné de dessins en perspective de projets théoriques insérés dans le grand paysage de la baie de Tôkyô. NB : nous n'avons pu identifier clairement qui est Ôsawa Saburô ; il aurait été un collaborateur de Maekawa Kuniô.

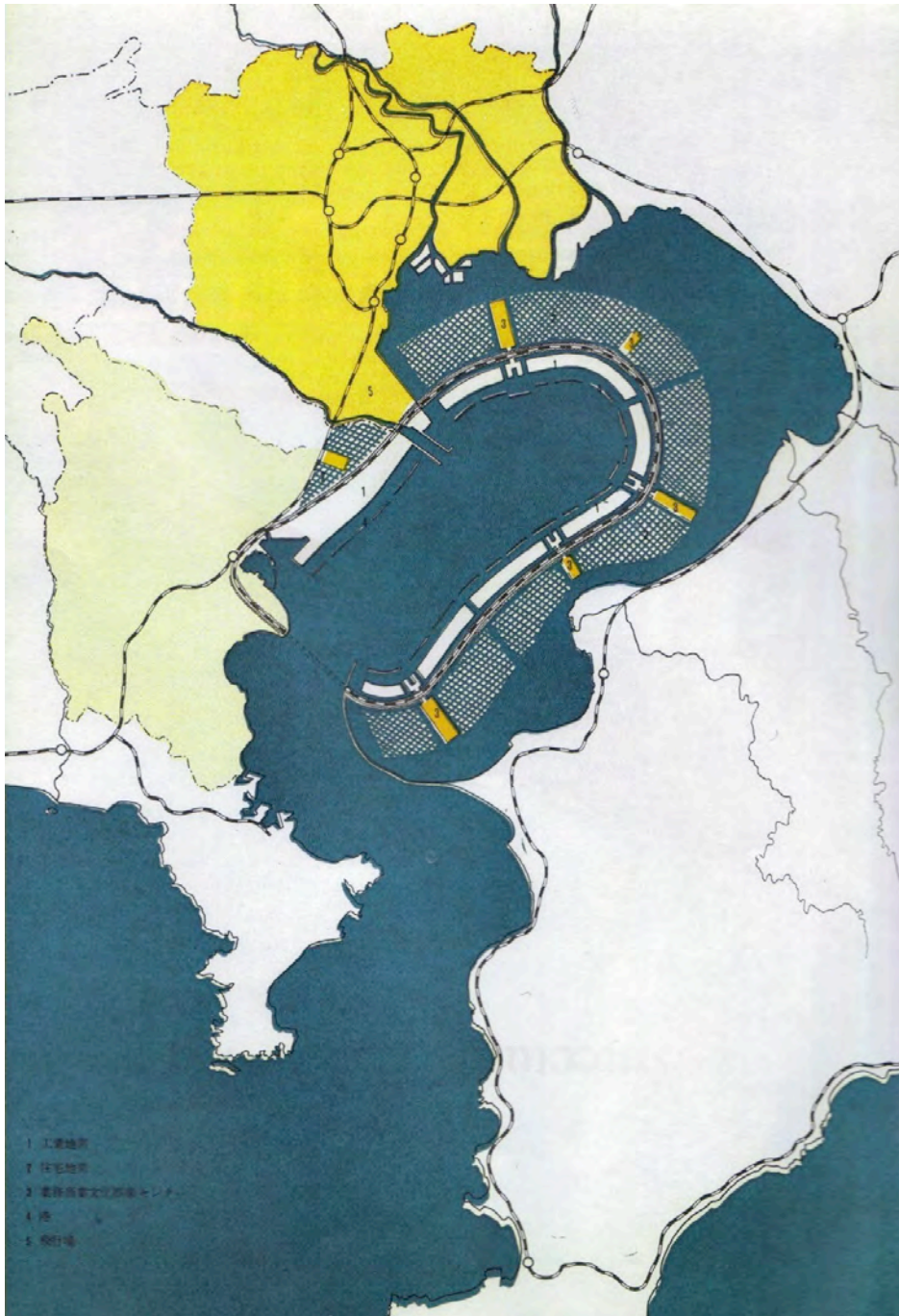


Figure 120 (a) : Plan de la Proposition urbaine sur la baie de Tôkyô (*Tôkyô wankai ue toshi an*), Ôtaka Masato, 1959

Légende

1. Ceinture industrielle (*kôgyô chitai*)
2. Ceinture résidentielle (*jûtaku chitai*)
3. Centre d'affaires, de commerces et de loisirs (*gyômu shôgyô goraku sentâ*)
4. Port (*minato*)
5. Aéroport (*hikôjô*)

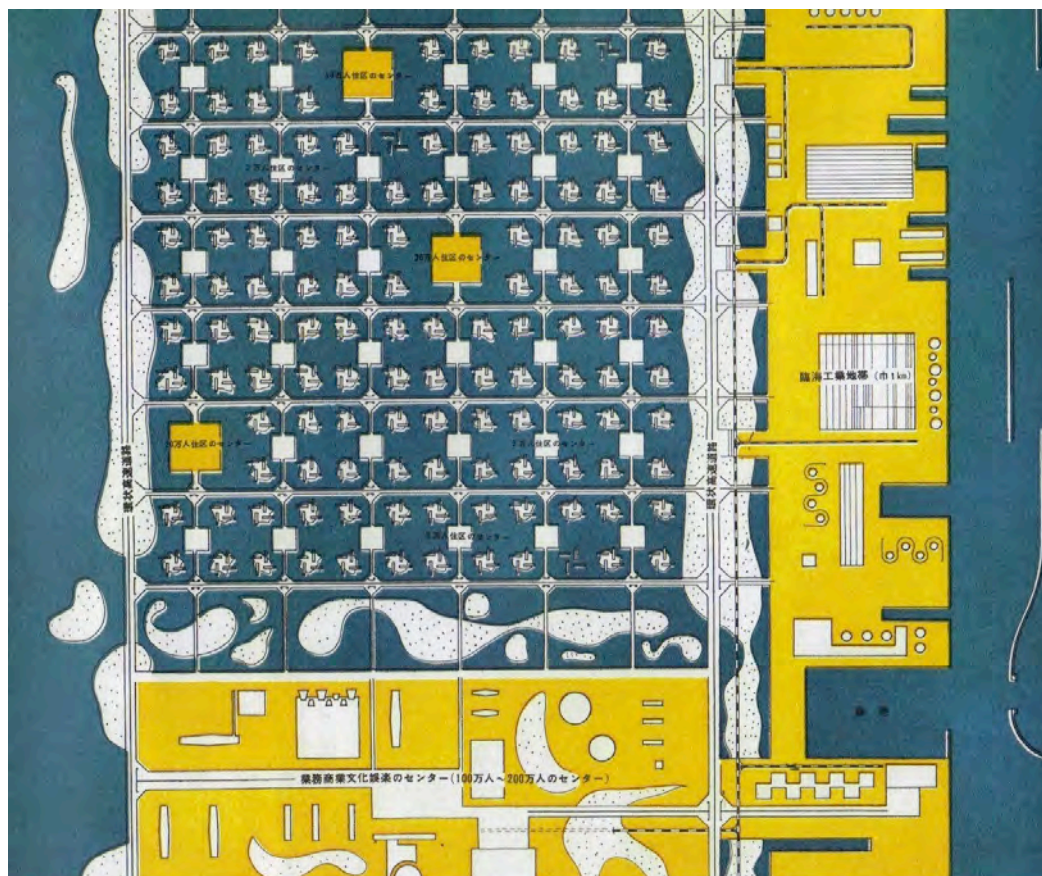


Figure 120 (b) : Plan d'un quartier de la Proposition urbaine sur la baie de Tôkyô (*Tôkyô wankai ue toshi an*) d'Ôtaka Masato, 1959

Source : ÔTAKA Masato, « *Tôkyôwan ue toshi no teian* (Proposition urbaine sur la baie de Tôkyô) / City Planning Scheme over Tokyo Bay », *Kenchiku bunka*, n° 148, février 1959, p. 41 et 40.

La métropole des réseaux : le plan pour Tôkyô (*Tôkyô keikaku 1960*) de Tange Kenzô et al., 1960

À la lumière des deux projets précédents, le plan d'extension de Tôkyô conçu en 1960 par Tange Kenzô et son équipe apparaît comme une synthèse des structures urbaines de Kurokawa et d'Ôtaka.⁴¹⁵ Ce projet propose en effet une extension de la capitale à l'est, à la fois à partir du centre historique — symbolisé ici par le palais impérial couplé à la gare centrale — et *ex-nihilo*, à travers la baie. Toutefois, la proposition de Tange n'est ni une structure nouvelle plaquée sur le territoire habité, ni un fragment urbain complètement

⁴¹⁵ L'équipe est composée de Tange Kenzô, Kamiya Kôji, Isozaki Arata, Watanabe Sadao, Kurokawa Noriaki et Kô Heiki. Nous utilisons par la suite le nom de Tange seul, en référence à l'équipe. Notre analyse du projet s'appuie sur KENZO TANGE TEAM, « A Plan for Tokyo, 1960 — Toward a Structural Reorganization », *The Japan Architect*, n° 4, April 1961, p. 8-38.

autonome.

L'extension prend ici la forme d'un gigantesque axe de déplacement mono orienté, tridimensionnel et extensible.⁴¹⁶ Composée d'une double chaîne d'anneaux de circulation hiérarchisés, la structure de cet axe est conçue selon un circuit complexe de flux routiers. À l'intérieur des anneaux principaux, d'une largeur totale de trois kilomètres, des anneaux secondaires sont emboîtés. La superposition des deux systèmes permet un fonctionnement en boucle, sans échangeurs, d'une fluidité qui se veut optimale. Cette structure linéaire à trois dimensions délimite et dessert deux types de territoires habités : à l'intérieur des mailles secondaires, une bande de terrain artificiel accueille un système d'édifices réticulaires à plusieurs niveaux, à dominante tertiaire et commerciale ; à l'extérieur, perpendiculairement, une série de « plateformes » est disposée le long d'axes de desserte locale. Chaque plateforme est aménagée en un quartier autonome selon un même principe décliné en plusieurs tailles : deux grands voiles courbes de logements collectifs enserrant espaces publics et équipements locaux. La capacité du projet est prévue pour accueillir à terme — vingt ans plus tard — une population estimée à deux millions voire deux millions et demi d'habitants.⁴¹⁷ Enfin, les activités industrielles sont réparties le long de la baie.

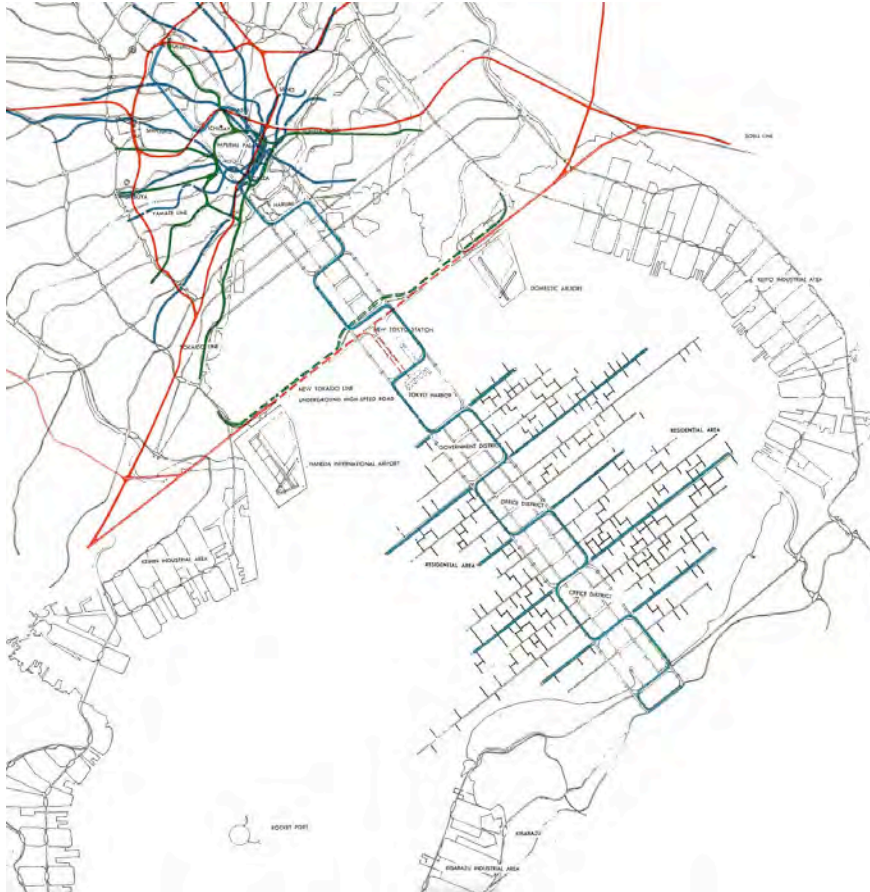
À l'échelle architecturale, par le biais des grandes toitures incurvées qui donnent forme aux logements, la référence symbolique à l'architecture monumentale traditionnelle japonaise est évidente et reconnue. En revanche, à l'échelle urbaine, des emprunts historiques, pourtant déterminants, sont rarement mis en avant. L'historien de l'architecture japonaise David B. Stewart décèle dans le Plan pour Tôkyô de Tange une tentative de perpétuer l'organisation urbaine de la ville japonaise traditionnelle dont la structure procède d'un emboîtement, tant administratif que spatial, d'unités de voisinage (*chô* ou *machi*) hiérarchisées : « Paradoxically, perhaps, it also makes an attempt to perpetuate the ancient concept of order exemplified in the classical Japanese city, [...] »⁴¹⁸ Le schéma des modules de l'axe, produit par l'architecte, montre aussi une relation étroite entre la structure héritée d'Edo et la nouvelle structure

⁴¹⁶ Dans ses travaux postérieurs sur l'aménagement de la mégalopolis du Tôkaidô, l'architecte développe ce système à l'échelle du territoire, soit jusqu'à Ôsaka à l'époque.

⁴¹⁷ En 1960, Tôkyô frôle les dix millions d'habitants. Tange estime que son schéma pourra accueillir environ cinq millions de personnes en 1980. L'objectif du projet n'est donc pas de désengorger la capitale mais d'anticiper sa croissance future.

⁴¹⁸ STEWART, David B., *The making of a modern Japanese architecture. 1868 to the present*, Tokyo and New York, Kodansha international, 1988, p. 182.

projetée à travers la baie. La morphologie et l'accroche des anneaux de circulation proviennent directement des traces de l'organisation urbaine féodale de la capitale qui subsistent autour du palais impérial ; cette organisation urbaine particulière ayant elle-même pour origine un vaste réseau de circulation, à l'échelle de la cité, qui est à l'époque composé de canaux déployés de manière radioconcentrique à partir du château.



Légende





	High-Speed Road (single line: plan by the Tokyo Metropolitan Government) (double line: plan by Kenzo Tange Team)
	Subway (plan by Teito Rapid Transit Authority, including lines) still in planning stage
	National Railway (double line: plan by Kenzo Tange Team)
	Monorail (plan by Kenzo Tange Team)

Figure 121 (a) : Plan du système des réseaux de transport du Plan pour Tôkyô, Tange Kenzô, 1960

Source : *The Japan Architect*, n° 4, April 1961, p. 23-24.

Peu développée dans l'argumentation écrite du projet, l'articulation entre la ville existante et son extension linéaire n'est abordée qu'en termes fonctionnels : « Also, since the functions now located in the center will form the nucleus of the functions along the axis, and since new functions will have to maintain links with these older functions, it is only natural that the axis should begin at the present center. »⁴¹⁹ Pour autant, le plan principal — et le plus détaillé du projet — met en évidence, à travers son schéma de circulation routière et ferroviaire, des principes d'articulation sophistiqués. Tous sont élaborés à l'aide d'infrastructures et d'équipements de transport, préexistants ou créés.⁴²⁰ Tout d'abord, un nouvel axe de transport collectif (monorail) est proposé à partir de la gare d'Ikebukuro et constitue une seconde armature de l'axe principal du projet. Il dessert la ville existante, le port, les nouveaux quartiers disposés le long de l'axe et vient innover les quartiers résidentiels latéraux. Cette liaison des deux gares préexistantes (Ikebukuro et la gare centrale de Tôkyô) semble avoir orienté la direction générale de l'axe.⁴²¹ En outre, l'accroche de l'ensemble du nouveau système de circulation à la gare centrale de Tôkyô est posée comme fondamentale : « Without this connection, the proposed civic axis would not develop. »⁴²² Ensuite, les réseaux routier et ferroviaire circulaires existants sont bouclés au niveau de la baie. Cette double armature détermine un anneau de circulation rapide centré sur le centre historique. Elle dessert deux aéroports et une gare : l'aéroport national préexistant (Haneda), converti en aéroport international, et un nouvel aéroport domestique sont disposés de part et d'autre d'une nouvelle gare, dénommée « nouvelle gare de Tôkyô ». Enfin, et surtout, les trois systèmes se croisent au niveau de cette nouvelle gare centrale qui est le seul nœud — ou centre ? — du projet. En outre, les schémas explicatifs de la croissance de l'axe montrent que le processus est conditionné par ce nœud : celui-ci constitue le point de jonction au-delà duquel les anneaux peuvent être additionnés au fil du temps. Cette zone intermédiaire du projet, non

⁴¹⁹ *The Japan Architect*, *ibid.*, 1961, p. 19.

⁴²⁰ L'examen des projets de villes linéaires antérieurs à 1960, depuis la Ciudad lineal d'Arturo Soria y Mata (Madrid, 1892) jusqu'à la Cité linéaire industrielle de Le Corbusier (1945), révèle que le mode d'accroche au noyau ancien est toujours opéré par le biais de l'infrastructure seule.

⁴²¹ Une variante est esquissée à partir de la gare de Shinjuku. L'axe est alors incurvé et reprend le tracé lié au projet d'aménagement élaboré par Tange Kenzô pour le Mémorial de la Daitôa en 1942. Au sujet de ce projet, voir JACQUET, Benoît, « Les principes de monumentalité dans l'architecture moderne : analyse du discours architectural dans les premières œuvres de Tange Kenzô (1936-1962) », thèse de doctorat sous la direction de Jean-Louis Cohen et Nicolas Fiévé, Université de Paris VIII, 2007, 674 pages.

⁴²² *The Japan Architect*, *ibid.*, 1961, p. 37.

habitée, constituée exclusivement de grands équipements de transport, assure un mode de connexion unique de deux territoires antinomiques à plus d'un titre : historique (ville ancienne / ville contemporaine), géographique (terre / eau), fonctionnel (mixité / zonage), etc. Disposés dans la continuité de la bordure industrielle côtière, ces équipements assurent aussi une jonction à la fois structurelle et fonctionnelle entre la ville industrielle et la ville tertiaire. C'est toutefois plus particulièrement à la nouvelle gare ferroviaire qu'est attribuée la position centrale de nœud d'échanges à l'échelle du futur territoire métropolitain. De ce point de vue, la structure urbaine proposée par le Plan pour Tôkyô de 1960 s'inscrit aussi dans la continuité des spécificités du mode de développement urbain moderne de la capitale, à l'œuvre depuis le début de l'ère Taishô (1912-1926) (fig. 121).⁴²³

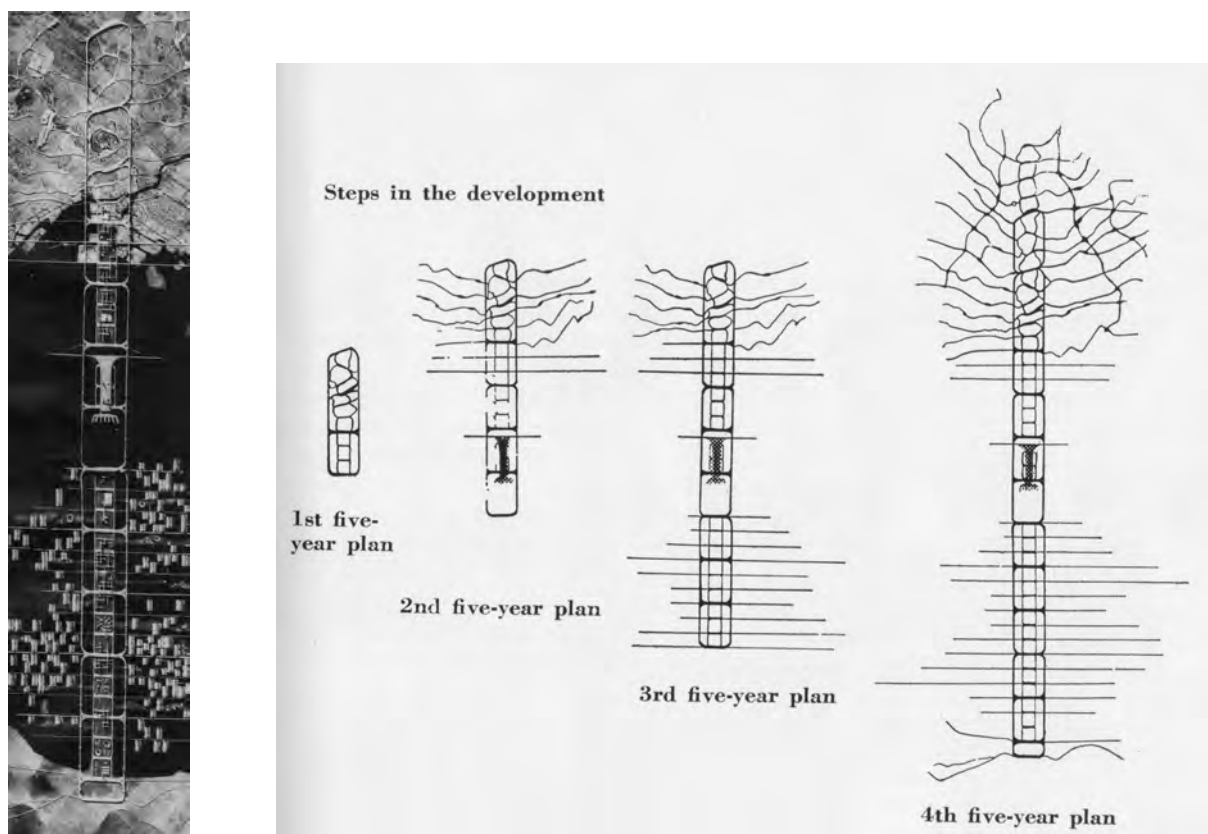


Figure 121 (b) : Vue aérienne de l'axe de déplacement (maquette) et schémas du principe de croissance de la structure urbaine du Plan pour Tôkyô à partir de la nouvelle gare de Tôkyô, Tange Kenzô, 1960

Source : *The Japan Architect*, n° 4, April 1961, p. 37.

⁴²³ Voir le début de l'ère Meiji (1868-1912) avec le plan de 1886-1887 des architectes berlinois Hermann Ende (1829-1907) et Wilhelm Böckmann (1832-1902) pour le quartier du Parlement et des ministères (Hibiya). Rappelons que ce plan prévoyait un axe centré sur — l'arrière de — la gare centrale de Tôkyô et orienté vers le port, comme jalon d'un développement futur.

A3. Les recherches de Maki Fumihiko sur les « formes collectives (*gunzôkei*) », 1960-1964

« [...], Maki is obsessed with connections. »⁴²⁴

Rem Koolhaas, 1995

Enfin, nous souhaitons aborder une quatrième forme de projet pour Tôkyô, synchrone mais antinomique des précédentes, qui s'appuie sur une réflexion théorique fondamentale du projet à grande échelle à cette époque à travers le thème des déplacements. Ce projet et ces textes sont l'œuvre de l'architecte Maki Fumihiko (né en 1928), associé à différents collègues. L'ensemble est intitulé *Investigations in Collective Form*. C'est un recueil édité en anglais en juin 1964 par l'École d'architecture de l'Université Washington à Saint-Louis (Missouri) où Maki Fumihiko fait ses débuts dans l'enseignement du projet quelques années plus tôt.⁴²⁵ Symboliquement, cette publication du « jeune » architecte de Tôkyô — il est alors âgé de 36 ans — vient clore une décennie d'apprentissage académique et pratique en Amérique du Nord.⁴²⁶ Le milieu des années 1960 marque en effet la fin de ses « années de formation », selon son expression, et son retour définitif à Tôkyô, où il fonde alors sa propre agence et poursuit l'enseignement. Intellectuellement, c'est surtout un moment de cristallisation des nombreux apports des différents milieux et expériences qu'il a connus jusque-là. La formation suivie au Japon (atelier Tange), puis plus longuement aux États-Unis (atelier Sert), lui procure une double approche de l'architecture. Chez Tange, l'atelier est aussi un laboratoire de recherche (*kenkyûshitsu*) qui alimente la conception : Maki y acquiert une attitude ouverte vis-à-vis du projet. Chez Josep Lluís Sert, l'attention portée — entre autres — aux valeurs intrinsèques du site et à l'expérience spatiale de la ville détermine pour Maki une autre manière d'aborder l'urbanisme, plus imprégnée de l'*urban design* que de la Charte d'Athènes.⁴²⁷ Ses rencontres avec quelques membres du Team X invités par l'Université

⁴²⁴ O.M.A., KOOLHAAS, Rem and MAU, Bruce, *S,M,L,XL*, Rotterdam, 010 Publishers, 1995, p. 1049.

⁴²⁵ Nous proposons en annexe une traduction des deux principaux essais du recueil, accompagnés de leur iconographie originale.

⁴²⁶ Né à Tôkyô, Maki Fumihiko obtient son diplôme d'architecte à l'Université de Tôkyô en 1952. Dès l'année suivante, il poursuit sa formation aux États-Unis, tant universitaire (Cranbrook Academy of Art, Harvard University) que professionnelle (il travaille dans l'agence Skidmore, Owings & Merrill [SOM] puis chez Josep Lluís Sert). Il enseigne à l'Université Washington à la fin des années 1950 puis de 1960 à 1962, et à Harvard de 1962 à 1965.

⁴²⁷ Josep Lluís Sert organise la première Urban Design Conference en 1956 à Harvard.

Washington, au moment où il y enseigne, renforcent cette approche anthropologique de l'espace urbain ; elles lui ouvrent aussi les portes de l'Europe.⁴²⁸ S'il est davantage réputé aujourd'hui pour ses réalisations architecturales prestigieuses (universités, musées, etc.), également initiées aux États-Unis, Maki partage pourtant rapidement avec cette génération d'architectes européens un intérêt pour les sens cachés de la ville. Tous sont en quête de systèmes vertueux où dispositif architectural, forme urbaine et structure paysagère, émanent d'une matérialisation des usages et non plus des fonctions. *Investigations in Collective Form* exprime cet engagement. Il faut en effet appréhender ici l'utilisation de l'adjectif « collectif » comme une volonté d'évacuer tout cloisonnement ou hiérarchie scalaire (échelle architecturale / échelle urbaine) ou statutaire (espace public / espace privé), soit, autrement dit, de rendre compte d'une conception indissociable de l'architecture et de la ville. Pour Maki comme pour tant d'autres architectes à cette époque, l'enjeu est complexe mais prioritaire. Si l'accroissement de la mobilité et ses systèmes techniques de déplacement ont désagrégé les communautés et les tissus urbains, ils n'en offrent pas moins un potentiel de nouveaux langages architecturaux.

Le recueil *Investigations in Collective Form*

Composé de deux textes, à la fois théoriques et didactiques, suivis d'une série de projets démonstratifs des principes énoncés, le recueil propose une synthèse de ces acquis et questionnements multipolaires. Le premier texte : « Collective Form-Three Paradigms »,⁴²⁹ est rédigé en collaboration avec son ami et compatriote l'architecte Ôtaka Masato.⁴³⁰ Il expose une typologie des modes de conception de la forme urbaine suivant des principes structurels distincts — mais non exclusifs, précisent-ils en conclusion du texte. Ils en font une analyse suivant deux principaux critères : leur capacité à intégrer les phénomènes de croissance et à répondre aux changements rapides de la société. Le premier principe est celui du plan-masse,

⁴²⁸ Aldo van Eyck, Jacob Bakema, Shadrach Woods. Plus tard, il sera invité par les Smithson à assister à la réunion du Team X à Bagnols-sur-Cèze (France, 1960) tandis que la première partie du recueil paraît sous une forme résumée dès octobre 1964 dans la revue britannique *Architectural Design*.

⁴²⁹ Voir aussi la présentation résumée des trois types par Jacques Lucan dans son ouvrage *Composition, non composition. Architecture et théories, XIXe-XXe siècles*, Lausanne, PPUR, 2009, p. 476-477.

⁴³⁰ Diplômé de l'Université de Tôkyô en 1949, Ôtaka Masato (1923-2010) travaille chez Maekawa Kuniô jusqu'en 1961 avant d'ouvrir sa propre agence à Tôkyô. Ôtaka est connu pour son principe de sol artificiel qu'il réalise à Sakaide (1963-1968).

dénommé ici « forme compositionnelle » pour mieux souligner son régime non structurel. Ce principe est décrit comme une composition hiérarchisée d'édifices isolés, figée et bidimensionnelle, où l'espace non construit n'est qu'une résultante de la disposition des volumes, où fonctions et circulation sont par conséquent dissociées. Sans le critiquer frontalement, les auteurs le rangent toutefois rapidement dans la catégorie « historique ». Le deuxième principe est celui de la mégastructure ou mégaforme, ou encore « forme mégastructurelle », qui organise à l'aide d'une structure matérielle de grande échelle les fonctions et la circulation. Structure et réseaux coïncident dans la plupart des cas. La permanence de ce type de structure autorise la variation des éléments de programme qui viennent l'habiter, quelle qu'en soit la nature en théorie. Rien ne l'empêche de croître, d'autant plus qu'elle est — forcément — tridimensionnelle. Jugée compatible avec le double enjeu énoncé en préambule, la (méga-) structure elle-même pose néanmoins le problème de sa rigidité et, partant, de son obsolescence. Elle conserve en outre une organisation hiérarchique que les auteurs estiment contre-productive en matière de flexibilité. Le troisième principe, la « forme de groupe », est celui auquel ils adhèrent. Il consiste à associer de manière répétitive et agrégative des éléments structurants — architecturaux ou paysagers — de petite échelle, eux-mêmes générateurs de la forme d'ensemble, par conséquent non finie. Directement issus des usages, ces éléments construisent un système de relations sociales et spatiales suffisamment fondamental et complexe pour perdurer et se transformer au fil du temps sans altérer l'ensemble. Forme bâtie et espace de déplacement sont alors des morphologies interdépendantes.

Le second texte « Linkage in Collective Form », cosigné avec Jerry Goldberg, un architecte américain alors doctorant, pousse la réflexion sur un des éléments générateurs des formes collectives du point de vue de son rôle de « liaison (*linkage*) » dans leur agencement. Le constat d'une disjonction entre le développement des réseaux de circulation et la conception des formes urbaines est à la source de cette recherche. Les mégastructures sont une résolution où structure urbaine et réseaux de communication forment une même armature de la ville : le Plan pour Tôkyô (1960) de Tange en reste une démonstration inégalée. Maki et Goldberg abordent au contraire les réseaux comme un système spatial à part entière, c'est-à-dire à la fois structurant (au sens physique du terme) et signifiant. L'ensemble des « tours-garages » au rôle de portes et d'échangeurs (*gateway interchanges*) de Louis Kahn (1901-1974) pour Philadelphie (1953-1957) en seraient un exemple de formalisation au niveau des

nœuds de la ville, dans la mesure où elles matérialisent des valeurs symbolique et paysagère quand l'échangeur autoroutier en est dépourvu. Les matérialisations historiques et vernaculaires sont davantage instructives et, à la manière d'une leçon d'architecture, différents modes opérationnels sont déclinés à plusieurs échelles. Leurs formes peuvent être linéaires : l'enceinte d'une cité médiévale, une ligne de chemins de fer aérienne dans la ville, une rue couverte, ... ; réticulaires : un réseau de canaux ; ou ponctuelles : la répétition d'un type architectural qui épouse la topographie des lieux, etc.

En clôture, une annexe présente plusieurs projets de Maki pour des cités nippones suivant les principes de conception exposés plus haut : le réaménagement du quartier de la gare de Shinjuku à Tôkyô, de l'arrondissement populaire de Kôtô à Tôkyô, du quartier Dôjima au centre d'Ôsaka, des études d'aménagement de rues et de centres commerciaux, des ensembles de logements individuels et collectifs plus ou moins situés.

L'ensemble du recueil présente un caractère à la fois démonstratif et syncrétique. Les auteurs emploient des matériaux hétéroclites (analyses, citations, références, schémas, photographies, etc.), historiques ou contemporains. Ce foisonnement, à la limite du collage, alimente les dimensions tant épistémologique qu'exploratoire de la démarche. Avec le référencement d'un certain nombre de modèles archaïques, les sources proviennent aussi d'un autre type d'apprentissage, autodidactique. C'est en effet au retour de deux autres voyages d'est en ouest, que Maki commence l'écriture du premier texte du recueil. Parenthèses à mi-parcours du séjour nord-américain, en 1959 puis en 1960, ces explorations à travers l'Asie du Sud-est, l'Inde, le Moyen-Orient et l'Europe, complètent l'essai d'exemples vernaculaires de formes urbaines ou rurales, autre source reconnue des adeptes de l'*urban design*.⁴³¹

Les trois paradigmes des formes collectives

« Collective Form-Three Paradigms » est la partie théorique du recueil et développe en réalité un texte antérieur. La version initiale, qui ne traite que de la « forme de groupe », est éditée sous le titre « Toward Group Form / *Gunzôkei he* »⁴³² — également cosignée avec Ôtaka — et accompagnée du projet pour Shinjuku, au sein de l'unique publication des

⁴³¹ Voir(e) sa consécration avec l'exposition au MOMA et l'ouvrage de Bernard Rudofsky, *Architecture without Architects. A Short Introduction to Non-Pedigreed Architecture*, New York, Doubleday, 1964, 157 pages.

⁴³² Littéralement : « vers la forme de la structure de groupe ».

architectes dits « métabolistes ». ⁴³³ Leur déclaration collective est concoctée spécialement pour la World Design Conference (*Sekai dezain kaigi*) qui se déroule à Tôkyô en mai 1960. Préparée en réalité dès 1958, cette première manifestation du genre au Japon est organisée pour la session dédiée à l'architecture par des architectes proches de deux grandes figures tutélaires de l'époque : Sakakura Junzô et Tange Kenzô, tandis que le directeur du congrès, Asada Takashi, ⁴³⁴ prend l'initiative d'inviter ce groupe de jeunes architectes méconnus. ⁴³⁵ Pour le groupe formé à cette occasion, elle a valeur de manifeste. La publication *Metabolism / 1960. The proposals for new urbanism / Toshi he no teian. Metabolizumu* ⁴³⁶ marque, pour ses protagonistes comme pour les historiens de l'architecture contemporaine, la naissance du mouvement métaboliste. Il se compose d'un critique d'architecture : Kawazoe Noboru, ⁴³⁷ et d'une poignée de jeunes architectes (par ordre d'apparition dans l'ouvrage) : Kikutake Kiyonori, Ôtaka Masato, Maki Fumihiko, Kurokawa Noriaki (actuel Kishô), pour la plupart d'anciens étudiants de l'atelier Tange à l'Université de Tôkyô. ⁴³⁸ La traduction en anglais du titre du manifeste, proposée par les auteurs eux-mêmes, interroge quant aux rapports de ce groupe d'architectes à la discipline de l'urbanisme. En réalité, le titre original en japonais : *Toshi he no teian*, littéralement : « Propositions pour la ville », ne comporte pas le terme *toshi keikaku*, terme qui désigne en français l'urbanisme au sens de planification urbaine, ⁴³⁹ soit *urban planning* en anglais. La plupart de ces propositions relèvent en effet bien plus de

⁴³³ Ce point est rappelé par Maki lui-même dans son introduction du recueil. MAKI Fumihiko (ed.), *Investigations in Collective Form*, St-Louis, The School of Architecture, Washington University, June 1964, p. V.

⁴³⁴ Asada Takashi (1921-1990) est co-auteur avec Tange Kenzô et Ôtani Sachio (né en 1924) du Musée pour la paix à Hiroshima (1955).

⁴³⁵ D'après MAKI Fumihiko (ed.), *Nurturing Dreams. Collected Essays on Architecture and the City*, Cambridge (Mass.), The MIT Press, 2008, p. 27-28.

⁴³⁶ KAWAZOE Noboru (ed.), *Metabolism / 1960. The proposals for new urbanism / Toshi he no teian. Metabolizumu*, Tôkyô, Bijutsu Shuppansha, 1960, 90 pages (Centre Georges Pompidou, Bibliothèque Kandinsky, cote : RLPF 2515 / réserve).

⁴³⁷ Kawazoe Noboru (né en 1926) est rédacteur à la revue *Shinkenchiku* (version originale de *The Japan Architect*).

⁴³⁸ Kurokawa Kishô est diplômé de l'Université de Kyôto en 1957, puis de l'Université de Tôkyô (atelier Tange) en 1964. Seul Kikutake Kiyonori (né en 1928) a suivi un autre enseignement.

⁴³⁹ D'après GALLIAN, Claire et SEKINE Tsutomu, *Lexique franco-japonais de termes d'urbanisme*, programme franco-japonais sur les aménités urbaines, Paris, Ministère des Affaires étrangères / DGRCST / DDCSTE, 1990, p. 49.

projets (au sens de projections formelles) de ville que de propositions d'urbanisme proprement dit.

Lors de ce congrès, du côté nippon, la métamorphose de la grande ville occupe le devant de la scène. « Croissance » et « changement » sont en effet les leitmotivs du groupe, déjà mis à l'ordre du jour par le CIAM de Dubrovnik en 1956. Les métabolistes y répondent par l'élaboration d'un univers plastique sophistiqué empreint de métaphores biologiques : « The reason why we use such a biological word, the metabolism, is that, we believe, design and technology should be a denotation of human vitality. »⁴⁴⁰ Leur intérêt poussé pour les systèmes de communication et les flux qu'ils génèrent, matériels et immatériels, les plongent dans une recherche de formes dynamiques détachées de tout contexte. Parmi ces attitudes plus futuristes que structuralistes, Maki et Ôtaka font figure d'outsiders.⁴⁴¹ Ils se situent en marge de « l'exploitation compulsive »⁴⁴² et esthétique que les architectes métabolistes — et d'autres — font de la technologie. Leur participation au groupe ne s'explique qu'en raison d'une approche partagée de la ville appréhendée comme un organisme dynamique, en perpétuelle transformation, dont le Tôkyô de la fin des années 1950 est un terrain d'expérimentation idéal.

Si l'ensemble des projets présentés dans le manifeste est produit sans commanditaire et vise en premier lieu à exposer des concepts urbains « novateurs »⁴⁴³ sur la scène architecturale internationale, ils apparaissent tous en réalité en lien avec l'actualité des grands projets de la métropole. Comme nous l'avons vu précédemment, la fin des années 1950 est riche de projets majeurs, portés par les autorités de la ville, pour décongestionner et moderniser une capitale de neuf millions d'habitants où la reconstruction n'a pas fait ses preuves... Les orientations les plus importantes sont la localisation de onze villes-satellites projetées au-delà d'une hypothétique ceinture verte (1^{er} plan directeur pour l'aménagement du territoire de la région capitale publié en juillet 1958), la discussion autour d'un nouveau centre d'affaires sur le site périphérique de Shinjuku (adopté par le Ministère de la Construction en mai 1960) afin de

⁴⁴⁰ Préambule collectif du manifeste, *op. cit.*, 1960, p. 5.

⁴⁴¹ Dans un entretien récent, les propos de Maki Fumihiko confirment sa distance intellectuelle avec les autres membres du groupe. KOOLHAAS, Rem and OBRIST, Hans Ulrich, *Project Japan. Metabolism Talks...*, Köln, Taschen, 2011, p. 294-315. Voir également en annexe notre entretien de 2008.

⁴⁴² Sauf mention contraire, tous les propos entre guillemets sont extraits de notre traduction présentée en annexe.

⁴⁴³ Nous ajoutons les guillemets.

désengorger l'hypercentre, et l'aménagement de sites et surtout d'infrastructures rapides en vue — entre autres — de l'accueil des Jeux olympiques (en mai 1959, le Comité olympique international choisit Tôkyô pour accueillir les Jeux de 1964).

Bien qu'aucune référence explicite à cette actualité ne soit mentionnée, les projets du groupe de jeunes architectes ont l'allure de contre-propositions. D'une part à l'échelle urbaine avec le projet de réaménagement du quartier de Shinjuku par le duo Ôtaka Masato et Maki Fumihiko ;⁴⁴⁴ d'autre part à l'échelle du grand territoire avec les projets Ocean City (*Kaijô toshi*) de Kikutake Kiyonori et Space City (*Kûkan toshi*) de Kurokawa Noriaki. Toutefois, seul le projet pour Shinjuku s'attache à un site clairement défini, dans une perspective réaliste. Au même moment, Tange dévoile son Plan pour Tôkyô, mégastucture linéaire en réaction au principe de villes-satellites qu'il juge rétrograde ; Kurokawa présente sa proposition de Cité agricole (*Nôson toshi keikaku*), extensible et sur pilotis, qui est conçue pour une zone inondée de la préfecture d'Aichi. Cette mégastucture rurale est en phase avec le projet de ceinture verte autour de la capitale. Contrairement à la plupart des métabolistes ou affiliés, Maki ne produit aucun projet à grande échelle à ce moment-là. Il s'intéresse plutôt à des « groupes de bâtiments et de quasi-bâtiments », ⁴⁴⁵ aux « segments des villes ».

La notion de liaison tridimensionnelle (*three dimensional linkage / sanjigen no kessetsu*) : donner forme aux flux

Dans la partie la plus prospective du second essai « Linkage in Collective Form », Maki et Goldberg s'intéressent plus précisément au thème du mouvement dans l'espace et en particulier dans la ville.⁴⁴⁶ Cette recherche vise la découverte de « an architectural form for the flow of urban transportation. »⁴⁴⁷ À travers l'analyse d'exemples vernaculaires de « formes de groupe », des structures de villages médiévaux notamment, les architectes relèvent la grande cohésion entre pratiques de déplacement et organisation des ensembles habités. Ils en déduisent que le mouvement est une des « forces qui donnent forme » (dans les

⁴⁴⁴ Des documents graphiques (p. 60-69) présentent le projet pour Shinjuku tandis que les deux architectes signent au préalable l'essai bilingue « Toward Group Form / *Gunzôkei he* » (p. 52-59).

⁴⁴⁵ Maki désigne par cette expression les formes urbaines de grande échelle.

⁴⁴⁶ À l'origine, ce texte est écrit en anglais. Les deux essais du recueil *Investigations in Collective Form* sont présentés plus tard en japonais dans *The Japan Architect*, n° 4, 1994, p. 254-272.

⁴⁴⁷ MAKI AND ASSOCIATES (eds), *Fumihiko Maki: Buildings and Projects*, London, Thames and Hudson, 1997, p. 208.

formes collectives). Ils s'intéressent à ce principe de composition pour ses valeurs de liaison « organique » et le prônent comme substitut du principe de composition au moyen de formes pré-établies (géométriques) ou « normalisées ». Parmi leurs modèles vernaculaires, le village linéaire du Japon préindustriel en est un des plus éloquents.⁴⁴⁸ Au cours des années 1950-1960, le renouveau d'un intérêt pour les formes vernaculaires n'est pas le propre des architectes européens. Au Japon, cet intérêt ne s'est peut-être même jamais estompé. Les travaux d'historiens de l'architecture de la même génération que Maki Fumihiko, tels que Itô Teiji (1922-2010) ou Kôjiro Yûichirô (né en 1922), en témoignent.⁴⁴⁹ Ceux-ci mènent en effet des travaux d'analyse des structures traditionnelles des ensembles habités d'un point de vue anthropologique. En l'occurrence, ils mettent en évidence une définition de l'espace collectif à partir de l'activité qui s'y produit, notamment rituelle. En résumé, il s'agit d'une organisation spatiale régie par des pratiques de déplacements réels ou symboliques, entre le village (la plaine) et le sanctuaire (la montagne) notamment.⁴⁵⁰ En témoigne également à l'époque le dossier conséquent que la revue *Kenchiku bunka* consacre en 1963 aux structures spatiales traditionnelles, urbaines ou rurales, du Japon.⁴⁵¹ Nous supposons que Maki y a puisé une partie de ses sources : ce numéro présente notamment une typologie des villages de l'archipel en fonction de leur morphologie (linéaire, ramifiée, tramée, etc.), des schémas d'analyse, et une série de photographies aériennes de sites emblématiques.⁴⁵²

Toutefois, dès lors que de plus grandes échelles et vitesses entrent en ligne de compte, en l'occurrence celles de la ville contemporaine en pleine croissance, les auteurs constatent qu'aucun dispositif spatial d'une telle cohésion n'a véritablement su émerger. Les lieux ou objets critiques pointés sont notamment les grands agglomérats commerciaux (*commercial clusters*) ou les grands ouvrages de distribution d'énergie (*power lines*), souvent dépourvus

⁴⁴⁸ Maki et Ôtaka en font une description minutieuse dans le premier essai, ce qui permet au lecteur de saisir pleinement ce propos lorsqu'il est développé dans le second.

⁴⁴⁹ D'après Kôjiro Yûichiro lui-même, sa première rencontre avec Maki Fumihiko date de 1960 lors de la World Design Conference à Tôkyô. Ils auront ensuite des échanges intellectuels à plusieurs reprises. KÔJIRO Yûichiro, « Fumihiko Maki. The Man and His Works », *The Japan Architect*, n° 161, 1970, p. 43-46.

⁴⁵⁰ Pour une synthèse de ces travaux, voir THOMPSON, Fred, « Japanese mountain deities », *The Architectural Review*, n° 1208, 1997, p. 78-83.

⁴⁵¹ Ce numéro est intitulé « Nihon no toshi kûkan (L'espace urbain japonais) ». *Kenchiku bunka*, n° 206, décembre 1963.

⁴⁵² La seule photographie (aérienne) d'un exemple de village nippon qui est présentée dans *Investigations in Collective Form* est tirée de la série publiée dans ce numéro de *Kenchiku bunka*.

d'une expression signifiante des flux qu'ils organisent. Les lieux de rencontre entre mouvement rapide, mécanisé, et mouvement lent, piétonnier, concentrent plus spécifiquement leur attention. À quelques exceptions près, nœuds autoroutiers et grands équipements de transport offrent un potentiel de réflexion insuffisamment exploré par les architectes contemporains, du point de vue de leur capacité à symboliser le caractère collectif de la métropole.⁴⁵³ Dès lors que leur conception intègre les déplacements pratiqués, les parkings-silos ou les gares de grandes dimensions en particulier peuvent répondre à cet enjeu. Ils participent alors à la construction du paysage urbain à part entière, tels des enceintes signifiantes (*defining wall*) ou des reliefs construits (*built mountain*).

Appréhendés de cette manière, ces objets définissent pour les auteurs des nœuds ou liaisons urbaines à trois dimensions (*three dimensional linkage / sanjigen no kessetsu*). Les termes employés dans la traduction japonaise appuient d'ailleurs cette idée d'organisme tridimensionnel à valeur de lien : *linkage (kessetsu)* est déjà composé des idéogrammes *ketsu* (liaison) et *setsu* (nœud, au sens organique et habituellement employé en botanique). Pour ces architectes, la verticalisation inéluctable de la grande ville — la métropole japonaise n'y échappe pas — appelle à explorer les immeubles de grande hauteur à l'aune de ce potentiel de liaison tridimensionnelle dans la constitution morphologique de la cité. Le projet des *gateway interchanges* de Louis Kahn pour Philadelphie, conçu au milieu des années 1950 est cité par Maki et Goldberg comme exemplaire. Le *gateway interchange* est un grand édifice multifonctionnel, vertical, au programme mixte public-privé, à la fois centre civique et centre d'activités. Il est positionné en certains points de la trame urbaine, où les échanges de flux sont importants, et intègre des espaces de stationnement. C'est un « *architectural stop* »⁴⁵⁴ sa morphologie monumentale exprime l'accès à la cité et les connexions — au sens large — qui s'y produisent. La centralité est définie par un édifice ; sa forme est produite à partir du mouvement horizontal et vertical et ses réseaux de connexion à grande échelle (de la rue à l'autoroute).

Cette recherche d'une matérialisation de la centralité à partir d'une « liaison tridimensionnelle », c'est-à-dire architecturale, est manifestement poursuivie par Maki

⁴⁵³ Le projet Città Nuova (1913-1914) de l'architecte italien futuriste Antonio Sant'Elia (1888-1916) est cité comme précurseur.

⁴⁵⁴ MAKI Fumihiko (ed.), *op. cit.*, 1964, p. 33. Ce projet est publié dans *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 105, décembre 1962-janvier 1963, p. 36-39.

Fumihiko et ses étudiants de Harvard dans le cadre d'un studio de projet au sujet de la ville de Boston en 1963-1964.⁴⁵⁵ Lorsque Maki intervient dans la ville américaine, archétype de la trame, il cherche à en révéler les points de liaison. Le projet appréhende le centre de la ville du point de vue de ses nœuds de connexion des activités et des déplacements, sans remodelage à grande échelle. Il s'agit de :

« an attempt to integrate the already existing systems into an efficient network and to transform the urban area of old Boston into a primarily pedestrian-oriented district through the introduction of a number of new urban design elements. »⁴⁵⁶

Chaque nœud est développé sous la forme de « *city rooms* » qui sont de grandes structures architecturales équipées, en forme d'arches, abritant un vaste espace collectif ouvert sur la ville. Un réseau d'arcades commerciales surélevées, dénommées « *city corridors* », qui se ramifie au cours du temps, intègre au fur et à mesure les différentes connexions architecturales.

L'application au site de Shinjuku : préfiguration d'un 4^e paradigme ?

Le projet pour le nouveau quartier de Shinjuku à Tôkyô est présenté dans le manifeste de 1960, puis dans la publication de 1964 avec des modifications mineures (fig. 122). Plus tard, si Maki précise que « This joint proposal was intended to be not so much an actual scheme for that area », il la qualifie bien de « demonstration of the idea of group form. »⁴⁵⁷ Comme nous l'avons décrit précédemment, Shinjuku est un de ces grands nœuds ferroviaires situés en limite du territoire central de la métropole, qui n'a cessé de croître depuis l'entre-deux-guerres sans directives d'aménagement d'ensemble. Les flux entre centre et périphérie y sont colossaux, la congestion chronique, le bâti ancien et le paysage urbain hétérogène. Les architectes en font la description suivante : « Everyday more than a million people use the Shinjuku terminal, [...]. Most of the existing structures are either one or two stories, rarely more than three. »⁴⁵⁸ Le nouveau centre d'affaires que la ville planifie à proximité du

⁴⁵⁵ Ces travaux sont publiés dans MAKI Fumihiko (ed.), *Movement Systems in the City*, Cambridge (Mass.), Harvard University, Graduate School of Design, 1965, 39 pages.

⁴⁵⁶ MAKI AND ASSOCIATES (eds), *op. cit.*, 1997, p. 207.

⁴⁵⁷ MAKI AND ASSOCIATES (eds), *ibid.*, 1997, p. 206.

⁴⁵⁸ MAKI Fumihiko (ed.), *op. cit.*, 1964, p. 55.

terminal, sur une friche industrielle (Yodobashi),⁴⁵⁹ suit un plan-masse typique des « formes compositionnelles » les plus rationalistes : une trame viaire qui délimite une série de lots identiques destinés à accueillir chacun une tour de bureaux ou un grand hôtel.

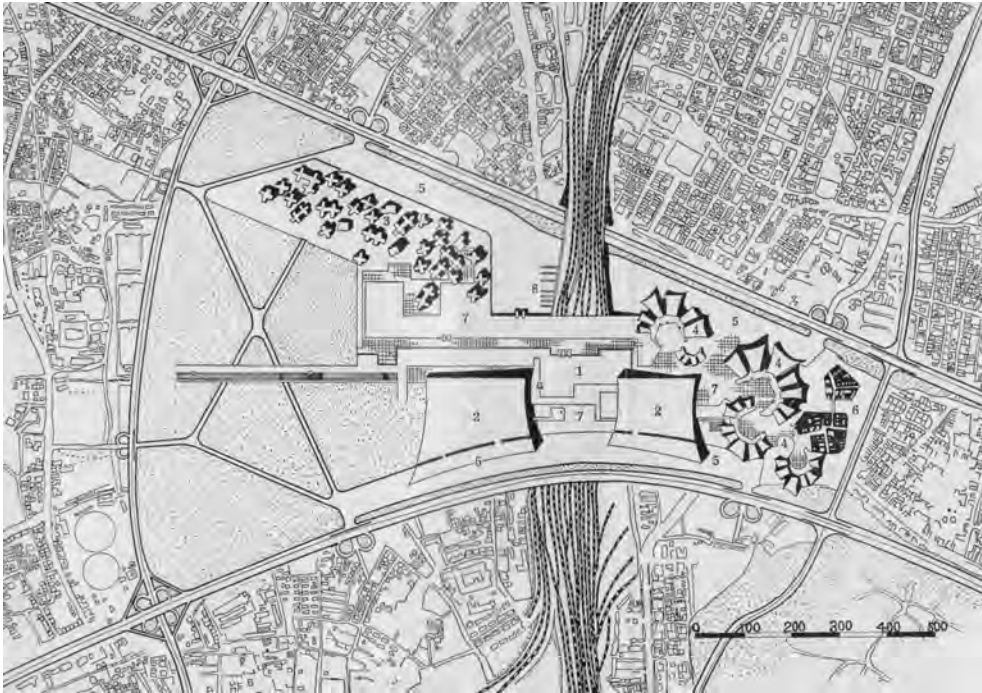


Figure 122 (a) : Plan masse dit « Master form » du projet de réaménagement de Shinjuku à Tôkyô, Maki Fumihiko et Ôtaka Masato, 1960

Source : KAWAZOE Noboru (ed.), *Metabolism / 1960. The proposals for new urbanism / Toshi he no teian. Metabolizumu*, Tôkyô, Bijutsu Shuppansha, 1960, p. 63-64.

Légende

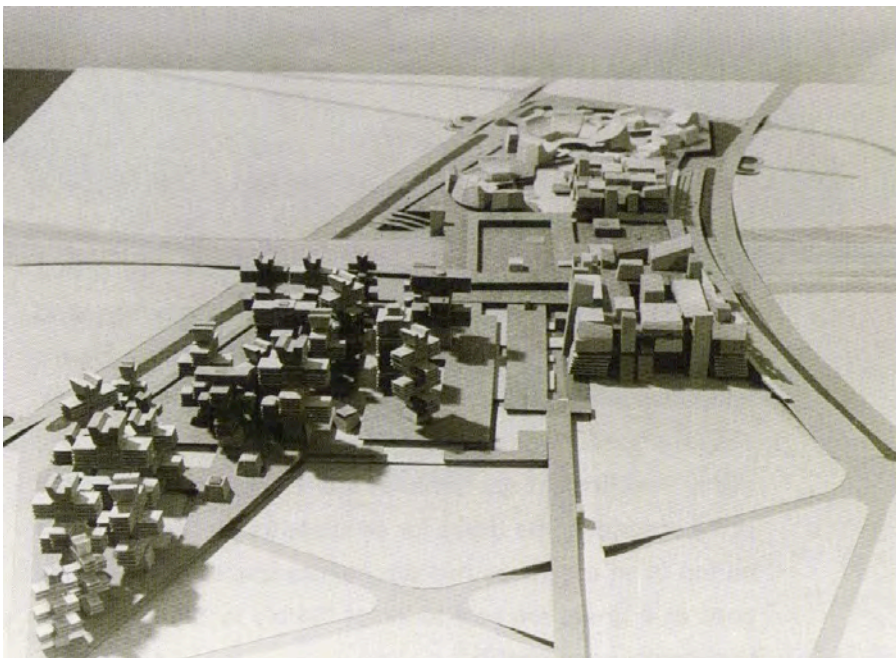
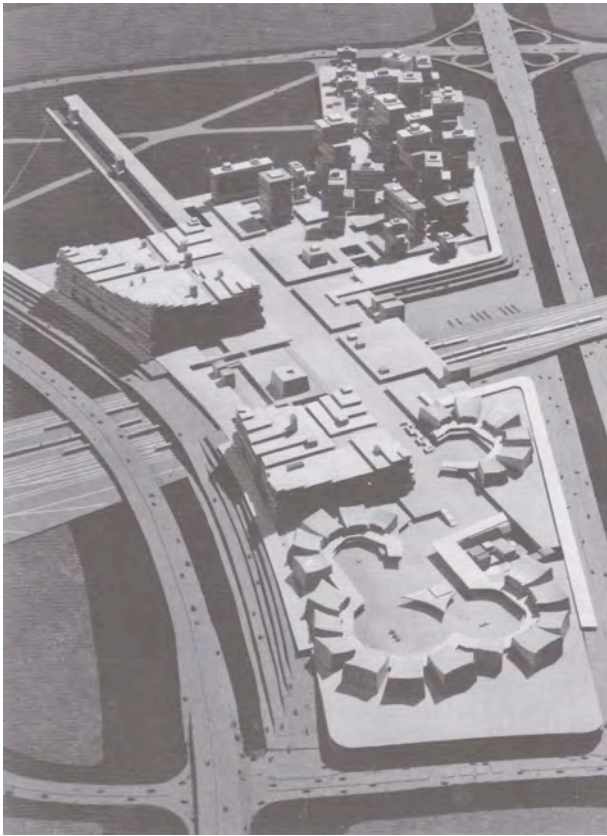
Version de 1960 :

1. TERMINAL DE SHINJUKU : Trains (Kokuden [JNR] + Odakyû + Keiô) + métro + bus + taxis
2. CITÉ COMMERCIALE : 550 000 m² (le double de la surface actuelle)
3. CITÉ TERTIAIRE : 70 000 emplois
4. PLACE DES LOISIRS : le double de la surface actuelle
5. STATIONNEMENT : trafic lent, espaces de parking pour 20 000 voitures
6. VILLE ANCIENNE
7. ESPLANADE
SOLEIL, OMBRE ET EAU

Version de 1964 (modifications) :

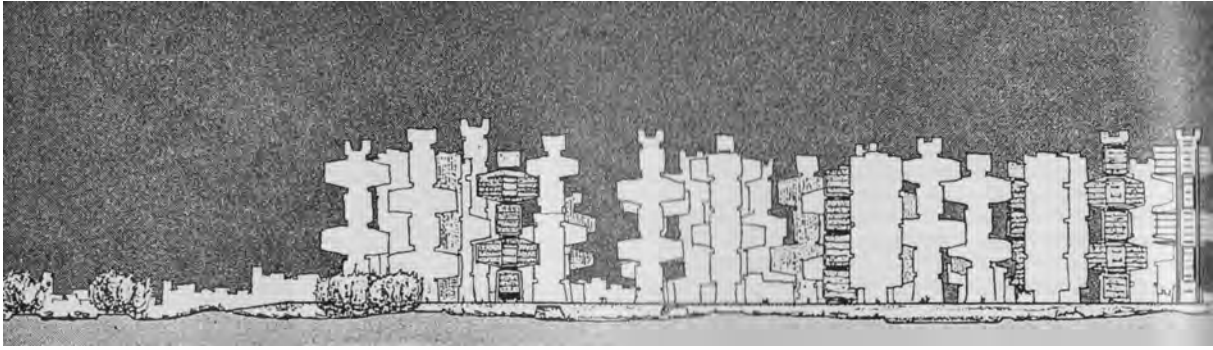
2. CITÉ COMMERCIALE : 450 000 m² (surface actuelle : 220 000 m²)
3. CITÉ TERTIAIRE : 50 000 emplois et jusqu'à 100 000
4. PLACE DES LOISIRS : 150 000 m² (surface actuelle : 73 000 m²), 51 cinémas avec une capacité de 33 000 places
5. STATIONNEMENT : 10 000 places de parking

⁴⁵⁹ Yodobashi est un site de traitement des eaux, d'une trentaine d'hectares. Il est aménagé en périphérie de la capitale, à l'ouest du terminal de Shinjuku, à la fin du XIX^e siècle.

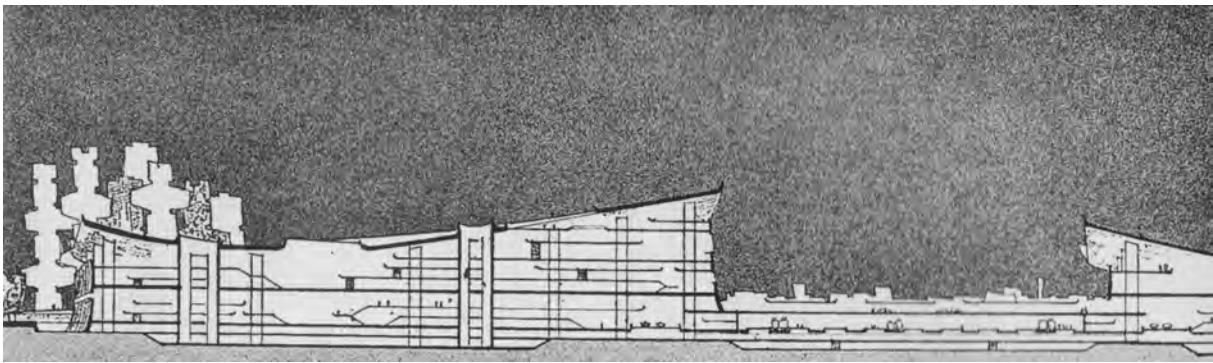


Figures 122 (b) et (c) : Deux versions de la maquette du projet de réaménagement de Shinjuku à Tôkyô, conçu par Maki Fumihiko et Ôtaka Masato en 1960 (en haut : vue vers l'ouest ; en bas : vue vers l'est)

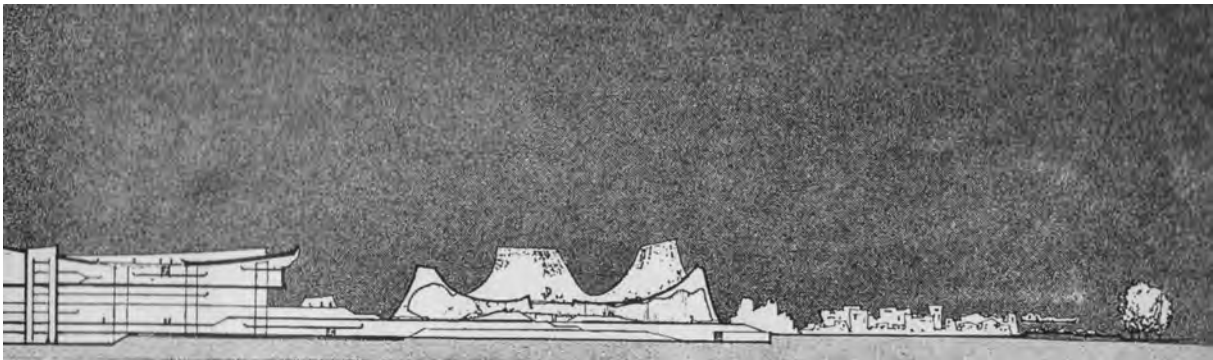
Sources : *Architectural Design*, n° 34, October 1964, p. 516 ; MAKI Fumihiko (ed.), *Nurturing Dreams. Collected Essays on Architecture and the City*, Cambridge (Mass.), The MIT Press, 2008, p. 28.



Cité tertiaire



Cité commerciale et terminal ferroviaire



Place des loisirs et îlots conservés

Figure 122 (d) : Coupe longitudinale ouest-est du projet de réaménagement de Shinjuku à Tôkyô, Maki Fumihiko et Ôtaka Masato, 1960

Source : KAWAZOE Noboru (ed.), *op. cit.*, 1960, p. 60, 61 et 62.

Dans l'intention de relier flux et activités, Maki et Ôtaka situent leur contre-projet exactement au niveau du nœud de transport.⁴⁶⁰ Ils optimisent le lieu de connexion avec un programme de centre urbain aménagé au-dessus du terminal tandis que la friche est reconvertie en parc urbain. Les architectes y développent ce qu'ils nomment une « forme directrice (*master form* [*masutâfômu*]) », capable d'évoluer dans le temps par agrégation de nouveaux éléments. Elle est constituée d'une collection de « formes de groupe » — toutes paradoxalement monofonctionnelles —, qui occupent par conséquent de manière partielle le terrain choisi. En toute logique, aucune structure de grande échelle ni hiérarchie n'est imposée. L'infrastructure ferroviaire demeure l'élément permanent tandis que les édifices du futur quartier sont définis comme des éléments transitoires, sans être « temporaires ». Chaque nouvel ensemble est un fragment urbain généré par la répétition d'un même type architectural ; chacun est doté d'un langage architectural propre et de modalités d'extension distinctes : une forêt de tours de bureaux de hauteurs variables, deux blocs compacts qui abritent les structures modulables de grands centres commerciaux,⁴⁶¹ une série d'équipements culturels en forme d'amphithéâtres dont la disposition délimite un enchaînement d'espaces de rassemblement. Quelques fragments de la « ville ancienne (*old town*) » sont même intégrés.

Leur recherche d'une « élasticité » de la ville procède de l'idée d'un urbanisme ouvert, « dynamique », dont la représentation ne traduit qu'un moment du processus, un « état d'équilibre » provisoire : « Shopping, amusement, and office blocks are expandable. The over-all form is somewhat loose. »⁴⁶² Le sol, unique élément stable et fini, relie les différents fragments et garantit l'unité présente et future de l'ensemble. Contrairement aux structures tramées proliférantes et isotropes de nombreux projets mégastructuralistes, le sol est ici une matière architectonique empreinte des différents usages.⁴⁶³ Plateforme sculptée par la variété

⁴⁶⁰ Par la suite, Maki Fumihiko aura plusieurs fois l'occasion de concevoir des équipements ferroviaires à différentes échelles. Citons par exemple les projets pour la gare et le quartier de Kinshichô à Tôkyô en 1962, la gare de Yamada à Senri (Ôsaka) dans les années 1990, l'aménagement de la place ouest de la gare centrale de Yokohama (achevé en 1985), ou encore le réaménagement urbain du complexe ferroviaire central de Taipei (concours gagné en 2005).

⁴⁶¹ « Within the space provided with basic access through stairways and elevators, shop areas, access lanes, and passageways are freely changeable, depending upon needs at a given time. » ÔTAKA Masato and MAKI Fumihiko, in KAWAZOE Noboru (ed.), *op. cit.*, 1960, p. 64.

⁴⁶² MAKI Fumihiko (ed.), *op. cit.*, 1964, p. 57.

⁴⁶³ Ce n'est pas non plus une dalle, si on compare ce projet à celui du quartier d'affaires de La Défense, par exemple, qui est conçu à la même époque sur un socle homogène de parkings. Notons que l'automobile est peu présente dans le projet de Shinjuku.

des activités et des déplacements programmés, elle installe la nouvelle topographie des lieux à partir de paramètres anthropologiques. Kenneth Frampton cite régulièrement ce projet de Maki et Ôtaka à Shinjuku dans ses écrits sur la ville contemporaine. Pour l'historien, ce socle urbain a valeur de mégaforme selon la dimension paysagère — c'est-à-dire anthropogéographique — qu'il attribue à ce « paradigme » et rebaptise *landform* puis *landform building*.⁴⁶⁴

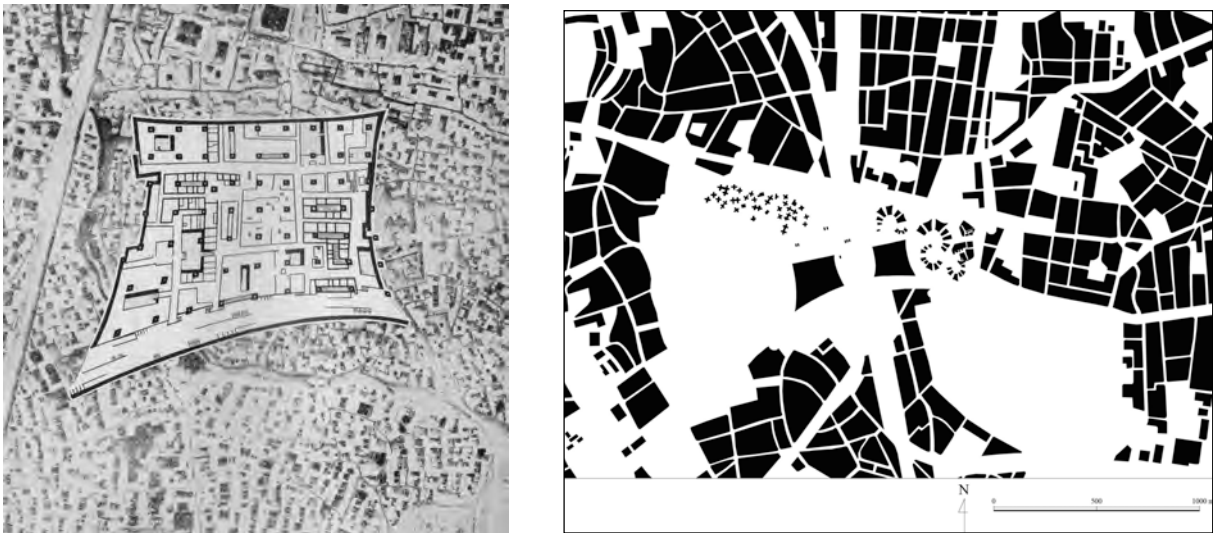


Figure 122 (e) (gauche) : Collage du plan d'un des équipements commerciaux dits « Shopping town » sur un fond de photographie aérienne d'une « forme de groupe » vernaculaire, Maki Fumihiko et Ôtaka Masato, 1960

Source : KAWAZOE Noboru (ed.), *op. cit.*, 1960, p. 65.

Figure 122 (f) (droite) : Représentation schématique des « formes de groupe » de la proposition de Maki Fumihiko et Ôtaka Masato de 1960 au sein du quartier de Shinjuku à Tôkyô : une forme de recomposition de la spatialité linéaire de l'ancienne ville d'étape ?

Source : TIRY-ONO, Corinne, 2011, à partir d'un fond de carte extrait de NIHON CHIZU SENTÂ (dir.), *Chizu de miru Tôkyô no henshen (Les mutations de Tôkyô vues à travers les cartes)*, Tôkyô, Nihon chizu sentâ, 1996, carte n° IV / 1955 (Shôwa 30).

⁴⁶⁴ Voir par exemple FRAMPTON, Kenneth, « Megaform as Urban Landscape », in CARTER, Brian (ed.), *1999 Raoul Wallenberg Lecture*, New York, The University of Michigan, Taubman College of Architecture and Urban Planning, 1999, 48 pages.

A – La grande échelle comme objet d'investigation
des architectes d'après-guerre

CONCLUSION

CONCLUSION

Au Japon, à l'échelle métropolitaine, entre les tentatives inabouties d'organisation du territoire par la planification urbaine d'une part, et les grands projets sans lendemain des architectes d'autre part, force est de constater que les dynamiques structurantes les plus opératoires proviennent d'autres domaines. Nous avons tenté de montrer que les grandes opérations de transport ferroviaire constituent un des mécanismes les plus prégnants et les plus innovants en matière de renouvellement des formes urbaines de la métropole, alors même qu'elles réitèrent des principes d'organisation traditionnels de l'espace urbain nippon.

La synthèse des principales caractéristiques du grand équipement ferroviaire fournit une description de ce qui s'apparente à un urbanisme de substitution. Premièrement, la temporalité courte des constructions (gares et réseaux) et leur corrélation, est un facteur majeur. Du côté des infrastructures, les modalités de transformation sont fréquentes et multiples : création (lignes ferroviaires, de métro, monorail, *shinkansen*), disparition (lignes de tramway), augmentation du nombre des voies ferrées (en largeur, en souterrain ou en aérien), modification du système (raccord entre deux systèmes distincts, prolongement ou raccourcissement, déplacement, enfouissement ou surélévation). Du côté des bâtiments, elles présentent aussi diverses formes : reconstruction complète (parfois avec déplacement), extension aérienne ou souterraine, surélévation. Jusqu'à la stabilisation du réseau de transports en commun de base, la fréquence de modification du système infrastructurel est dominant et l'un des facteurs majeurs des reconstructions des bâtiments. Ensuite, ces transformations sont davantage liées à des facteurs externes tels que l'économie ou la réglementation urbaine. Deuxièmement, la variabilité quantitative et qualitative des programmes et leur corrélation, est un autre facteur significatif. En ce qui concerne les fonctions du transport, la diminution des surfaces et la disparition des espaces conventionnels amenuisent le caractère traditionnel de l'équipement. En ce qui concerne les activités connexes intégrées, au contraire, l'augmentation des surfaces, la diversification des fonctions et leur extension à l'extérieur des limites bâties, participent au saut d'échelle de l'opération. La perméabilité vis-à-vis des situations urbaines et territoriales en mutation, est une troisième caractéristique propre à ces opérations. Des transformations urbaines locales telles qu'un réaménagement d'espace public ou une opération de renouvellement urbain à proximité ont souvent un effet direct sur la transformation morphologique de l'édifice (à Tôkyô : Shinjuku

nishi-guchi, 1967 ; Ebisu, 1998). De même, des reconfigurations à l'échelle territoriale (Kyôto, 1997) ou des modifications de la réglementation urbaine ont un impact conséquent : verticalisation des constructions, retrait par rapport aux limites parcellaires avec la création d'espaces ouverts privés à usage public (à Tôkyô : Seibu Shinjuku, 1977). Enfin, quatrième caractéristique, ces opérations font preuve d'une capacité à générer des organisations territoriales singulières, à différentes échelles. D'une part, leur impact sur la morphologie urbaine locale est avérée lors de leurs propres reconstructions (à Ôsaka : Hankyû Umeda, 1973 ; Kyôto, 1997 ; à Tôkyô : Shibuya Mark City, 2000), ou lors d'extensions avec la création d'une nouvelle trame de circulation piétonne à l'échelle du quartier (Tôkyô, 1953-1954 ; Ôsaka, 1979 et 1983). D'autre part, leur impact sur l'organisation territoriale n'en est pas moins sensible : la gare polarise le territoire et sa morphologie marque durablement le paysage des centres urbains. À travers l'ensemble de ces propriétés, le rôle de la grande gare japonaise dépasse celui d'un simple bâtiment : elle peut être qualifiée dans un premier temps de « forme urbaine » et pourrait faire partie de cette famille de « formes directrices » au sens où Maki Fumihiko les préconisait dès le début des années 1960 :

« L'idéal est une sorte de forme directrice qui peut évoluer vers des états d'équilibre toujours renouvelés, tout en maintenant une cohérence visuelle et le sens d'un ordre constant à long terme. Une mégastructure constituée de plusieurs systèmes indépendants qui peuvent aisément s'étendre ou se densifier, est donc préférable à un système rigide et hiérarchisé. »⁴⁶⁵

La figure du passage et sa valeur de liaison urbaine

Par ailleurs, la distinction entre gares publiques et terminaux privés, si marquée au cours du premier XX^e siècle, amenait à les classer jusque-là en deux types architecturaux distincts : la « gare-façade » pour les premières, la « gare-grand magasin » pour les seconds. À partir de la période de reconstruction (1945-1955), leur fréquente coexistence au sein des nœuds de transport les plus importants implique de les considérer désormais comme un ensemble, aussi composite soit-il. Au cours du second XX^e siècle, leur capacité d'intégration de l'activité d'une part, de formation de centres urbains à toutes les échelles d'autre part, incitent encore davantage à dépasser cette distinction. Les différentes formes architecturales (grand magasin,

⁴⁶⁵ MAKI Fumihiko et ÔTAKA Masato, « Collective Form-Three Paradigms », in MAKI Fumihiko (ed.), *Investigations in Collective Form*, St-Louis, The School of Architecture, Washington University, June 1964, p. 12. Extrait de notre traduction présentée en annexe.

galerie ou centre commercial, complexe simple ou mixte tel que hôtel-bureaux-parkings) qui abritent les activités annexes, constituent une dynamique de variation morphologique bien plus tangible que celles des espaces proprement dédiés au transport. La disparition relativement rapide du hall de gare traditionnel (*hiroma*, *konkôsu*), emprunté au modèle occidental, en vaut pour preuve. De même, la diversité des formes ou dispositifs urbains qui composent la grande gare (rue commerçante, réseau de circulation souterraine ou aérienne, agrégat de plusieurs terminaux, etc.) conduit dans un deuxième temps à la qualifier de « fragment urbain » — renouant, en quelque sorte, avec des figures urbaines plus anciennes.

Malgré les multiples ruptures et emprunts lors de la modernisation du pays, une telle conjonction entre organisation du territoire, développement des réseaux de déplacement et des centralités urbaines, à l'époque d'Edo, fournit des marques importantes — voire un socle — dans l'évolution de certaines formes urbaines de l'archipel. Sur le plan morphologique, le principe de la ville d'étape constituée de constructions qui bordent la route est en quelque sorte réitéré le long du chemin de fer, jusqu'à former un type urbain à part entière (la « ville d'étape du rail » [*ekimachi*]). Peu planifié, il ne présente certes plus le caractère si régulier, répétitif et homogène du type féodal. Néanmoins, les principes morphologiques, la diversité des programmes (transport, commerce, culture) et des pratiques sociales (consommation, divertissement, etc.), ainsi que la permanence du vocabulaire (« gare » *eki*, « bâtiment-gare » *eki biru*), indiquent bien que l'on est en présence d'un dispositif urbain qui relève de la même famille. De nouvelles configurations, souterraines ou aériennes, sont venues complexifier le modèle qui est désormais tridimensionnel : d'une part, avec l'implantation des lignes et stations de métro sous les terminaux ferroviaires d'origine, des ramifications « invisibles » mais bordées de commerces se développent dans d'autres directions (« rue souterraine [*chikadô*], « galerie souterraine [*chikagai*], « place souterraine [*chika hiroba*]), d'autre part, avec l'évolution de la réglementation urbaine, des formes d'espaces « publics » aériens (passerelles [*hodôkyô*], promenoir [*yûhodô*], plateformes piétonnes [*pedesutorian dekki*], ...) ont émergé. Il n'en demeure pas moins que, comme dans le cas des villes d'étape féodales, ce modèle évolue peu dans ses principes et demeure une spécificité de la ville japonaise.

Depuis sa naissance, nombre de qualificatifs sont attribués à l'équipement ferroviaire pour désigner sa relation à l'espace urbain proche ou lointain. Parmi les plus courants, l'expression « porte de la ville » provient de son implantation particulière en limite du tissu ancien de la ville constituée. À l'usage de cette image urbaine correspondent des figures

spatiales précises. L'historien allemand Wolfgang Schivelbusch, spécialiste du XIX^e siècle, emploie l'expression « *entrance to the city* » ou « *spatial gateway* ». Il précise que cette localisation particulière de l'équipement entre deux mondes étrangers s'exprime en Occident dans la matérialisation architecturale duale de la gare : l'édifice en pierre du côté du monde urbain, la halle métallique du côté du monde industriel auquel appartient le ferroviaire.⁴⁶⁶ Entre ces deux territoires, plusieurs séquences se déploient dans la profondeur. Elles fabriquent une transition dans un sens (départ) ou dans l'autre (arrivée), déterminant ainsi l'espace de cette porte (*spatial gateway*). Il précise ensuite que le rapprochement entre les mondes de l'urbain et du ferroviaire ne se manifeste qu'une fois les salles d'attente et le hall d'accueil (*concourse*) sont définitivement séparés. L'espace de l'attente, ainsi localisé à l'écart des flux, parachève le sens de l'expression « porte de la ville » par la pause qu'il ménage au sein du mouvement. Il s'ensuit que la concentration des flux de voyageurs dans un seul et même espace annule la distinction entre deux mondes qui, dans le même temps, tendent de plus en plus à se ressembler (la ville industrielle). Il note enfin qu'au fur et à mesure de la disparition de la halle des trains, le hall d'accueil des voyageurs adopte clairement les grandes dimensions de celle-ci. Autrement dit, cette évolution correspond à un processus d'intégration progressive des valeurs du monde industriel.⁴⁶⁷ À l'inverse de l'Europe, où le chemin de fer apparaît dans un contexte d'industrialisation en marche et partage ses codes techniques, esthétiques, ..., l'industrialisation tardive du Japon est concomitante — voire postérieure — au développement du rail. Cette situation a laissé ouvert le cadre référentiel à partir duquel l'univers des gares s'est constitué. En réalité, ce cadre s'est construit à partir des traditions de déplacement préindustrielles liées au monde du commerce et du loisir, à défaut de l'industrie.

La confrontation de ce processus occidental d'intégration au cas japonais permet surtout de pointer un certain nombre de particularités, tant à l'échelle architecturale qu'à l'échelle urbaine. Tout d'abord, la disposition du bâtiment-voyageurs étant généralement parallèle à

⁴⁶⁶ SCHIVELBUSCH, Wolfgang, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the 19th Century*, Berkeley, The University of California Press, 1986, p.174 (traduction de *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, München, Karl Hanser Verlag, 1977 ; l'expression originale est plus ambiguë : *kontinuierlicher Übergang* [transition continue], p. 155).

⁴⁶⁷ SCHIVELBUSCH, Wolfgang, *ibid.*, 1986, p. 176-177.

l'infrastructure (gares de passage), celui-ci s'apparente davantage à une station.⁴⁶⁸ L'édifice se pratique par conséquent suivant une faible profondeur dont les dimensions limitent — voire contredisent — la conception de séquences intérieures de transition. Plusieurs réalisations montrent qu'elles sont alors gagnées sur l'espace urbain, de différentes manières : par l'avancée du volume central (gare d'Ôsaka, 1899), l'aménagement d'un deck (gare de Ueno, 1932) ou d'une trémie (gare de Shinjuku, 1967). Ensuite, le développement systématique d'un axe commercial devant la station, puis à l'arrière, rend compte davantage d'une continuité entre l'espace du transport et l'espace urbain que d'une rupture, qu'elle soit franche ou graduelle. Enfin, lorsque la gare est située dans le prolongement des voies (cas des terminaux), la transition s'opère pour les piétons via l'espace marchand du grand magasin puis du centre commercial — et leur réseau de circulation intérieure ou extérieur — ou via le réseau aérien ou souterrain des passerelles ou galeries. Plus tard, pour les véhicules, elle s'effectue par l'intermédiaire de systèmes de rampes (gare de Shinjuku, 1967 ; Hankyû Umeda, 1973 ; Seibu Shinjuku, 1977). Autrement dit, que l'accès à l'espace ferroviaire s'effectue frontalement (gare de passage) ou latéralement (gare terminale), les différents dispositifs décrivent bien plus l'expression permanente d'une continuité spatiale entre les deux mondes. C'est l'espace marchand — intérieur ou extérieur — qui lui donne forme, alors que le vide de la place aménagée devant la gare (*ekimae hiroba*) tend à la rompre. Aujourd'hui, l'*hiroba* est d'ailleurs un espace à la fois fonctionnel et normatif, et non un espace public de transition ou d'embellissement. Il accueille généralement d'autres équipements de transport (gare routière, station de taxis) tandis que son vide a une vocation réglementaire d'espace coupe-feu ou de refuge en cas de séisme.

Tous ces dispositifs relèvent davantage de la figure du passage que de celle de la porte. Celle-ci est en outre étrangère à l'histoire urbaine des cités japonaises dont les limites physiques avec l'espace rural sont floues. Tout comme la distinction entre urbain et rural, ou urbain et suburbain, est traditionnellement peu marquée, le hall des voyageurs se confond avec l'espace marchand et adopte sa configuration linéaire. Cette figure du passage s'exprime à l'échelle du bâtiment entier. Avec la reconstruction de nombreux terminaux au-dessus ou au-dessous des voies ferrées, le bâtiment-voyageurs est définitivement détaché de l'espace technique du transport. Il se développe alors selon un dispositif de traversée qui assure le

⁴⁶⁸ Rappelons que le terme « station » est utilisé pour les premières gares, quelle que soit leur taille (*teishajô* ou *suteishon* de l'anglais *station*).

franchissement des voies et la continuité du sol urbain d'une rive à l'autre.⁴⁶⁹ Cette configuration confère très tôt à la gare un rôle de connecteur des espaces (technique, commercial, urbain) et des flux de différentes natures.⁴⁷⁰ À travers ces modalités stratégiques de connexion des territoires, la modernité — voire la contemporanéité — de la grande gare japonaise ne se situe-t-elle pas dans ce dépassement des seules logiques quantitatives et techniques d'équipement et d'irrigation du territoire ? Sans perdre ses fonctions premières, la grande gare japonaise agit sur la ville existante à la manière d'une opération d'urbanisme — un horizon que visent désormais nombre de nos métropoles.

Architecture topographique et forme paysagère

De la part des architectes, les explorations projectuelles à l'échelle du fragment urbain, sous l'influence directe ou indirecte de facteurs liés à la mobilité, ne sont certes pas nouvelles. Elles se manifestaient déjà au début du XX^e siècle, face aux prémices du saut d'échelle de la ville vers la grande ville ou métropole. L'explosion définitive des limites de cette dernière les a stimulées de nouveau. Depuis les années 1960, l'architecte et historien de l'architecture Kenneth Frampton les examine et en tire une réflexion originale et engagée à propos des dimensions potentielles et pertinentes du projet architectural dans le contexte de la « très grande ville » (*Megalopolis*) ou ville territoire. Formulée au départ sous la forme d'hypothèses, cette réflexion sur le rôle, la nature et finalement le statut du projet d'architecture confronté à l'étendue territoriale de l'urbanisation contemporaine se précise au fil du temps,⁴⁷¹ et mène progressivement à l'identification — récente — d'un type architectural, celui de la « mégaforme urbaine » (*urban megaform*).

⁴⁶⁹ Cette contrainte fait d'ailleurs l'objet de plus en plus souvent de collaborations entre les collectivités locales et les opérateurs privés, sous la forme de programmes publics intégrés le long d'une circulation traversante au sein de l'équipement ferroviaire.

⁴⁷⁰ Précisons que le terme « connexion (*kanren*) » est composé des idéogrammes *seki* (la porte-frontière, au sens de barrière à péage ou de contrôle) et *tsuranaru* (être relié, jointif) ou *tsureru* (accompagner). La langue japonaise intègre le caractère dynamique du déplacement et l'idée de juxtaposition que ne véhicule pas le terme français (nouer). En outre, il est immédiatement imagé par un dispositif matériel.

⁴⁷¹ Sous la forme de conférences aux États-Unis, en Europe et en Asie, et d'articles : dans tous les cas, ses propos s'adressent à un public composé d'architectes en majorité, qu'ils soient étudiants, chercheurs ou praticiens. Pour le détail des références, voir la bibliographie en fin de volume. Sur l'historique de cette réflexion, nous nous permettons de renvoyer à notre article « La mobilité en projets. Formes d'invention de nouvelles relations entre architecture, ville et paysage », in KLEIN, Richard, LOUGUET, Philippe et VERMANDEL, Frank, (dir.), *Cahiers thématiques*, n° 10, Paris / Villeneuve d'Ascq, Éditions FMSH / ENSAPL, 2010, p. 53-63.

Pour élaborer une définition de ce modèle de projet, l'historien part d'un constat qui oppose la mégalopole et la métropole en termes de lisibilité : « [...] it was not only the placelessness of the megalopolis but also its tendency to be devoid of any significant landmarks that made it so unlike the traditional city or the metropolis in its prime. »⁴⁷² Si les grandes dimensions de la *megaform* urbaine répondent à ce défaut de repère physique et symbolique (*landmark*), d'autres aspects entrent en ligne de compte.⁴⁷³ Vaste, horizontale, complexe, au caractère topographique marquant, elle est en effet capable de créer une différence urbaine, et — Frampton cite l'architecte Manuel de Sola Morales — les vertus de son programme produisent un microcosme civique (une centralité). Les programmes mégapolitains au potentiel élevé pour générer de telles formes sont ceux des grands équipements capteurs de flux : les centres commerciaux, les terminaux aéroportuaires, les nœuds de transport, les hôpitaux, les hôtels, les équipements sportifs et les universités. Cette énumération précise l'importance de la nature du programme : dense, mixte et (pseudo) public. Il offre la capacité d'accueillir en grand nombre — anonymement et temporairement comme tout espace public — les habitants de la *Megalopolis*, et contribue à pondérer le territoire à la mesure de son échelle. L'architecture de ces programmes, conclut Frampton, pensée non pas comme une production d'objets esthétiques isolés mais comme l'élaboration de fragments urbains constitutifs de paysages urbains identifiables, détermine alors une forme de projet signifiant dans le contexte de la ville indifférenciée ou « invisible ».

À Tôkyô, au moment où les architectes imaginent la ville tridimensionnelle, seule la réalisation de sa structure (les infrastructures) est réellement à l'œuvre à l'échelle de la métropole.⁴⁷⁴ Même fragmentaire, la grande gare en est aussi une réalisation, à une échelle réduite. Elle incarnerait finalement une expression matérielle tangible et accessible de cette grande échelle, à l'image des « liaisons tridimensionnelles » que Maki recherchait. En outre, malgré sa complexité, la grande gare rend Tôkyô « lisible ». Sa morphologie et son gabarit

⁴⁷² FRAMPTON, Kenneth, « Megaform as Urban Landscape », in ALLEN, Stan and MCQUADE, Marc, (eds), *Landform Building*, Baden, Lars Müller Publishers, 2011, p. 238 (texte original de 1999 révisé pour cette édition).

⁴⁷³ Les précisions qui suivent proviennent d'une version antérieure : FRAMPTON, Kenneth, « Seven Points for the Millennium. An Untimely Manifesto », *The Architectural Review*, November 1999, p. 76-80.

⁴⁷⁴ À travers l'exemple d'une des autoroutes métropolitaines de Tôkyô, Dominique Rouillard y voit une récurrence historique de l'architecture moderne, dont le projet est toujours anticipé par la réalité. ROUILLARD, Dominique, « Un hybride métropolitain à Tokyo », in PRELORENZO, Claude et ROUILLARD, Dominique, (dir.), *La métropole des infrastructures*, Paris, Picard, 2009, p. 167-177.

singuliers se distinguent du paysage urbain environnant, créant un système orographique⁴⁷⁵ artificiel dans la ville continue. Sa pratique, intérieure ou extérieure, suit une topographie construite, dont la tridimensionnalité fabrique un paysage identifiable de la connexion.

La gare, un matériau de projet pour la ville contemporaine

La modernisation de la ville japonaise s'est opérée par fragments, à défaut de la réalisation de plans d'ensemble. Connecter ces fragments, que ce soit par l'infrastructure ou le bâti, est alors devenu un thème de projet récurrent. Conjuguées à l'agglomération traditionnelle, voire l'amalgame, de l'espace du déplacement et des activités d'échanges, ces connexions se traduisent chez les architectes par la quête d'une échelle hybride, à la fois architecturale et urbaine. Rien d'étonnant à ce que, à partir des années 1950, la technique aidant, la conception d'édifices aux programmes multifonctionnels, les projets de mégastructures, ou la recherche d'une fusion de l'architecture et de la ville, aient été si développés au Japon. Pour autant, l'examen de deux moments aux contextes socio-économiques antinomiques, l'un de l'époque moderne, l'autre de l'époque contemporaine, révèle paradoxalement une production d'organisations urbaines d'une grande similarité en ce qui concerne les lieux de la mobilité collective. Constituées de séries de fragments linéaires autonomes, à l'origine principalement dédiées aux déplacements puis progressivement diversifiées, ces formes d'organisation sont répétées (de manière plus ou moins contrôlée) depuis plus de trois siècles (à partir du milieu du XVII^e siècle) à plusieurs échelles (architecturale, urbaine, territoriale). Leur persistance atteste d'une conception de la ville en termes de lignes — plus précisément de segments — plutôt qu'en termes de surfaces ou de plans, comme l'explique Ôno Hidetoshi en introduction de son projet Fiber City Tôkyô 2050. À la lumière de cette analyse, il apparaît d'ailleurs comme une évidence à l'historien Fujimori Terunobu que Tôkyô n'est pas un plan mais une collection de segments linéaires qui ont en outre la capacité de générer des figures ou des systèmes à plus grande échelle.⁴⁷⁶ Tange Kenzô faisait déjà de ce principe une stratégie de projet à la fin des années 1950. Dans son Plan pour Tôkyô, l'axe urbain projeté à travers la baie n'est rien d'autre qu'un « fragment

⁴⁷⁵ Nous empruntons ce qualificatif à l'architecte Livio Sacchi. SACCHI, Livio, *Tokyo : architecture et urbanisme*, Paris, Flammarion, 2005, p. 90 (édition originale en anglais : 2004).

⁴⁷⁶ Extrait de FUJIMORI Terunobu (conversation avec Maki Fumihiko et Ôno Hidetoshi), « Designing the City with Lines », *The Japan Architect*, n° 63, Autumn 2006, p. 73. Il prend pour exemple la ligne circulaire Yamanote conçue à l'origine comme un segment.

urbain linéaire » (*senbun toshi*),⁴⁷⁷ relié au centre historique mais entièrement autonome, qui a vocation de générer un système à plus grande échelle, à savoir mégalopolitaine : il développera ce système à l'échelle régionale à travers le concept de *Tôkaidô megaroporisu*. Dans un autre registre, les « formes de groupe » telles que Maki Fumihiko les conçoit (la répétition d'éléments liés par une structure spatiale ouverte générée par les déplacements) sont elles aussi composées de fragments.

Décroissance oblige, aujourd'hui, la stratégie d'Ôno Hidetoshi consiste plutôt à augmenter la fréquence de localisation des gares (*eki*) le long des lignes de chemin de fer existantes afin de canaliser la densité urbaine du centre de la métropole. Une nouvelle⁴⁷⁸ figure métropolitaine en résulterait progressivement, sous la forme d'une multitude de « quartiers » linéaires bordés de corridors « naturels » non ou peu construits. À cette idée de poursuivre une certaine forme de tradition urbaine, s'ajoute la pertinence de ce dispositif au regard des contraintes du contexte urbanistique nippon contemporain : « The advantage of a linear form is that a large effect may be achieved with a small intervention. »⁴⁷⁹ Finalement, en examinant à nouveau ces propositions distantes d'une cinquantaine d'années, à la lumière de ces formes et dispositifs persistants, il apparaît que la ville japonaise contemporaine trouve encore à partir de l'*eki* de nouvelles ressources de projet à grande échelle qui lui sont propres.

⁴⁷⁷ À ne pas confondre avec la « ville linéaire » (*senjô toshi*) qui, elle, est conçue comme théoriquement infinie. Voir à ce sujet les travaux de l'historien George R. Collins, un spécialiste des théories de la ville linéaire. Dans les années 1960, d'autres projets nippons poursuivent cette recherche de figures linéaires : voir par exemple le projet *Metamorphosis'65 (Metamorufôze keikaku 1965)* de Kurokawa Kishô, qui développe un principe de « logements urbains linéaires » (*sengata jûtaku toshi*).

⁴⁷⁸ Nouvelle au sens où elle diffère des figures de « villes linéaires » japonaises historiques qui, à l'échelle du territoire, alternent fragments urbanisés et fragments non urbanisés. Que ce soit à l'échelle de la Tôkaidô ou d'une ligne suburbaine de chemin de fer, ces figures résultent du fait que les fréquences d'implantation des villes d'étape ou des gares sont très élevées (en moyenne huit kilomètres pour les *shuku eki*, un kilomètre pour les *eki* en première couronne à Tôkyô).

⁴⁷⁹ ÔNO Hidetoshi, « Tokyo 2050. Urban Design Strategies for Shrinking Tokyo », *op. cit.*, 2006, p. 19.

ANNEXES

ANNEXE A

ENTRETIENS AVEC LES ARCHITECTES

- SAKATA Seizô (né en 1928) / agence Sakakura Associates, le 11 juin 2009
- MAKI Fumihiko (né en 1928), le 24 décembre 2008
- HARA Hiroshi (né en 1936), le 24 février 2007
- ÔNO Hidetoshi (né en 1949), le 18 mars 2008

Entretien avec Sakata Seizô, architecte

Lieu : agence Sakakura Associates, Tôkyô (Minato-ku)

Date : 11 juin 2009

Avertissement

L'entretien s'est déroulé en japonais (interprète : Abe-Kudo Junkô, architecte-chercheur). Les propos de l'architecte sont résumés (en français) à partir des notes prises par l'auteur.

Présentation

L'agence est fondée à Tôkyô en 1940 par Sakakura Junzô, né en 1901 dans la préfecture de Gifu. Sakakura Junzô obtient son diplôme d'architecte en 1927 à l'Université impériale de Tôkyô. De 1929 à 1939, il vit à Paris où il suit les cours du Conservatoire national des arts et métiers et travaille dans l'atelier de Le Corbusier de 1931 à 1936. Ses liens avec Le Corbusier et son équipe, et des événements situés à Paris, lui procurent une reconnaissance internationale à partir de 1937 : il y réalise le pavillon du Japon pour lequel il obtient le Grand prix de l'Exposition internationale des arts et des techniques, il est appointé délégué du Japon pour le 5^e CIAM.

Pendant la guerre, comme plusieurs de ses confrères, il est en charge de projets d'urbanisme destinés aux territoires colonisés. Il dessine notamment un vaste quartier d'habitation en 1939-1940 pour la future nouvelle capitale (*Shinkyô*) de la Mandchourie. Au cours des années 1940, il mène au Japon des recherches sur un habitat minimum composé de structures préfabriquées (*saishôgen jûtaku*) en bois, dont il construit quelques prototypes dans la région de Tôkyô. C'est au cours de la reconstruction du pays qu'il obtient ses premières commandes d'envergure, principalement des équipements publics ou privés. Le Stade d'Ôsaka (1949), le Musée d'art moderne de la préfecture de Kanagawa à Kamakura (1951), le *Tôkyû kaikan* et le *Tôkyû bunka kaikan* pour le groupe Tôkyû à Tôkyô (1954 et 1956), la Maison internationale de la culture à Tôkyô (1955, avec Maekawa Kuniô et Yoshimura Junzô) sont les jalons d'une longue série de bâtiments aux programmes souvent complexes. La Ville de Tôkyô lui commande des plans d'aménagement urbain de plusieurs sites de grandes gares ferroviaires (Shibuya, Shinjuku, Ikebukuro, Akabane), qui débouchent notamment sur la modernisation de la place ouest de la plus importante, Shinjuku, en 1966. Il fait partie de la commission d'urbanisme des grandes villes du Ministère de la Construction à partir de 1962, et des comités d'organisation des deux plus grandes manifestations architecturales de l'après-guerre au Japon : la World Design Conference à Tôkyô (1960) et Expo'70 à Ôsaka (1970) où il conçoit le pavillon dit « de l'énergie électrique ». Jusqu'à son décès en 1969, il réalise également de nombreux grands équipements à l'extérieur de la capitale : le Centre culturel municipal de Gifu (1967), le Musée de la préfecture de Yamaguchi (1967), la mairie d'Ashiya dans la préfecture de Hyôgo (1969) qui est aujourd'hui restaurée, par exemple. Une rétrospective lui a été consacrée en 2009 au musée d'art moderne de Kamakura.

Sakata Seizô est né en 1928 à Ôsaka. En 1951, autodidacte, il entre à l'agence de Sakakura Junzô où il sera en charge de plusieurs projets en relation avec des sites de gares ferroviaires (Shibuya, Shinjuku, ...). Il dirige l'agence Sakakura Associates à partir de 1985 et jusqu'à son départ à la retraite en 1999.⁴⁸⁰

⁴⁸⁰ Tous les projets mentionnés dans cet entretien sont référencés sur www.sakakura.co.jp ou dans les numéros spéciaux de revues cités en Annexe C.

Au cours des années 1950, Sakakura Junzô est sélectionné par la Ville de Tôkyô pour réfléchir à l'organisation urbaine des trois futurs fukutoshin (Shibuya, Shinjuku, Ikebukuro) désignés par les autorités.

Pourriez-vous expliquer comment s'est effectué ce choix, et quelles étaient les idées de Sakakura Junzô à ce sujet ?

Sakakura Junzô était en contact avec deux personnalités du monde économique en prise avec celui des transports : Kawakatsu Ken'ichi,⁴⁸¹ président des grands magasins Takashimaya, et Gotô Keita,⁴⁸² président du groupe Tôkyû.

Le premier projet, le grand magasin Tôkyû à Shibuya,⁴⁸³ est une commande directe de Gotô Keita à Sakakura Junzô. Le programme est original (sans être nouveau car c'est la compagnie Hankyû qui est pionnière dans le domaine) : un théâtre (qui pouvait accueillir des représentations de kabuki et dont le rideau de scène a été dessiné par Noguchi Isamu), des commerces, un nœud de connexions de transport (des lignes Keiô, Tôkyû, JNR, de métro et un terminus de tramway municipal). Ce bâtiment est dessiné comme une ville, une ville verticale. Les bâtiments élevés étaient rares à cette époque à Tôkyô.

Le deuxième projet est le centre culturel Tôkyû,⁴⁸⁴ construit sur un terrain public à l'origine, qui appartenait à la compagnie JNR. Sa particularité est d'assurer une connexion avec les autres lignes et le grand magasin.

Ces projets sont entièrement privés. Sakakura Junzô n'avait pas de contact avec la Ville de Tôkyô. Dans le cas d'Ikebukuro, il a été amené à travailler avec l'Université de Tôkyô sur l'ancien site de la prison sous la forme d'un masterplan. Il s'agit du site Sunshine 60.

Au cours des années 1960, Sakakura Junzô est sélectionné par la Ville de Tôkyô et la compagnie JNR pour l'aménagement du secteur de Shinjuku nishi-guchi, et par la compagnie Odakyû pour la conception de son eki biru.

Le premier projet est un espace public et il est fortement dédié au mouvement (voitures et piétons). Pourriez-vous expliquer le principal concept de ce projet ?

Le second est un édifice privé et commercial. Comment ont-ils été conçus l'un par rapport à l'autre ?

⁴⁸¹ Kawakatsu Ken'ichi (1892-1979), également responsable des collections de Takashimaya, joue un rôle important lors de l'Exposition universelle de 1937 à Paris où Sakakura réalise le pavillon du Japon. D'après FROLET, Elisabeth, *Yanagi Sôetsu, ou les éléments d'une renaissance artistique japonaise*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1986, p. 141. Sakakura est familier des programmes de grands magasins et réalise notamment plusieurs opérations pour Takashimaya telles que : le grand magasin de Wakayama en 1948 (préfecture de Wakayama, au sud d'Ôsaka), et à Ôsaka : le *Nankai kaikan* (1957), l'entrepôt de Funade-chô (1964) et la manufacture de la société (1968).

⁴⁸² Gotô Keita (1882-1959) fonde le groupe Tôkyû en 1942, après avoir travaillé à l'Agence des chemins de fer jusqu'en 1920 puis dirigé des compagnies de chemins de fer desservant la banlieue sud-ouest de Tôkyô. D'après AOKI Eiichi, IMASHIRO Mitsuhide, KATO Shinichi et WAKUDA Yasuo, *A History of Japanese Railways, 1872-1999*, Tôkyô, East Japan Railway Culture Foundation, p. 112.

⁴⁸³ Le bâtiment *Tôkyû kaikan* est ouvert au public en 1954.

⁴⁸⁴ Le *Tôkyû bunka kaikan* est livré en 1956. Il comprenait notamment un planétarium et un musée de l'astronomie jusqu'à sa restructuration en multiplexe puis sa démolition au début des années 2000 (voir www.tokyu-rec.co.jp). La tour *Tôkyû hikarie*, qui comprend notamment une salle de spectacle de deux mille places, est en voie d'achèvement sur ce site (voir www.hikarie.jp).

Sakakura Junzô n'avait pas de contact avec le groupe Odakyû. C'est grâce au succès du projet de Shibuya qu'Odakyû commande à Sakakura Junzô un projet situé du côté de l'accès ouest de Shinjuku. Nous avons travaillé sur ce projet pendant huit à neuf ans.

L'objectif de la commande d'Odakyû était d'assurer la connexion entre sa ligne et le métro Eidan⁴⁸⁵ qui est mis en service à ce moment-là. À cette époque, le secteur de l'accès ouest n'est pas développé, à l'inverse de l'accès est qui est déjà pourvu de nombreux commerces. Le terrain du secteur ouest était déjà divisé entre plusieurs propriétaires fonciers : Keiô, Odakyû, JNR, la Ville de Tôkyô.

Concernant la gare ferroviaire JNR, l'enveloppe était déjà en place. Le règlement de la Ville de Tôkyô imposait deux accès et, dans le cas de Shinjuku, il en fallait au moins un sur la *Kôshû kaidô*.⁴⁸⁶ Pour ce projet, nous avons travaillé avec *Takenaka kômuten*.

La répartition est la suivante : au premier sous-sol se trouve une arcade commerciale détenue par la société Odakyû tandis que la place est un terrain public. La trémie est une proposition de Sakakura Junzô pour répondre au problème de pollution occasionné par la circulation des véhicules en souterrain. Cette idée d'ouverture dans le sol était soutenue par Odakyû tandis que la Ville de Tôkyô préconisait de réaliser une tour d'extraction d'une hauteur de sept niveaux. Un Comité composé d'urbanistes et d'universitaires abondait dans le sens de la Ville. Finalement, c'est le Ministère de la Construction qui trancha en faveur de la trémie. En fait, pour réaliser une gare selon des principes urbanistiques, la première nécessité est d'avoir l'accord et la volonté du client.

Environ une trentaine d'années plus tard, l'agence Sakakura Associates est choisie pour aménager le secteur de Shinjuku minami-guchi, essentiellement un espace public pour les piétons.

Pourriez-vous expliquer l'idée principale de ce projet ?

A-t-il été dessiné selon les idées originales de Sakakura Junzô ?

L'agence réalise ensuite le parc d'attractions Odakyû Gotenba Family Land⁴⁸⁷ puis le grand magasin Mylord⁴⁸⁸ sur le site de Shinjuku, toujours pour Odakyû. Pendant une trentaine d'année, l'agence continue à travailler pour ce même client.

La commande suivante concerne l'emprise de la ligne ferroviaire d'Odakyû. L'idée était de construire au-dessus des voies. L'agence a proposé un parvis piétonnier⁴⁸⁹ qui permettait d'offrir aussi un espace d'évacuation. La société JR a proposé la réalisation d'une passerelle

⁴⁸⁵ Il s'agit de la ligne de métro Marunouchi qui est mise en service en 1959.

⁴⁸⁶ Il s'agit de l'actuel accès sud (*minami-guchi*).

⁴⁸⁷ Odakyû Gotenba Family Land est achevé en 1974. Il se situe à Gotenba dans la préfecture de Shizuoka, au sud-ouest de Tôkyô, à proximité de la célèbre station de villégiature Hakone. Localisées au pied du Mont Fuji, Gotenba et Hakone sont desservies par la ligne de chemins de fer Odakyû, au départ de Shinjuku. En réalité, ce parc est davantage lié à l'autoroute Tômei qui y donne accès directement. Renommé Thrill Valley, il a été reconverti en un village des marques au début des années 2000 (voir www.premiumoutlets.co.jp).

⁴⁸⁸ Le bâtiment Odakyû Shinjuku Mylord est situé le long de la *Kôshû kaidô*, au niveau de l'accès sud de la gare de Shinjuku. Il est livré en 1984.

⁴⁸⁹ Dénommée Shinjuku Southern Terrace et achevée en 1998, cette promenade minérale est ponctuée de quelques commerces détachés et s'offre en balcon sur les voies ferrées de la ligne Yamanote.

piétonne pour relier la gare et le parvis. La Ville de Tôkyô a donné son accord et coordonné l'ensemble du projet. L'agence a également construit l'hôtel Odakyû⁴⁹⁰ au bord du parvis. Le dernier projet de l'agence pour Odakyû est le bâtiment-gare Seijô Gakuen.⁴⁹¹

Que pensez-vous du futur du secteur de la gare de Shinjuku ?

Avez-vous d'autres projets sur ce secteur ou une vision urbaine particulière à exprimer ?

(NB : c'est Higashi Yasunori, actuel directeur de l'agence, qui répond à cette dernière question)

Dans le même domaine, nous travaillons aussi pour la compagnie JR. L'agence a coordonné le projet du nouveau bâtiment-gare de Nagoya avec ses deux tours.⁴⁹² Ce projet a été dessiné par Kohn Pedersen Fox Associates, une agence d'architecture américaine, avec *Taisei kensetsu*. Aujourd'hui, nous avons trois projets en cours : des surélévations de bâtiment-gares pour JR. L'idée est que la partie commerciale soit visible depuis les quais.

Dans le cas de Shinjuku, la compagnie JR a actuellement un projet de couverture partielle des voies au sud pour y implanter une gare routière.

En termes d'évolution, il faudrait que le bâtiment-gare présente davantage d'espace public, à part égale avec les activités commerciales. La gare a un rôle à jouer dans le processus de *machizukuri*⁴⁹³ et la fabrique de la ville compacte. D'autant plus que l'utilisation des chemins de fer de banlieue est en baisse, celle de la voiture en hausse.

⁴⁹⁰ La tour Odakyû Southern est achevée en 1998 et comprend un hôtel, des bureaux, des commerces et des parkings.

⁴⁹¹ *Seijô Gakuenmae eki biru* (également dénommé Seijô Corty) est situé sur la ligne Odakyû, au départ de Shinjuku, et date de 2006.

⁴⁹² La construction du projet JR Central Towers s'est déroulée de 1989 à 1999-2000.

⁴⁹³ Forme de rénovation urbaine mise en œuvre avec la participation des habitants.

Entretien avec Maki Fumihiko, architecte

Lieu : agence Maki Associates, Tôkyô (Shibuya-ku)

Date : 24 Décembre 2008

Avertissement

L'entretien s'est déroulé en anglais. Les questions sont retranscrites avec leur traduction en français.

Le temps de l'entretien est très court et l'enregistrement audio impossible. Les propos de l'architecte sont donc résumés (en français) à partir des notes prises par l'auteur.

Présentation

Né en 1928 à Tôkyô, Maki Fumihiko est architecte diplômé de l'Université de Tôkyô (1952) puis de la Cranbrook Academy of Art (1953) et de la Graduate School of Design, Harvard University (1954). Au début des années 1960, il enseigne à la Washington University (Saint-Louis, Missouri), où il réalise son premier bâtiment (Steinberg Hall) puis à Harvard. À son retour des États-Unis en 1965, il fonde son agence à Tôkyô. De 1979 à 1989, il est professeur au Département d'architecture de l'Université de Tôkyô.

Ses réalisations architecturales les plus marquantes au Japon sont le Toyoda Memorial Hall, un bâtiment d'enseignement de l'Université de Nagoya construit en 1960 et récemment rénové en tant que patrimoine moderne ; le centre civique de la ville nouvelle de Senri près d'Ôsaka en 1970 ; et à Tôkyô : le centre d'art Spiral en 1985, le pavillon d'exposition Tepia en 1989, le complexe sportif de l'arrondissement de Shibuya (Tokyo Metropolitan Gymnasium) en 1990, ou l'ensemble de logements et commerces Hillside Terrace qui est construit en plusieurs phases et fragments de 1969 à 1992 dans le quartier Daikanyama.

Si il n'est pas commissionné directement pour des opérations d'urbanisme, il parvient à développer ses réflexions à l'échelle urbaine à travers cette dernière opération, et surtout à travers les programmes de campus universitaires qu'il conçoit comme des morceaux de ville (Université Rissshô à Kumagaya, 1967-1968 ; campus Shonan Fujisawa de l'Université Keiô à Fujisawa, 1992-1994 ; campus de l'École polytechnique de Singapour, 2007).

Il reçoit de nombreux prix pour ses réalisations, tant au Japon qu'à l'étranger (Amérique, Asie, Europe), et notamment le prix Pritzker en 1993. Ses plus grands projets en cours sont situés à New York (une des quatre tours de bureaux du projet de reconstruction du World Trade Center) ou Taipei (réaménagement du quartier de la gare centrale, concours gagné en 2005) tandis que son premier chantier en France vient de démarrer (immeubles mixtes dans le nouveau quartier d'affaires de Châteaureux à Saint-Étienne).⁴⁹⁴

Ses publications les plus importantes (sous sa direction) : *Investigations in Collective Form*, St-Louis (Miss.), Washington University, The School of Architecture, 1964 ; *Movement Systems in the City*, Cambridge (Mass.), Harvard University, Graduate School of Design, 1965 ; *Miegakure suru toshi. Edo kara Tôkyô e (La ville entrevue. D'Edo à Tôkyô)*, Tôkyô, Kajima shuppankai, 1980 (en japonais) ; *Nurturing Dreams. Collected Essays on Architecture and the City*, Cambridge (Mass.), MIT Press, 2008.

⁴⁹⁴ Toutes ces réalisations sont référencées sur www.maki-and-associates.co.jp

Vous êtes l'un des fondateurs du groupe du Métabolisme en 1960.

En comparant votre théorie et vos projets avec ceux des autres membres du groupe, il semble que votre démarche est la seule qui puise ses racines ou ses références dans certains des dispositifs spatiaux vernaculaires (japonais) alors que les autres démarches étaient davantage impliquées dans la nouveauté technologique et cette sorte d'attitude « tabula rasa ».

Pensez-vous qu'il était temps pour les architectes japonais d'explorer ou de redécouvrir leur propre culture urbaine au lieu d'importer des modes occidentaux pour projeter la ville ?

Pour Maki Fumihiko, l'approche du Métabolisme n'est pas une approche japonaise de la ville. Aujourd'hui, il s'agit d'abord d'une différence de générations. Il y avait d'un côté Kikutake et Kurokawa, et de l'autre Maki. En 1960, sa participation au Métabolisme est un accident ! Entre 1952 et 1958, Maki est aux États-Unis avec une bourse américaine. À son retour des États-Unis, il est présenté à ce groupe. Le rejoindre était une opportunité de faire une déclaration (*statement*) à propos de la ville. À l'inverse, Kikutake et Kurokawa exprimaient des idées techno-utopiques (*technopian ideas*) et leur foi dans la grande échelle.

Il me semble que votre projet pour le réaménagement de Shinjuku avait plusieurs objectifs :

— illustrer votre théorie de la « Group Form » en tant que concept réaliste parmi les autres propositions du Métabolisme,

— résoudre un problème de circulation complexe dans ce secteur hautement congestionné de Tôkyô,

— explorer une nouvelle typologie de cœur urbain à travers une (grande) échelle appropriée à la croissance métropolitaine de Tôkyô.

Vous présentez ce projet à la World Design Conference (Tôkyô, mai 1960) au sein du manifeste du Métabolisme : qui aviez-vous l'intention d'attirer avec ce projet (des intellectuels, des architectes japonais ou étrangers, des urbanistes, des structures publiques, etc.) ? Dans quel but ?

En 1959, Maki et Ôtaka produisent leur propre manifeste. Il s'agissait de trouver un lieu réel, un important centre urbain secondaire (*subcenter*). Ils étaient au courant du projet de la municipalité pour développer Shinjuku, que le site du réservoir d'eau était potentiellement viabilisable. La municipalité allait découper le terrain à l'aide d'une trame et vendre les parcelles aux investisseurs.

Shinjuku est un centre commercial mais aussi un espace public. L'objectif n'était pas de faire un projet réalisable, mais simplement de le rendre significatif. La dalle (couverture des voies) assurait le meilleur niveau de connexion (*connectivity*) entre l'est et l'ouest du quartier.

Au Japon, la mixité des fonctions, l'intermodalité, l'architecture de grande échelle en tant que fragment urbain sont quelques-unes des caractéristiques des équipements de transport, en particulier des grandes gares ferroviaires. Dans un certain sens, elles rassemblent beaucoup de qualités urbaines. Seriez-vous d'accord avec l'idée qu'elles deviennent une manière de concevoir la ville au Japon ?

Historiquement, les shuku eki ou shukuba machi étaient elles-mêmes des espèces de fragments urbains plus ou moins démonstratifs de caractéristiques similaires. Seriez-vous

d'accord avec l'idée que l'eki biru est une sorte d'héritage des fragments urbains et de la culture de la mobilité (de l'époque d'Edo) ?

L'*eki biru* est très japonais, c'est un phénomène très intéressant. C'est une opportunité d'utiliser ces mouvements massifs et de les faire s'arrêter pour différentes activités (se restaurer, etc.). Mais il n'y a jamais assez de terrain autour d'un terminal, ce qui implique d'utiliser les bonus de droits à construire (*air rights*) au-dessus du terminal : c'est ça qui produit l'*eki biru*. Les exemples les plus connus sont Ebisu, Meguro, Shibuya dont l'initiative revient aux compagnies privées dans les années 1930.

Avant l'époque de la modernité, voyager s'effectuait en marchant (et non à cheval), d'où des distances accessibles entre ces étapes. L'étape était un lieu (*place*) qui offrait des services aux voyageurs, à la différence de l'*eki biru* qui est destiné aux navetteurs (*commuters*).

Entretien avec Hara Hiroshi, architecte

Lieu : Atelier Φ, Tôkyô (Shibuya-ku)

Date : 24 février 2007

Avertissement

L'entretien s'est déroulé en anglais. Il s'agit de la retranscription de l'enregistrement audio.

Présentation

Né en 1936 dans la préfecture de Nagano, Hara Hiroshi obtient son diplôme d'architecte à l'Université de Tôkyô en 1959 et un doctorat en 1964. En 1961, il fonde le Research Studio for Architecture and Space (RAS) puis son agence, l'Atelier Φ, en 1970 à Tôkyô. Il commence à enseigner dès 1964, et sera nommé professeur au Département des sciences industrielles de l'Université de Tôkyô en 1982, où il termine sa carrière d'enseignant en 1997. En réaction à l'uniformisation de la modernisation des villes, Hara Hiroshi développe avec ses étudiants des recherches sur les dispositifs spatiaux vernaculaires des villages traditionnels japonais et d'autres cultures. Ces travaux sont conduits à partir de 1972, sous la forme de relevés *in situ* dans de nombreuses régions du globe : Méditerranée, Amérique du sud, Moyen-Orient, Afrique, Chine, Inde, Indonésie, Papouasie, ... Ces analyses typologiques sont publiées dans cinq numéros spéciaux de la revue japonaise d'art et d'architecture *Space Design*.⁴⁹⁵

Ses premières réalisations sont généralement des habitations privées qu'il aborde comme des petites cités intérieures. La plupart d'entre elles sont construites dans la région métropolitaine de Tôkyô-Yokohama : Maison Itô (1967) à Mitaka dans la banlieue ouest, Maison Awazu (1972) à Kawasaki, Maison Hara (1974) — qu'il habite — à Machida, Tôkyô, ou Maison Kuragaki (1977) dans l'arrondissement de Setagaya, par exemple. C'est à partir des années 1980 qu'il accède à des commandes de grande envergure, aux programmes souvent colossaux. Les bâtiments les plus marquants de cette série sont l'ensemble de bureaux et d'entrepôts de la société Yamato International dans l'arrondissement d'Ôta à Tôkyô en 1986, le gratte-ciel Shin Umeda City (avec *Takenaka kômuten*) pour un groupement de sociétés privées à Ôsaka en 1993, la nouvelle gare de Kyôto en 1997, et le stade de Sapporo en 2001.

⁴⁹⁵ *Space Design*, n° 4, March 1973, n° 6, December 1974, n° 8, June 1976, n° 10, June 1978, et n° 12, November 1979. D'après STEWART, David B., « The Intelligence of the Senses: A Primer of Hiroshi Hara's Phenomenological », in FUTAGAWA Yukio (ed.), *GA Architect*, n° 13, « Hiroshi Hara », Tôkyô, A.D.A. Edita, 1993, p. 9. NB : la revue *Space Design* a cessé de paraître au cours des années 2000.

Looking at your professional architectural production in Japan, you have been designing large scale buildings on several occasions (Osaka Shin Umeda Sky Building in 1993, Kyoto Station in 1997, Miyagi Prefectural Library in 1998, for example).

But your approach to this theme—large scale—is also theoretical and experimental (I am thinking of the “Platonic Box”, 1993, for example).

Could you explain why you are interested in this specific scale and how you define it?

I have been studying old villages all over the world. We visited villages which have about one hundred houses—sometimes a little larger. We tried to find small villages. We measured villages. Of course, we tried to make maps of these small villages. So I have studied the way of how to catch the scale of architecture or cities, through these houses.

As you know, when I was young, I made very small houses. And suddenly, I made the Yamato International building in Tokyo (1985-1987): this building is 120 meters long. That work is evolutionary for me because of the scale. And then suddenly I made the Umeda building in Osaka (1988-1993): the height of that building is 173 meters. And then I made Kyoto Station (1990-1997): that building is 470 meters long.

We have studied several theories of Modern Architecture: for example, the theory of Le Corbusier. At that moment—the beginning of last century—, the population of the world was about 1/4 of today’s. Today, world population is six billions. Maybe this is a fundamental condition when we are talking about large scale buildings. Suddenly, it became four times! So I think the situation is quite different from the time of Modern Architecture.

For example, I made the Sapporo Dome in Hokkaido (1997-2001). It is a quite interesting building: the soccer field is moving. We must keep this soccer court outdoor because it is the best condition. It is floating by air (like an overcraft). This stadium is for 40 000 people. This building is 230 meters on this side and 110 meters on this other side: very large! The day before yesterday, I went to this dome and I could see nautical ski inside the dome! They made a course like this (*he is explaining through photos*). Of course people brought a lot of snow. This is very fantastic for me because I was dreaming about the usage of this building outside and inside at the same time. Outside is very small because all games are professional games: people pay to see. So people always go inside. But I wished people play outdoor and, if possible, all together. So this was a very nice experience for me! The space became very large.

I explained to the people of Sapporo, this space is a guest room of Sapporo City: “Please come to this building with visitors. If some friends come and visit you, please take them here”. The population of Sapporo City is about 1,7 million—similar to Kyoto City’s. The increase of population means people often gather. Of course, there has been many opportunities to meet 10 000 or 40 000 people at one time, in our history—for example, in the age of Rome, so many people gather in the squares of the city. At the same time, it is a very good experience to see 40 000 people at one time. Today, it is not so unusual because of the increase of population. Sometimes we have to meet altogether. So scale becomes large, day by day. Of course, there is a competition. For example, if we talk about skyscrapers: people want to make 500 meters high, 600 meters high, etc. towers. So there is a competition about the length, the height, etc. But it is a natural and not a special phenomenon of architecture, because population became suddenly four times bigger and it is still increasing. But we are also interested in very small architecture: very small space for one very special person. At the same time, we became four times larger.

This is an opportunity to see many people at one time. For that, in Kyoto Station, people are only watching the people: you know, they are sitting on the stairs and watching people! My

intention in making Kyoto Station is to make an architecture device for looking at people. I had an experience in Frank Lloyd Wright's Guggenheim Museum: the spiral. This building is not good for looking at art works, but it is a very good device for looking at the people. When you are looking at the people on the spiral, people look very beautiful. I think people need experience to see many people at the same time.

Today, the most important thing is to be alone, to be separated. Today, to be alone is the most fundamental condition of people because there is a very strong “connectability” in the world. So “separability” is very important. So the very small room is very important. Space for only one, and space for two, and space for three, and gradually: if you have a lot of space, you will have opportunities to meet two people, three people, twenty in a house, fifty if you have a garden, etc. So the city has a guest room for 40 000 people or more.

Today, we can meet many people on TV or Internet. But to meet directly, in the same space, it is very important. So I think discussing about large scale architecture as a thing is... but in my thought, architecture is not a thing but an event. An event with many folds of events or opportunities to meet people altogether. So cities shall prepare opportunities to make rooms for citizens or for all the people in the world. That is the meaning of making large scale for me at this moment.

So I know the change of scale because, as I told you before, first of all I have been researching old villages. So I know very well how little things are beautiful. I like the very small things. Small things are very beautiful. At the same time, we shall make large scale buildings very beautiful, which is very difficult! But we try to. In this sense, I think technology is very important. Without technology, we can't realize the large scale building.

Do you mean construction technology?

Of course, construction is very difficult when you meet some conditions like snow or coldness. If you make buildings in good climate, it is very easy. The phenomenon of snow and ice is very difficult. We made so many experiments in order to realise this building in Hokkaido. We tried to know special researchers about snow and ice. We asked so many help! And we made a real scaled roof—some part, of course. The height is 60 meters, like a jump. We made again so many experiments by using this real size model. How snow becomes ice on the roof? Physics of solid—Newton—is ok. Physics of fluid is ok. But “half solid and half liquid” is very difficult: the quality of dynamics is not clarified. So we couldn't get a perfect equation. We could only use stochastic analysis. So this is one example for technology. Technology is not only for making architecture but there is an environmental issue. If you try to make architecture to harmonize with nature, it is very difficult. In this sense, technology is very important.

For example, this soccer field is 85 x 120 meters, the total weight is 8000 tons. But if you make it floating, the pressure of the air is very small and the weight becomes 1/10. But it is very difficult to keep it straight (*he shows the movements*). This is a very difficult technology. NASA rocket is another example: the rocket must get a correct position and then go straight. In the case of Sapporo Dome, the mechanical engineer told me he used the programme of NASA! We made a 40 meters (*inaudible*) but soccer field is 85 meters, so there is a little space to move it. But if you make it go like this, it will be damaged. So we used so many technology.

I belonged to the Institute of Industrial Science in the University of Tokyo. So there was a lot of science around me! And I tried to become a member of these scientific people. This is a strong influence!

Looking back to the history of Megastructuralism and Metabolism, what do you think of their large scale architecture projects? Would you agree to say they have influenced today large scale architecture in general? Do you feel you have inherited of this architecture movements of the 1960s?

As you know, in 1994, Rem Koolhaas used the word “Bigness” to define a major break in the conditions of architecture design; he wrote: « Together, all these breaks — with scale, with architectural composition, with tradition, with transparency, with ethics — imply the final, most radical break: Bigness is no longer part of any urban tissue. It exists; at most, it coexists. » (S, M, L, XL, 1995). Do you share his analysis?

At the end of the 1990s, the American architectural historian Kenneth Frampton wrote a very interesting essay: « Megaform as Urban Landscape » (his typology of Megaforms includes shopping malls, airports, transportation nodes, hospitals, hotels, etc.). His conclusion is that architectural Megaforms have the capacity to create a new urban topography in the context of sprawling urban areas, and therefore to create or renovate the landscape of a megalopolis. What do you think of his analysis?

I agree with them. We can't say anything about large scale buildings without discussing the increase of population and the change of social situation. The social situation is perfectly changed since the time of Modern Architecture, so we have to change. At the same time, culture is quite different: at that moment, machine is the symbol of civilization. But at this moment, electronics (computer, mobile telephone, etc.) are quite different device compared to one hundred years ago. The situation is perfectly different.

I was not directly influenced by them because their generation is slightly different from my experience when I was young. Of course, I agree with Metabolists because of changeability, mobility. Team X pointed out changeability and mobility. In the 1950s, they explained the city is changing because of mobility. Maybe they were talking about Megalopolis... I think what Team X said and what Metabolists said is not a special thing. They pointed out the change of the situation according to civilization. So I don't have any reason to stand against them. They're quite right.

But I think, today, after mobile telephone or Internet appearing, “connectability” is very important. But, at the same time, “separability” is also very important. The reason why young people love mobile telephone is that they can put it on freely or put it off freely at the same time. So now, we shall discuss the importance of the meaning of “separability”. You know, architecture or the city is the place where people meet and where people separate. So we have to try to realise good “connectability” and good “separability” at the same time. Whether we talk about small or large scale, we shall pay attention to these two things: “separability” and “connectability”. In many universities all over the world, teachers talk only about “connectability”! When students come to the studio, teachers explain them how to connect, always! But you know, people don't want “connectability”, they want good “separability” at the same time!

Changeability and mobility: these concepts come from the age of the machine, whereas “connectability” and “separability” come from the age of electronics. I think when architects looked at machines, they were thinking that the machine goes ahead, and architecture should

follow or learn from it. Today, computer goes ahead and architecture shall overcome, make a competition to computer. And we shall get city or people by the hand of architecture, not by hand of computer. So we shall again make discussion about the people and the phenomenon of the city, because we are losing. In the long history of the city, architects were talking about people—not directly of course, but we have been standing very near the people, the human beings, by making architecture, houses or cities. But, at this moment, maybe people of the computer field, computer scientists or engineers are standing by people, standing by city. Maybe, at this moment, architects are losing their position in the history. So we have to re-get the position of civilization. So architecture shall talk and design good devices for the people or for the city. But this is very difficult to make architecture as computer, and especially architecture as mobile telephone! Very difficult!

As an example of contemporary large scale buildings, I would like now to focus on your project for the new Kyoto Station.

It seems that it is not so common in Japan to organize a competition—moreover international—for a new railway station (as you know, JR companies usually work with their own architecture firm). Were there any special reasons or important stakes in the case of Kyoto?

Do you remember how you got the information about this architecture competition launched in 1990 to reconstruct Kyoto station? Could you explain why you decided to join this particular competition?

Especially, this railway station is very exceptional. It was a nominated competition. The Kyoto station competition was held during the final design stage of Osaka Umeda high-rise building: the last stage of making architectural documents.

I think there was a very strong discussion about the construction of Kyoto station because of the height. Actually I didn't have any information about the social situation in Kyoto because once a week I was going to Osaka: it was a very first experience, and I was so concentrated on making design of this high-rise building. After the competition, Takeyama (Kiyoshi Sey) called me and said to me: "You had better make a building under 60 meters." Then I knew the social situation and what they were discussing about! After the competition, many TV and many newspapers tried to catch me, but I never answered them!

James Stirling died but he took part in the competition. I was very happy to "fight" with him! The construction of Kyoto station is a very special event for JR Company. The railway organization belonged to the Government for a long time. This organization was very conventional and conservative, very bureaucratic. The Kyoto station competition was held just after changing the company social status: it became a private company. So this people wanted to show that their organisation has changed. They tried to send some manifest to the people to express they were becoming a free organisation.

Is it the main reason?

Of course, this was also a memorial event for the 1200th anniversary of Kyoto.

The site is very small: only 2,8 hectares. And the building project is 60 hectares! It is very difficult to build a large scale building in such a small site, and we needed special decisions for making a large building in such a small site. I mean not by using special judgements of the

city code. For example, when people built many skyscrapers in Shinjuku, they utilised special decisions, not by using usual city codes.

I think in Kyoto, because they needed some special decision or treatment, they needed an international competition.

So these are the three main reasons why a competition has been done in Kyoto.

What did you think of the programme of the Kyoto Station building at the stage of the competition: was it different from an ordinary station building programme in Japan?

In your project at the competition stage, did you make any change in the programme?

Once you won the competition in 1991, and during the development of the design stage, did you and/or the organizers make any change of the initial programme?

The total floor area is about nine times the site area. The content of the building is:

- the station is only 10% of the programme: the proportion is very small,
- the department store,
- the hotel. Especially, the hotel is very large: maybe 700 rooms. For the competition programme, they wanted an international convention hall! Usually in Japan, hotels are used for wedding celebration. So we made about ten large congress rooms. So the competition programme is so heavy that we designed under 600 rooms,
- parking.

There is no large or fundamental change in the programme. Just the total capacity of the hotel became smaller.

Next year, Kyoto station will be ten years old. Everyday, about 300 000 people come to Kyoto station, and 100 000 visit that building everyday. In these ten years, about five millions people came in that building (in Japan, the population is 120 millions). So many people came! You know, Kyoto is the most popular place for sightseeing. Every boys and girls come with school trips. At the same time, many people come to the department store to enjoy shopping, like the people from Nihonkai (*Japan Sea*).

Firstly, I tried to make a square inside the station building because square of station buildings is perfectly occupied by buses and taxis. So usually we have no opportunity to say something about the square. We wanted to “attack” our site because it is so small! At any rate, we shall prepare the inside of the building. Of course, in the competition programme, there was no description about any square.

Do you think this square device inside the station was the main reason why you won the competition?

Yes. The main aim of my idea was to realise a station only using 10% of the site because it is so small. The concourse is only 2 000 m²: it is very small. I thought: “How to say this is a station by using only 10% of this content?” People will not understand this is a station as a usual device. So by using the square device, we can have a very large view from the concourse. I thought people would recognize it is a station: this is the most important thing.

In Japan, eki biru show a very interesting combination of different activities (shopping, dining, leisure, etc.). Some famous examples, like Sakakura Junzo's Shibuya Tokyu eki biru for example, forms a kind of post-war reference.

Would you agree to say the new Kyoto station building constitutes a new type compared to the "traditional" Japanese eki biru?

Usually, in the station building, there is no space on ground level (or first floor) nor on B1 level (basement). There are so many important spaces occupied by the functions of the station. Tokyo station is a very good example: people can't find the entrance. There are so many equipments inside the station but people can't recognize how to reach them. For example, I know there is a public bath in Tokyo station but I have never seen it although I went to that station so many times! Station and other facilities are separated, therefore people can't recognize them.

People can't see directly the development of large shopping floors. So first of all, I tried to change that. There is a funny story about that: Isetan has many experience for selling goods at department stores. They insist on the importance of the ground floor, second floor and B1 floor, but in Kyoto we had no space for ground floor! They say people come to the department store from the main entrance located on the ground floor. So I explained them that people don't come from the ground floor: people will come from the roof (if this project is realised)! They didn't believe me! But when the department store opened: people came from the roof! First, people take the escalator and go directly to the end of the escalators, and look for another way to go back. Then people find the inside of Isetan and then come down. So Isetan apologised to me!

You know, Japan has many tiny topographies, many changes of topography like hills, and especially valleys. In a typical old village in Japan, people live there (*he's drawing a section of the traditional Japanese valley*). And there is a shrine or temple like this. So there is a staircase like this. Every people who visit that village, first of all, go up. People are used to that kind of scenery. In Kyoto station, with the staircase, everybody recognised the device and tried to go up! Maybe almost all villages have the same topographical structure in Japan.

I like valleys because I spent my childhood in the mountains, in a very large valley. But not so high mountains: about 3 000 meters high. But in Japan, this is the highest one. These are what we call South Alps in Japan, and these are Central Alps (*he's drawing*). Valley is called *tani* in Japanese. The structure of Kyoto station is a *tani*.

People criticized me saying I didn't use the traditional architectural vocabulary of Kyoto. But for me, this is the most important vocabulary of Kyoto and Japan! This is because of that structure! I think I used the most important architectural vocabulary.

This is related to your idea of "Architecture building is like a small city".

Yes. In any building, even in a small house, we shall make some city inside architecture. I think, in the case of Kyoto station, this is not fictional but real city. One of the most important images of architecture is the "unreal" which comes from T. S. Eliot's poem *The Waste Land* (1922). This poem is the most representative one of the last century. *The Waste Land* is the first attempt to try to make a collage. Almost all the words are quoted from the Bible, Dante, etc. In this poem, the "unreal" appears three times. "Unreal city" appears twice, the "unreal" three times. He quoted from Baudelaire (of course, this is English words but the meaning comes from Baudelaire). Baudelaire wrote *Les Fleurs du Mal*: ghosts appear in the city of

Paris. So many people appear in the streets of Paris, and they appear unreal as ghosts. According to this image, he used the unreal city.

When I was young, suddenly I met the Western world and I liked this poem very much. “Unreal city”: I repeated it so many times! Still I repeat it: “How to make the ‘unreal’?” The “unreal” is the most important aesthetics for me. “Real” is not good, “not real” is not good, but “unreal” is good! “Unreal” is between real and not real. I like overlap of real things and unreal things. For example (*he’s showing the inside of its “Forest House”?*), there is some effect of reflection. We can’t distinguish outside or inside. This is a kind of unreal.

For example, this is my house. There is a small street inside the architecture: this is metaphorical. But if I make a (*inaudible*), it becomes unreal—not unreal but approaching unreal.

Kyoto station is not a fictional city. It is a real city, part of a real city. But I should try to make the unreal, to approach the unreal. So maybe the device of the valley is a fictional city. Especially this escalator: inside the department store, there is another escalator (*he’s drawing*). About the big staircase: I tried to make this escalator in Yamato International building but it was impossible... So I thought this is a good opportunity! This is a pit (underground route for coal mine): an underground street. This is a route on the surface of the ground, and then there is a pit: people can make a selection of different routes like in a city.

I don’t know if you had a chance to visit Rem Koolhaas’ Euralille project in France. Compared to the very compact shape of Kyoto eki, Euralille’s built-up volumes are much more separated from one another (although Rem Koolhaas’ reference was the Japanese transportation node system!).

This shows an interesting relation in the status of the void as a strong spatial structure for the inside (Kyoto eki) or the outside (Euralille). Do you have any comment on that point?

This is a very large project. I think in Lille, the station and the other facilities are separated. In Kyoto, everything is overlaid and confused—in the sense of fusion. So this is a very different point.

Comparing Kyoto station with Euralille, Kyoto station is a fictional city!

Entretien avec Ôno Hidetoshi, architecte, professeur à l'Université de TôkyôLieu : Atelier APLdw, Tôkyô (Bunkyô-ku)⁴⁹⁶

Date : 18 mars 2008

Avertissement

L'entretien s'est déroulé en anglais. Il s'agit de la retranscription de l'enregistrement audio.

Présentation

Ôno Hidetoshi est né en 1949 dans la préfecture de Gifu. Il obtient son diplôme d'architecte en 1975 à l'Université de Tôkyô. Il enseigne l'architecture et l'urbanisme, et mène des travaux de recherche sur la ville aux Départements d'architecture et des études de l'environnement de cette même université depuis 1988 dans le cadre de son laboratoire (*Ôno kenkyûshitsu*), après avoir été l'assistant de Maki Fumihiko pendant cinq ans. De 1976 à 1983, il travaille dans l'agence du même Maki. En 1984, il fonde sa première agence d'architecture, puis l'atelier APL Design Workshop en 2005 à Tôkyô.

La première recherche qu'il conduit avec son laboratoire, en 1990-1991, porte sur Hong Kong en tant que modèle de ville compacte et s'intitule « Alternative Metropolis ».⁴⁹⁷ Dans sa thèse de doctorat soutenue en 1997, il développe une analyse typologique des dispositifs d'interface entre l'habitation et l'espace urbain (*hyôsô*) à Tôkyô dont une synthèse est publiée dans un ouvrage collectif dirigé par Maki Fumihiko.⁴⁹⁸ À partir de la fin des années 1990, il se concentre sur le devenir de la métropole de Tôkyô à l'échéance de 2050, dans un contexte de décroissance démographique et des problématiques environnementales. Intitulée « Fibercity », cette recherche, et les propositions architecturales et urbaines qui l'accompagnent, sont publiées et exposées dans de nombreux pays.⁴⁹⁹ Ces travaux se prolongent aujourd'hui dans le cas de villes moyennes telles que Nagaoka dans la préfecture de Niigata, par exemple.

⁴⁹⁶ Architecture Planning Landscape design workshop (*Apuru dezain wâkushoppu*). Voir www.apldw.com

⁴⁹⁷ Cette recherche est publiée dans le n° 330 de la revue *Space Design* en mars 1992.

⁴⁹⁸ ÔNO Hidetoshi, « *Machi no hyôsô* (Interfaces urbaines) », in MAKI Fumihiko (dir.), *Miegakure toshi suru. Edo kara Tôkyô e* (*La ville entrevue. D'Edo à Tôkyô*), Tôkyô, Kajima shuppankai, 1992 (édition originale : 1980), p. 139-195.

⁴⁹⁹ Voir www.fibercity2050.net

My first question is about the origins and the influences, whether historical or contemporary, you had when elaborating this Fiber City project.

As I mentioned in *The Japan Architect* magazine, the direct influences come from Professor Maki. We had a common project from around 1983 to 1988, when I was his assistant at the University of Tokyo. We were focused on the researches on the visions in Tokyo. In some way, we had a discussion about how could we analyse the feature of Tokyo urban space. In these discussions, we came to the idea of the “fragment of line” at that time. But we didn't have any idea about how to develop further this attractive analogy, at that time. I had some hesitation to develop this idea to some comprehensive idea because this is very good to use for analysing some very small districts, this kind of segment of line. And we thought that this (*inaudible*) up to analyse the existing city but not good for creating a new city. But he left some words and expectations to me to develop this idea further. And it always stayed in my mind.

Beside this, I moved from the Department of Architecture to a new graduate school (this is also in the University of Tokyo) that is mainly focused on environment problems. And we organised a new institute within the Department of Civil Engineering, Urban Engineering and Humanities. We established a kind of interdisciplinary section. So, at that time, we liked to develop new schemes which deal with the environmental focus. This is maybe the second fact that has determined this project.

The third one is quite different from these academic interests: we got some commissions from the municipality. It was the Gifu Prefecture, close to Nagoya City (this is my hometown). So I organised some research group of people from the Government, people from the Ministry Government, to find the problems, because we are basically architects and we couldn't deal with such comprehensive problems. So we had many discussions with people, young people. At that time, we found out that demographic change is very crucial for the future of Japan. And we developed some idea which later has been developed to the Fiber City with this research group. The gathering idea about using the railway lines was not so active at that time.

Do you mean local lines?

Yes, local lines. This is an assemblage of different (*inaudible*). Some parts are the main Tokaido Line, but some parts are Takayama Line which is connecting Gifu to Takayama (the old city), and the other is a very small local line. But you can have a continuous line if they are connecting altogether. And, to make use of this railway line within artery automobile road, and then we can create a new city formation. This was our idea at that time.

Our new situation is born in 1999, and this commission started in 2000. We organised a research group to create the scheme for the environmental eco-oriented city, with Professor Kitazawa who used to be the Director of urban design in the City of Yokohama (he is now Professor in Ritsumeikan University): an informal research group to start again the problems of the contemporary cities.

And in 2003, I was invited to the Rotterdam Architecture Biennale (this was the first one). Francine Houben was the curator and she gave us that theme of mobility (the exact theme was “View from mobility”). At the beginning, she proposed me to investigate the automobile in Japan. But I proposed back to her that: if (*inaudible*) to investigate the railway system here, I can accept her offer. We had some discussion because her intention is very similar with something like Robert Venturi's work. But the automobility is not so fundamental here. Of

course it is essential but, to investigate the railway mobility is more simulating, especially in (*inaudible*). So, eventually, I convinced her to do this program. We worked with diploma students to develop the Yamanote Line stations. And, at that time, I recognized how much important the railway system is to this city. So maybe this is the fourth factor which later flows into this idea.

So we got several different segmented ideas and, in 2005, we had an international conference which has circulated in several cities yearly.

Was it organised by some Japanese institution?

No, by some international Committee. The previous one was in Oslo. This year, it is in Hong Kong or in some Chinese city. It went to some city in the United States, and so on. We were determined to demonstrate our plan in the Conference. So, I worked for some months to integrate the segmented idea, discreet idea, into one coherent idea. And then it took a shape. And the next year *Shinkenchiku* offered me to publish this in Japanese, and then *The Japan Architect* offered me to publish it in a bilingual way. This is the history of this.

But, maybe, of course, the direct influence is the projects you mentioned: Soria y Mata or different European ideas, in one sense. And we were interested in traditional cities and their special formations. Within this study, we discovered some linearity is very important. For instance the secret way to Shinto shrines, or the (*inaudible*), or (*inaudible*) to small shrines. We found very elaborated pathways towards the final altar. But, once you reach the final shrine, even a small one, the process is very similar. This is very different from European cathedral. You celebrate the head, it is illuminated. But here in Japan, the shrine which include some small (*inaudible*). (*inaudible*). And sometimes, the mountain behind: some place from where deity comes temporary. We never have a real true end, always on the process. So, linearity is a very essential part in Japan. And we don't have any plaza or square in Japanese urban history. Instead, we have the street. So, this is of course the background of our knowledge about it.

Also the traditional linear village.

Yes. Also in contemporary architecture, the *shôtengai* connecting to the railway station. In every station, we have the shopping street, usually connecting with the station, literally. You don't have similar thing in Europe or in the United States: in front of the station, you find just empty place. And the city centre is usually far from the station: they are not so much connected with each other.

Just one more point about the influences: you never refer to the Metabolists' ideas. I think Kurokawa Kisho was talking about "fiber" as well, as a way to organise the city.

The reason why I didn't refer to the Metabolism is not my intention: I have no interest in this thinking. Many foreigners and especially Europeans like this idea of Metabolism. In Europe, the texture or textile or fabric is often used to describe the urban structure. In that sense, "fiber" is more close to the European ideas.

My second question is about the reception, when you published your project or when you introduced it to the Japanese Government or to the Cities' people. What was the reaction?

It is a real (*inaudible*)! I was invited to maybe 20 or 30 different meetings, conferences or symposiums, including the Association of Urban Planners and the Architectural Institute of Japan maybe three times, and some big corporations like Takenaka kōmuten, Taisei, and of course the Ministry of Construction and Infrastructure.

And Tokyo Metropolitan Government?

TMG was interested but they are working with Ando san... Internationally, I gave lecture in (*inaudible*), Hong Kong, Sydney and Melbourne. Last time was in Florida. In every place, people were very much interested in my proposal and analysis.

Do you think in Tokyo there is a chance to try to realise it?

I have not so much big ambition about realising my ideas, actually, because if you have this kind of ambition, you must work to convince law makers and politicians, the Government administrations and so on. You devote yourself all your life! Basically, I am an architect. I have more ambition to realise my architecture work.

So, what is your purpose? You just want to make people aware of some fundamental issues?

The biggest intention was to... I believe that Japan or the City of Tokyo should have this kind of comprehensive plan. They have very vague future plans. And they always work with (*inaudible*) in front of you.

My other intention is that I like to stimulate and argument among architects and urban planners. Architects became indifferent to urban planning.

In Japan?

Yes. They like to discuss about urbanity or urban place. But they are limited within the issues of architecture activity. And especially, we are now facing a very difficult situation because of the demographic and environmental issues and everything. And we expect Japan should have more ambition about to discuss. We are too much pragmatic. I am very discontent with this situation. So this is the main intention.

Of course, accidentally, my idea became true (of course I expected it). But I like to say that I don't like to stand my whole life to realise this idea.

At least, if this project can change Government people's mentality or approach...

Maybe. The other aspect is that urban planning is quite different from architecture work. In architecture, you can make some complete work. But urban planning or urban design is a

more open work: you should welcome many people, many issues, it should last for a long time otherwise it never realise. Of course, you can make some polemic accident. But if you are sincere to realise your idea, you must be patient. And I don't like to be a tyrant or a dictator! I hope more something like Linux. You know, open source operation, the software for the computer. For instance, Windows is not an open resource: Microsoft monopolises all the knowledge, know how and programs. But Linux is open to everybody. And any people who are interested in this project can join that program and you can include this operation system. This is a very democratic way. This is my expectation that many people join this idea and develop it more suitable to different situations. This is what I like to do.

I understand the system you propose is quite suitable for Tokyo or inner areas because transportation system is quite developed. But how do you deal with more suburban areas where railway lines are less and car usage is always increasing?

This is (*inaudible*)! My answer is that the resolution of shrinking cities should be different depending on city: size and place and culture. Tokyo has accidentally a good transportation system. So my diagnosis is to make use of this system for Tokyo: this is the best resolution. But you have different situations that you have described now. But now I don't have any definitive idea to resolve this problem. But this year, very fortunately, we got a research grant from the Ministry of Environment with some scholars and architects. We will develop this resolution which should be equivalent to the Fiber City for the equivalent of (*inaudible*) city context.

So, as I mentioned, I don't like to be a dictator, and also I don't like to use one idea to resolve everything.

ANNEXE B

TRADUCTION DES TEXTES DU RECUEIL *INVESTIGATIONS IN COLLECTIVE FORM, 1964*

- Avertissement

- MAKI Fumihiko et ÔTAKA Masato :
« Collective Form-Three Paradigms »

- MAKI Fumihiko et Jerry GOLDBERG :
« Linkage in Collective Form »

- Notes des deux textes

AVERTISSEMENT

Nous n'avons identifié qu'une seule traduction en français, partielle, par Danièle Panchout, publiée dans KEPES, György, *La structure dans les arts et dans les sciences*, Bruxelles, Éditions La Connaissance, 1967 (édition originale en anglais : 1965), p. 116-127.

Notre traduction s'appuie sur la version originale récemment publiée à l'identique (avec des corrections mineures) dans MAKI Fumihiko (ed.), *Nurturing Dreams. Collected Essays on Architecture and the City*, Cambridge (Mass.), MIT Press, 2008, p. 44-56.

Nous conservons la mise en page et l'appareil iconographique de la version originale de 1964. Les appels de notes entre crochets renvoient aux notes du texte original qui figurent à la fin du document.

Les appels de notes en exposant renvoient aux notes de bas de page qui contiennent des précisions que nous ajoutons.

Référence et composition du document original

MAKI Fumihiko (ed.), *Investigations in Collective Form*, St-Louis, The School of Architecture, Washington University, June 1964, 87 pages.

- « About Fumihiko Maki », sans auteur, p. III
- « Introduction » par Maki Fumihiko, p. V
- « Collective Form-Three Paradigms », cosigné avec Ôtaka Masato, p. 3-23, avec photographies et schémas en noir et blanc
- « Linkage in Collective Form », cosigné avec Jerry Goldberg, p. 27-51, avec photographies, dessins, cartes et schémas en noir et blanc
- Annexe : « Shinjuku Redevelopment Project », « Prototype investigation of urban shopping and housing elements », « Dojima Redevelopment Project », « K-Project », p. 53-85, avec photographies, dessins et schémas en noir et blanc
- « Editor's Note », p. 85
- Crédits photographiques, p. 87



Figure 123 : Couverture de l'ouvrage *Investigations in Collective Form*, Maki Fumihiko (ed.), 1964

LA FORME COLLECTIVE : TROIS PARADIGMES

Maki Fumihiko et Ôtaka Masato

INTRODUCTION

Aucun observateur des changements de notre société n'est plus concerné que l'urbaniste [*urban designer*]. Chargés de donner forme — de percevoir l'ordre et d'y contribuer — à des agglomérats d'édifices, de routes et d'espaces verts où hommes et femmes sont de plus en plus nombreux à vivre et travailler, les urbanistes sont tiraillés entre technologie et besoins humains : ils cherchent à utiliser la première au service des seconds qui, dans un monde civilisé, doivent être souverains.

Pour le moment, nous ne sommes que des concepteurs [*designers*] s'intéressant à la technologie et à l'ordre, pour autant qu'ils puissent être séparés du politique et de l'économique.

Bien entendu, les producteurs de toute idée formelle intègrent des questions politiques et économiques. En fait, la raison de cette quête de nouveaux concepts formels pour les villes contemporaines provient de l'ampleur des changements relativement récents des problèmes urbains. Notre société urbaine est caractérisée par (1) la coexistence et le conflit d'institutions et d'individus incroyablement hétérogènes ; (2) de vastes transformations, rapides et sans précédent, de la structure physique de la société ; (3) des moyens de communication rapides ; et (4) le progrès technologique et son impact sur la culture régionale.

La force de ces caractéristiques urbaines contemporaines rend impossible de se représenter les formes urbaines comme le faisaient les chefs militaires romains ou les architectes de la Renaissance tels que Sangallo ou Michel-Ange. Nous ne pouvons pas non plus y percevoir facilement un ordre hiérarchisé comme le percevaient encore récemment les premiers théoriciens des CIAM. Nous devons désormais voir notre société urbaine comme un champ dynamique de forces étroitement liées, comme un ensemble de variables interdépendantes d'une série infinie à croissance rapide. Tout ordre introduit dans ce schéma de forces contribue à un état d'équilibre dynamique au caractère changeant à mesure que le temps passe.

Ici, notre préoccupation n'est pas le « plan directeur [*master plan*] » mais le « programme directeur [*master program*] » dans la mesure où ce dernier intègre une dimension temporelle. À partir d'un ensemble d'objectifs, le programme directeur offre plusieurs alternatives. Le passage du temps et ses effets sur l'idée de mise en ordre conditionnent l'emploi de l'une ou l'autre.

En lien avec le programme directeur se trouvent des « formes directrices [*master forms*] », à différentier des seuls édifices dans la mesure où, elles aussi, répondent à des injonctions temporelles.

En urbanisme, le problème est le suivant : disposons-nous d'un langage spatial adéquat (une forme directrice appropriée) pour créer et organiser l'espace au sein du programme directeur ?

Les villes contemporaines ont tendance à être confuses sur les plans visuel et physique. Ce sont des figures [*patterns*] monotones constituées d'éléments statiques. Elles manquent d'un caractère visuel et physique en phase avec les fonctions et la technologie qui les composent. Elles manquent aussi d'élasticité et de flexibilité. Nos villes doivent changer en fonction des exigences sociales et économiques, et pourtant elles ne doivent pas être « temporaires » au sens visuel le pire.

Nous manquons d'un langage visuel adéquat en lien avec l'échelle surhumaine des autoroutes et des vues d'avion. Les concepts visuels et physiques à notre disposition n'ont affaire qu'aux édifices individuels et aux moyens de composition qui les organisent.

La richesse de notre héritage architectural est immense. Un seul coup d'œil sur l'histoire de l'architecture suffit pour se rendre compte que l'ensemble de son développement est caractérisé par un immense désir humain de fabriquer des édifices nobles et parfaits. Ils ont en effet souvent reflété les forces de leurs civilisations. Celles-ci ont produit les pyramides, le Parthénon, des cathédrales gothiques et le Seagram Building. Le désir de créer quelque chose de nouveau et de superbe en vue de surpasser les autres est encore une attitude dominante chez beaucoup d'architectes.

Une théorie architecturale s'est développée à partir de cette unique question : comment concevoir des édifices parfaits ?

Face à ce phénomène, il est frappant que quasiment aucune théorie cohérente n'existe à d'autres échelles. Nous nous sommes habitués depuis si longtemps à concevoir des bâtiments comme des entités séparées que nous souffrons maintenant de l'inaptitude de notre langage spatial à construire des environnements qui ont du sens.

Cette situation m'a incité à explorer la nature de la *forme collective*. La forme collective concerne des groupes de bâtiments et de quasi-bâtiments — les segments de nos villes. Toutefois, il ne s'agit pas d'une collection de constructions isolées, sans relation : la forme collective est un ensemble de bâtiments qui ont des raisons d'être ensemble.

De par le monde, les villes et les villages ne manquent pas de riches collections de formes collectives. La plupart d'entre elles ont simplement évolué ; elles n'ont pas été dessinées [*designed*]. Cela explique pourquoi aujourd'hui tant de professionnels, aussi bien les architectes que les urbanistes [*planners*], ont souvent du mal à produire des formes collectives significatives — significatives dès lors qu'une puissante *raison d'être*⁵⁰⁰ en lien avec la société leur est attribuée.

L'analyse qui suit a évolué à travers deux questions : premièrement, comment la forme collective s'est-elle développée dans l'histoire ? ; deuxièmement, quels sont ses potentiels pour notre réflexion actuelle en architecture et en urbanisme [*urban design*] ?

La recherche sur la forme collective est vaste mais prometteuse. La première étape consiste à analyser les principes structurels impliqués dans la fabrique de ces formes. J'ai établi trois approches majeures :

⁵⁰⁰ En français dans le texte.

Forme compositionnelle [*Compositional Form*]
 Mégastructure / Mégaforme [*Megastructure/Megaform*]
 Forme de groupe [*Group Form*]

Approche compositionnelle
 Approche structurelle
 Approche séquentielle



Figure 1 : Approches de la forme collective.

De gauche à droite : forme compositionnelle, mégaforme, forme de groupe.⁵⁰¹

La première, l'approche compositionnelle, est une approche historique. Les deux autres sont de nouvelles tentatives pour trouver des formes directrices qui répondent aux exigences de la croissance urbaine et des changements actuels.

FORME COMPOSITIONNELLE

L'approche compositionnelle est intégrée et pratiquée de manière courante, hier comme aujourd'hui. Les éléments qui constituent une forme collective y sont élaborés et définis de manière séparée. Autrement dit, ce sont souvent des édifices ajustés individuellement. Leurs relations fonctionnelles, visuelles et spatiales (parfois symboliques) sont déterminées à partir d'un plan à deux dimensions.

Il n'est pas surprenant que cette technique soit la plus accessible et la plus largement employée par les architectes lorsqu'ils fabriquent des formes collectives. Ce processus ressemble en effet à celui de la conception d'un édifice à partir d'éléments donnés. C'est un prolongement naturel de l'approche architecturale, une approche statique dans la mesure où l'acte de composer a tendance à régler une intention formelle.

⁵⁰¹ Ces trois schémas ont évolué depuis leur première publication dans le recueil de 1964. Nous présentons ici la version et les intitulés que Maki Fumihiko présente couramment, et encore aujourd'hui : ceux-ci sont extraits de « 50 Years since Group Form. Interview with Fumihiko Maki », *The Japan Architect*, n° 78, Summer 2010, p. 5.



Figure 2 (en haut) : Brasilia (Oscar Niemeyer) et **Figure 3 (en bas) :** Hôryû-ji, Japon.⁵⁰²

Deux exemples d'une approche compositionnelle de l'architecture.

La plupart des projets d'urbanisme contemporains de grande échelle échouent dans cette catégorie. Le Rockefeller Center, le Capitole de Chandigarh et Brasilia sont des exemples explicites de la composition urbaine [*compositional urban design*].

L'approche compositionnelle est bien connue et elle a été traitée dans les ouvrages d'architecture et d'urbanisme [*planning*]. Nous la laisserons donc parler d'elle-même et introduirons deux approches moins familières.

MÉGASTRUCTURE

La mégastructure est un vaste cadre dans lequel toutes ou partie des fonctions urbaines sont logées. Elle a pu émerger grâce à la technologie d'aujourd'hui. Dans un sens, c'est une expression [*feature*] du paysage construit par l'homme. Elle est à l'image des hautes collines sur lesquelles les cités italiennes furent bâties.

En plus d'une certaine nature statique, intrinséquement, la mégastructure suppose que de nombreuses fonctions diverses puissent être concentrées avantageusement en un seul lieu. Un

⁵⁰² Hôryû-ji est un sanctuaire bouddhique situé dans la préfecture de Nara.

vaste cadre implique une certaine efficacité de la combinaison et de la concentration des fonctions.

Pour les urbanistes [*urban designers*], l'idée de mégastructure est attractive car elle offre une voie légitime pour grouper des fonctions de masse. Il suffit de voir les travaux présentés dans l'exposition « Visionary Architecture » au Museum of Modern Art pour mesurer l'excitation que la mégaforme procure aux concepteurs [*designers*].⁵⁰³ Alors que certaines des idées présentées dans l'exposition manifestent une virtuosité au détriment de l'échelle et des besoins fonctionnels de l'homme, d'autres présentent une qualité en termes de cohérence entre agglomération des fonctions économiques et usages.

Parfois, cette efficacité n'est qu'apparente. Nous confondons fréquemment le potentiel qu'offre la technologie et son « exploitation compulsive ». Le potentiel technologique ne peut être utile que lorsqu'il est un outil aux mains de personnes civilisées. Un usage inhumain des avancées technologiques est bien trop souvent notre fléau. La productivité optimale ne dépend pas d'une simple concentration des activités et des actifs.

Comme le notent Percival et Paul Goodman dans *Communitas* :⁵⁰⁴

« Nous pouvons centraliser ou décentraliser, concentrer la population ou la disperser. Si nous voulons poursuivre la tendance qui éloigne de la campagne [*country*], c'est ce que l'on peut faire ; mais si nous voulons combiner les valeurs urbaines et rurales [*country*] selon un mode de vie agrindustriel, on peut faire ça... Ce qui dérouté et effraie les gens, c'est ce relâchement vis-à-vis du nécessaire, cette extraordinaire flexibilité et cette liberté de choix qu'offrent nos techniques... La technologie est une vache sacrée qui est strictement laissée aux mains d'experts (inconnus), comme si la forme de la machine industrielle n'affectait personne en profondeur... Les experts pensent qu'il est plus efficace de centraliser alors que c'est généralement plus inefficace. » [1]

La technologie ne doit pas dicter nos choix pour nos villes. Nous devons apprendre à sélectionner des modes d'action parmi les possibilités qu'elle offre pour l'aménagement [*physical planning*].

Une des mégaformes les plus intéressantes est celle qu'ont développée Tange Kenzô et ses étudiants lorsque celui-ci était professeur invité au MIT.⁵⁰⁵ Dans une série de trois articles publiés dans le numéro de septembre 1960 de la revue *Japan Architect*, Tange présente une proposition de forme à l'échelle humaine de masse. Elle intègre une mégaforme et des unités fonctionnelles distinctes, rapidement modifiables, qui s'insèrent à l'intérieur de la vaste structure.

⁵⁰³ « Visionary Architecture » est une exposition conçue par le critique et historien Arthur Drexler (1925-1987) en 1960 au musée d'art moderne de New York (MOMA) où plusieurs projets de mégastructures sont rassemblés pour la première fois : le dôme couvrant Manhattan de R. Buckminster Fuller, la ville flottante de Kikutake Kiyonori, le projet Arcology de Paolo Soleri, etc. Arthur Drexler a publié auparavant *The Architecture of Japan*, New York, Museum of Modern Art, 1955, 286 pages.

⁵⁰⁴ À cette époque, les frères Goodman (architectes) enseignent à Columbia University, New York.

⁵⁰⁵ Massachusetts Institute of Technology. Il s'agit du projet pour la baie de Boston (1959), préfiguration du Plan pour Tôkyô (1960).



Figure 4 : Un quartier pour 25 000 habitants.

Tange Kenzô au MIT (avec Pillorge, Halady, Niederman, Solomons).

Tange écrit :

« La durée de vie des éléments éphémères devient de plus en plus courte. Le cycle des transformations se réduit au même rythme. À l’opposé, l’accumulation de capital a permis de réaliser de vastes opérations. Les transformations de la topographie naturelle, les digues, les ports et les routes ont une taille et une ampleur qui ont des cycles temporels longs. Ce sont des ouvrages réalisés par l’homme mais ils ont tendance à diviser l’ensemble du système de l’époque. Les deux tendances — vers des cycles plus courts ou plus longs — sont nécessaires à la vie moderne et pour l’humanité. » [2]

Chez Tange, le concept de mégaforme repose largement sur l’idée que les transformations se produiront à différentes vitesses selon les localisations, que le concepteur [*designer*] sera capable de distinguer à quel cycle, court ou long, les fonctions qu’il manipule appartiennent. La question est la suivante : l’urbaniste [*designer*] peut-il fonder son concept avec succès sur le principe que — par exemple — les modes de transport évolueront moins vite que l’idée d’un habitat ou d’un commerce attractifs ? Parfois, l’impact et l’élan de la technologie deviennent si importants qu’une transformation se produit au sein de l’armature fondamentale de la structure sociale et physique. Quand on lance une pierre, il est difficile de prédire quel point du lac elle touchera et dans quelle direction les ondes se propageront. Si la mégaforme devient rapidement obsolète, comme cela devrait arriver, la société urbaine aura à supporter son lourd fardeau.

En revanche, un système où la structure physique de la ville est à la merci de transformations imprévisibles n’est pas idéal. L’idéal est une sorte de forme directrice qui peut évoluer vers des états d’équilibre toujours renouvelés, tout en maintenant une cohérence visuelle et le sens d’un ordre constant à long terme.

Une mégastructure constituée de plusieurs systèmes indépendants qui peuvent aisément s'étendre ou se densifier, est donc préférable à un système rigide et hiérarchisé.

Autrement dit, chacun des systèmes participant à l'ensemble conserve son identité et sa durée de vie sans être affecté par les autres, tandis que chacun d'entre eux est simultanément engagé dans une relation dynamique avec les autres. Lorsqu'une relation optimale s'est créée, un système de maîtrise de l'environnement peut être mis en place. L'idéal est un système qui permet les plus grandes efficacité et flexibilité possibles à partir d'une structure dont l'organisation est la plus modeste qui soit.

Une opération de base est nécessaire pour mettre en œuvre ce mécanisme de maîtrise optimal. Il s'agit de sélectionner des systèmes fonctionnels indépendants qui soient appropriés, et de les doter d'une interdépendance optimale par des liens physiques situés aux points critiques.

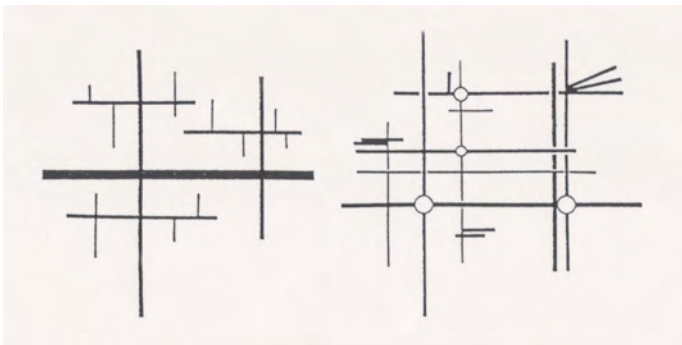


Figure 5 : Deux types de mégaforme.

À gauche : type à structure hiérarchisée. À droite : type à structure ouverte.

Si l'idée de mégastructure pose les problèmes abordés plus haut, elle ouvre aussi des perspectives dans plusieurs domaines :

1) *Ingénierie environnementale*. Le développement des mégastructures requiert une collaboration entre ingénieurs structure et ingénieurs civils. Leurs potentiels de développement des grandes portées, des nappes tridimensionnelles, des structures à enveloppe légère, du béton précontraint, d'une esthétique des infrastructures et des terrassements pourront surpasser leur niveau actuel. Le contrôle climatique à grande échelle sera davantage étudié. Un nouveau type de structure physique : le bâtiment environnemental, pourra émerger.

2) *Structures multifonctionnelles*. Jusqu'à présent, nous avons considéré comme acquis le fait que les édifices devaient être conçus pour remplir un objectif spécifique. Même si l'idée du multifonctionnalisme doit être appréhendée avec précaution, elle offre des possibilités utiles. Au sein de la structure de la mégaforme, il est possible de réaliser des combinaisons comme celle du projet de ville agricole de Kishô Kurokawa.

3) *L'infrastructure comme investissement public*. Des investissements publics substantiels peuvent être réalisés au niveau des infrastructures (l'ossature des mégastructures) dans le but d'orienter et de stimuler les structures publiques environnantes. Cette stratégie peut être

poussée jusqu'à un nouveau concept d'affectation tridimensionnelle du sol où la puissance publique reste propriétaire et assure la maintenance des systèmes de circulation à la fois horizontaux et verticaux.



Figure 6 : Un exemple de mégastructure. Une ville agricole conçue par Noriaki Kurokawa.⁵⁰⁶

FORME DE GROUPE

La forme de groupe est la troisième et dernière approche de la forme collective. C'est une forme qui évolue à partir d'un système d'éléments générateurs dans l'espace. Certaines des idées de base de la forme de groupe sont identifiables parmi des exemples urbains historiques. Les urbanistes [*urban designers*] et les architectes s'y sont récemment intéressés car elles procurent des modèles utiles pour produire des formes de grande échelle. Les cités médiévales européennes, des petites villes des îles grecques et des villages d'Afrique du Nord en sont quelques exemples. La qualité spatiale et la forme agglutinée [*massing*] de ces villes valent la peine qu'on s'y intéresse.



⁵⁰⁶ Actuel Kurokawa Kishô.



Figure 7 (à gauche) : un village soudanais. **Figure 8 (à droite) :** un village grec.

Deux exemples de l'architecture des formes de groupe.

Les facteurs qui déterminent l'organisation spatiale de ces villes sont les suivants :

- (1) Un usage cohérent des matériaux et méthodes de construction primaires, avec des variations spontanées mais mineures dans l'expression matérielle ;
- (2) Un usage raisonnable et souvent spectaculaire de la géographie et de la topographie ;
- (3) La tenue de l'échelle humaine dans l'ensemble de la ville (souvent en contraste avec les formes naturelles d'échelle surhumaine) ; et
- (4) Le développement par séquences d'éléments premiers comme les logements, les espaces ouverts entre les habitations, et l'usage répétitif d'éléments visuels : murs, portes, tours, plans d'eau, etc. L'idée du développement par séquences a été récemment explicitée par le Professeur Roger Montgomery de la Washington University. Il considère les séries d'édifices ou d'éléments, sans début ni fin apparents, comme un thème contemporain de composition. Il les distingue de la composition fermée dont les formes sont caractéristiques des thèmes de la composition axiale ou classique.

Comme nous l'avons vu dans les exemples historiques, les formes séquencées se sont développées suivant une durée plus importante que celle de la construction et de la reconstruction des villes contemporaines. Par conséquent, les urbanistes [*urban designers*] contemporains ont des contraintes bien différentes de celles de leurs prédécesseurs, et les formes qu'ils manipulent dans un laps de temps réduit doivent différer tout autant.

Cet enseignement est cependant utile. Une exploration plus approfondie des éléments premiers, et en particulier des relations entre éléments et groupes d'éléments, révèle des principes intéressants employés dans la fabrique des formes collectives.



Figure 9 : Un village linéaire japonais.

Au Japon, les villages traditionnels se sont développés le long des voies principales. Les habitations ont généralement un plan en forme de U. Elles sont juxtaposées et organisées perpendiculairement à la route — ce sont principalement des rangs d’habitations du type maisons-à-cour. En façade, les volumes ont deux niveaux ; l’ensemble forme un front bâti continu et serré. À l’arrière, un enclos est utilisé pour les travaux domestiques, faire sécher les récoltes, préparer la paille, etc. À l’autre extrémité de l’habitation se trouve une grange, face aux champs.

Il existe indéniablement une relation structurelle évidente entre le village et les habitations, entre les activités du village et la vie domestique, entre les déplacements des paysans et ceux du bétail.

Ici, la maison est l’élément générateur de la forme du village, et inversement. Une entité peut être ajoutée sans que la structure primaire du village en soit modifiée. Si la profondeur et la façade de l’habitation, la taille de la cour ou de la grange peuvent varier d’une entité à l’autre, les principes fondamentaux de la structure d’organisation du village restent prédominants.

L’habitat hollandais du seizième siècle est un autre exemple. Les Hollandais sont connus pour leur aptitude à vivre dans des unités communales. La coopération volontaire a longtemps été encouragée en limitant la liberté personnelle pour une obéissance commune aux lois qu’ils ont eux-mêmes édictées.⁵⁰⁷ Leurs habitations reflètent cet esprit.

Dans *Towns and Buildings (Villes et architectures)*, Steen Eiler Rasmussen en donne une description :

⁵⁰⁷ D’après BARNOUW, A. J., *The Making of Modern Holland*, London, 1948 (cité par Rasmussen).

« [...] un canal bordé de quais en pierre avec des îlots bâtis des deux côtés, des maisons serrées les unes contre les autres et séparées du canal par des rues pavées. Les pignons étroits de ces maisons profondes donnent sur le canal et, à l'arrière, il y a des jardins. Enfin, juste devant les maisons, il y a une espèce de perron, appelée le « stoep » à Amsterdam, qui est en partie pavé et en partie un seuil de la maison. » [3]⁵⁰⁸

En fait, le *stoep* est une partie de la maison que le propriétaire entretient avec une grande fierté. C'est aussi un lieu social où les voisins s'échangent les ragots, où les enfants jouent. Le réhaussement du rez-de-chaussée de la maison apporte de l'intimité malgré les grands vitrages en façade ; il permet aussi de réduire le poids supporté par les pieux.

Il y a aussi une unité entre les canaux et les arbres, les voies pavées et les *stoeps*, les grandes ouvertures vitrées et les jardins à l'arrière. Un ensemble de relations est né d'une longue expérience et de la sagesse des habitants.

Dans la forme de groupe, les formes ont leurs propres liens, intégrés, qu'ils soient manifestes ou latents, de telle sorte qu'elles peuvent croître au sein du système. Elles définissent les espaces fondamentaux d'un environnement, qui prennent part à la qualité du lien systématisé [*systematic linkage*]. La forme de groupe et son espace sont véritablement des éléments prototypiques, d'autant plus qu'ils font système et lien [*linkage*].

Les éléments et la figure de croissance [*growth pattern*] sont réciproques — à la fois dans la conception [*design*] et la mise en œuvre [*operation*]. Les éléments orientent le mode de croissance qui, en retour, les incite à se développer davantage, suivant un processus de feedback.

Toutefois, les éléments de la mégaforme n'existent pas sans ossature. L'ossature guide la croissance et les éléments dépendent d'elle. Les éléments de la forme de groupe sont souvent l'essence de la collectivité, une force qui unit fonctionnellement, socialement et spatialement. Précisons que la forme de groupe évolue généralement à partir de la société plutôt qu'à partir de la volonté de ses dirigeants. Le village, le groupe d'habitations et le bazar sont des formes de groupe au sens où nous les définissons, *a contrario* du complexe palatial qui a un caractère de forme composée.

Pouvons-nous créer de telles formes de groupe dans notre société ? La réponse n'est pas simple. Cela nécessite de nouveaux concepts et de nouvelles attitudes de projet [*design*], de même que la participation des villes et de leurs institutions sociales.

Deux remarques de la part d'architectes modernes éclairent cette définition de la forme de groupe.

Au cours d'une allocution à la World Design Conference à Tôkyô en 1960, Louis Kahn fait la distinction entre forme [*form*] et projet [*design*]. Voici ses propos : « Nous avons besoin de distinguer la « forme » du « projet ». La forme implique ce qu'un édifice — que ce soit une

⁵⁰⁸ Nous reprenons globalement la traduction française de Maya Surduts dans RASMUSSEN, Steen Eiler, *Villes et architecture. Un essai d'architecture urbaine par le texte et l'image*, Paris, L'Équerre, 1984 (édition originale en danois : 1949), p. 85 et 96.

église, une école ou une maison — voudrait être, alors que le projet est l'acte circonstancié qui fait évoluer la forme primaire en fonction des conditions du site, des limites budgétaires, de l'idée du client, etc. » [4] Dès qu'une forme est conçue, elle appartient à la société. On pourrait presque dire qu'elle appartient déjà à la société au préalable de sa découverte. Un projet [*design*], en revanche, appartient à son concepteur [*designer*].

Dans son rapport sur le CIAM du Team X, John Voelcker discute un sujet similaire.⁵⁰⁹ À propos du travail d'Oskar Hansen et de Jerzy Soltan en Pologne,⁵¹⁰ il déclare : « Dans une esthétique ouverte, la forme est une clé directrice qui n'a pas de signification esthétique en soi, bien qu'elle ait la capacité de faire écho aux changements constants de la vie... L'esthétique ouverte est le prolongement vivant du fonctionnalisme. » [5]

Tant la « forme » chez Kahn que l'« esthétique ouverte » de Voelcker décrivent la forme comme un catalyseur, qui peut se transformer au lieu d'être une forme en soi. Alors qu'ils s'expriment au sujet de l'architecture, nous nous intéressons à la forme dans un contexte beaucoup plus vaste — celui de la collectivité au sein de notre environnement physique. Néanmoins, les deux déclarations font sens dans la mesure où elles assument qu'un tel type de forme peut être créé aujourd'hui par les architectes.

Il est relativement facile d'inventer une forme géométrique et de la nommer forme de groupe parce qu'elle présente les caractéristiques du processus séquentiel de démultiplication. Une telle forme est en réalité dénuée de sens à moins qu'elle ne provienne de besoins environnementaux. Dans l'exploration des formes de groupe, la géométrie n'est qu'un outil de recherche. Cette recherche ne peut s'effectuer à partir d'hexagones ou de cercles. Dans son article « Regionalism and Modern Architecture », publié dans *Architects' Year Book 8*, James Stirling écrit ceci :

« L'application des proportions orthogonales et l'utilisation directe d'éléments géométriques primaires semblent régresser et remplacées par des tentatives à partir de quelque chose de variable que l'on trouve dans la nature. Le 'cellularisme dynamique' désigne une Architecture composée de plusieurs éléments, répétitifs ou variés. L'assemblage des unités se fait plus en termes de croissance et de changement qu'en termes de simple addition. Il est plus proche des schémas de formation des cristaux ou des divisions biologiques que de la rigidité statique d'une grille structurelle.⁵¹¹ La forme de l'assemblage contraste avec l'architecture finie et les limites englobantes d'un bâtiment tel que l'Unité d'habitation. » [6]

Des expressions de la dynamique humaine telles que « rassemblement », « dispersion » ou « arrêt », sont la source d'éléments générateurs. La qualité humaine qui détermine la forme a affaire aux modes de vie, au mouvement et aux relations sociales entre individus. Si la fonction de l'urbanisme [*urban design*] est de figurer les activités humaines exprimées dans la vie urbaine, alors les figures fonctionnelles sont une cristallisation des figures de l'activité. Le

⁵⁰⁹ John Voelcker (1927-1972) est un architecte britannique, membre du Team X. Il s'agit du dernier CIAM (Otterlo, 1959).

⁵¹⁰ Oskar Hansen (1922-2005) et Jerzy Soltan (1913-2005) sont des architectes polonais, membres du Team X.

⁵¹¹ Pour cette phrase, nous reprenons la traduction de Jacques Lucan dans son ouvrage *Composition, non composition. Architecture et théories, XIXe-XXe siècles*, Lausanne, PPUR, 2009, p. 479.

Corbusier limite les qualités humaines génératives à « l'air », « le vert » et « le soleil », tandis que les représentants de la forme de groupe trouvent une myriade d'activités significatives à ajouter à cette liste.

Les conséquences visuelles de telles figures de cristallisation de l'activité humaine deviennent lisibles. Au cours des déplacements entre différentes occupations (travail, shopping, loisirs), l'enchaînement des activités indique des qualités physiques. Ces qualités sont utilisées pour exprimer des transformations dans la conception tels que le rythme, le changement, le contraste.

Les espaces correspondants devraient être nommés en rapport avec la manière dont ils sont investis par les groupes humains, à savoir : espace de transition, espace intérieur, espace extérieur, etc.

Dans la recherche de formes urbaines déterminantes, allier les activités aux qualités physiques conduit à de nouveaux liens entre conception [*design*] et aménagement [*planning*]. Explorer les formes de groupe nous conduit inévitablement à nous intéresser au régionalisme à l'échelle du collectif.

Notre compréhension des expressions régionales se limite encore à celles d'édifices individuels. À l'âge de la communication de masse et de l'équipement technologique, les différences régionales deviennent en revanche moins évidentes de par le monde. En outre, il est plus difficile de distinguer les expressions des techniques de construction et des formes qui en résultent.

Si les matériaux, les méthodes de construction ou les modes de transport deviennent universels, leurs combinaisons reflètent à présent, en particulier dans les complexes de grande échelle, les caractéristiques de distinction des personnes et des lieux à partir desquels ils sont agencés et pratiqués selon des hiérarchies de valeur. Ainsi est-il possible de trouver davantage de régionalisme dans les échelles collectives que dans les édifices individuels.

Le caractère régional fondamental du paysage urbain se trouve probablement dans la texture [*grain*] de la ville. Forme de groupe et mégaforme affectent toutes les deux le milieu urbain précisément à ce niveau.

Contrairement au sentiment général, l'homogénéisation de l'environnement n'est pas le résultat inéluctable des technologies et communications de masse. Véritables forces, celles-ci peuvent générer des produits entièrement nouveaux. Avec les systèmes de communication modernes, un élément (ou produit culturel) est rapidement diffusé dans d'autres régions et réciproquement.

Alors que chaque région déploie un ensemble d'éléments similaires, chacune d'elles peut exprimer ses propres caractéristiques à travers des combinaisons particulières de ces éléments. Ici, le régionalisme ne résulte pas d'éléments ou de produits indigènes mais plutôt de la manière dont ils sont valorisés et exprimés. C'est l'idée du régionalisme ouvert, c'est-à-dire un processus dynamique de sélection et d'intégration des forces vitales. Toutefois, ces forces peuvent entrer en conflit avec des valeurs culturelles intrinsèques. Ainsi, la force du génie des différentes cultures peut-elle être testée et mesurée à la lumière de ces dynamiques. C'est la thèse que nous avons développée initialement avec Roger Montgomery.

La forme de groupe présente des potentiels de création des éléments de la texture [*grain elements*], des qualités régionales. Les relations réciproques entre éléments générateurs et système peuvent produire des effets régionaux marquants. Dans la mégaforme, la grande forme représente le pouvoir de la technique. Elle pourrait représenter les particularismes régionaux les plus fins.

Au cours des prochaines décennies, la recherche d'expressions régionales à l'échelle collective sera l'une des problématiques les plus importantes et fascinantes de l'architecture et de l'aménagement [*planning*].

En conclusion, ces trois approches constituent des modèles de réflexion pour la conception des grandes formes complexes. Il va de soi que ces trois modèles peuvent être combinés ou mêlés au stade final du projet [*final design form*].

LA LIAISON [*LINKAGE*] DANS LES FORMES COLLECTIVES

Maki Fumihiko et Jerry Goldberg

INTRODUCTION

Il est important d'explorer les formes collectives dans la mesure où cela nous force à réexaminer l'intégralité de la théorie et du vocabulaire de l'architecture, principalement dans le cas des édifices individuels [*single buildings*].

Par exemple, les composantes des formes collectives — telles que nous les concevons ici — diffèrent des éléments traditionnels des structures individuelles [*single structures*].

1. *Le mur* : tout élément qui sépare et module horizontalement l'espace. Les murs sont des lieux où des forces extérieures et intérieures interagissent. Leurs modes d'interaction définissent la forme et les fonctions du mur.

2. *Le plancher ou la couverture* : tout élément qui sépare et module verticalement l'espace. Pris dans une acception large, ces termes incluent le sous-sol, le sol, les plans d'eau et même les éléments en suspension dans l'air.

3. *Le poteau* : architecturalement, un élément porteur des charges verticales ; au sens environnemental, un élément qui assure le transfert de certaines fonctions — des personnes, marchandises et autres.

4. *La cellule* : un espace primaire qui accueille les fonctions de base de l'existence humaine et de la société, et leur réalisation.

5. *Le lien* : « lier » et « délier » sont des activités invariantes dans la fabrication des formes collectives à partir d'éléments séparés ou associés. En termes d'opérations, il existe bon nombre de liaisons — des liens physiquement connectés, des liens implicites, des liens intégrés, etc.

Les formes collectives appellent également à une nouvelle dimension dans la conception de méthodes et de systèmes structurels et mécaniques. L'esthétique des formes collectives demande de nouvelles définitions d'échelle et de proportion des bâtiments.

Cet essai questionne surtout l'acte même de concevoir [*design*] dans notre société ; il n'apporte aucune réponse mais cherche à poser les bonnes questions et à prolonger le débat.

L'UNITÉ DE L'EXPÉRIENCE

L'observation est l'outil de base de l'urbaniste [*urban designer*] qui peut relier à sa propre expérience ce qu'il voit dans la ville. Il combine données et observations de manière à appréhender de nouvelles questions et créer de nouvelles solutions tridimensionnelles.

L'ensemble de ces textes sur les formes collectives propose un moyen d'organiser l'observation. La nature des catégories d'analyse n'a pas grande importance. Elles fournissent un cadre à l'intérieur duquel nous pouvons présenter des phénomènes urbains observés de nature extrêmement importante. Nous ne pouvons situer les résultats spécifiques des forces qui agissent dans la ville — ces forces que les sociologues, les économistes et les romanciers décrivent en d'autres termes — qu'à travers un regard précis.

Nous adorons observer la complexité de notre monde urbain, ses transformations à une vitesse supérieure à tout entendement actuel et, finalement, ses disjonctions.

À différents moments de nos vies urbaines, nous nous délectons de la diversité et de la nature disjointe des villes, nous apprécions le contact de leur variété. À travers la variété des expériences qu'elles nous offrent, les villes sont assurément le lieu [*locus*] des moments les plus créatifs de l'humanité.

Toutefois, lorsque notre conscience réceptive commence à être déviée par pléthore de stimuli, la ville nous rend insensibles. En raison de notre incapacité à ordonner ces expériences, nous la subissons tout simplement. Nous cherchons alors impatientement des moyens appropriés pour l'appréhender en tant que produit de la création humaine — un produit de forces intelligentes et ordonnatrices. De la même manière qu'un scientifique est frustré lorsque l'ordre ou la figure d'un phénomène sont trop fugaces pour être observés ou trop complexes pour être décelés avec les outils à sa disposition, l'habitant devient frustré quand l'ordre humain n'est pas décelable dans l'environnement. On se sent apatride et exclu lorsque seuls sont visibles les résultats de processus mécanique et économique qui contrôlent la forme et le sentiment des lieux.

Si le rôle de l'urbanisme [*urban design*] est de contribuer à la forme de la ville, il doit dépasser la simple organisation des forces mécaniques et la fabrique d'une unité physique à partir de la diversité. L'urbanisme doit reconnaître le sens de l'ordre qu'il cherche à fabriquer : un ordre spatial significatif pour l'homme.

INTRODUCTION AUX LIAISONS

L'urbanisme [*urban design*] est constamment en prise avec la question de la fabrique de liens intelligibles entre des choses séparées [*discrete things*]. En outre, il s'occupe de rendre compréhensible une entité extrêmement vaste à travers l'articulation de ses parties.

La ville est faite de combinaisons de formes distinctes [*discrete forms*] et de vastes formes articulées. C'est une forme collective — une agglomération de décisions antérieures (et de décisions sacrifiées) portant sur la manière dont les choses s'ajustent ou sont liées. Lier et révéler les liaisons (qui articulent la vaste entité) sont des activités intégrantes de la fabrique des formes collectives.

En ce qui concerne les exemples historiques de formes collectives, nous devons faire référence au travail d'Aldo van Eyck.

Il décèle dans les constructions vernaculaires un indice substantiel du processus naturel des associations humaines au sein de situations urbaines. Cellule et lien vernaculaires évoluent ensemble et apparaissent au final comme une entité physique parfaitement coordonnée : le village ou la cité.

Il n'est toutefois pas nécessaire de prendre des situations entièrement vernaculaires pour découvrir des exemples de caractère similaire. Les bâtisseurs de ces villes que nous admirons — des villes que nous ressentons comme des environnements de qualité [*good environments*] — furent généralement le produit de générations d'hommes et de femmes à la tâche pendant des décennies, voire des siècles. Nous ne percevons ce qu'ils ont achevé qu'à l'échelle de la durée limitée de notre étude. Construire notre propre environnement dans un temps réduit est primordial.

Une chose est sûre : nous n'avons pas assez examiné les réussites de nos prédécesseurs. De surcroît, nous n'analysons pas suffisamment certains aspects de nos villes pour parvenir à les extrapoler à des fins utiles à l'homme. S'extasier devant un travail significatif est une chose, en tirer un enseignement pour l'avenir en est une autre.

Ici, l'objet examiné est la liaison [*linkage*] et, en particulier, sa fabrication.

Dans ce qui suit, nous étudions en détail des modes d'assemblage. En premier lieu, il existe des exemples historiques de liaisons. Chaque lieu et chaque moment ont eu leur mode caractéristique de fabrication de formes physiques cohérentes. La manière et la raison de l'emploi de telles liaisons nous intéressent.

Au final, en tant que concepteurs [*designers*], notre préoccupation est la conception de formes collectives. Les exemples qui suivent ont été découverts au sein d'un cadre de définitions d'opérations. En examinant ces exemples, nous devons nous interroger sur la nature de l'action opérée pour fabriquer telle jonction entre tels éléments et comment cette opération peut être théoriquement reproduite. Ce cadre opérationnel souple est utile pour les objectifs de l'analyse mais il ne fonctionne pas pour l'ensemble des matériaux de l'enquête.

Il est peut-être erroné d'isoler des types de liens en catégories. En définitive, l'activité dont nous parlons ici est singulière : la fabrique d'un environnement urbain signifiant pour l'homme.

Une fois qu'un lien est établi pour une raison ou une autre, il se charge de sens et d'usages secondaires compliqués. C'est une des thèses fondamentales de cette étude. Prenons le cas du *stoep* à Amsterdam ou celui des arcades de Bologne.

Les rues en portique [*street bridges*] médiévales, au-dessus de la Via Ritorta à Pérouse, peuvent être vues comme un exemple de lien dont l'origine est un simple moyen de contreventer des murs fragiles. Les ponts qui connectent deux édifices à l'étage servent également à définir un « plafond » et à renforcer la spatialité de la rue en tant que passage.

Les ponts assurent toutes ces fonctions dans la mesure où ils sont répétitifs tout au long de la rue. Liaison primaire et liaison secondaire ne se distinguent plus.

QU'EST-CE QUE CETTE ÉTUDE DES LIAISONS HISTORIQUES APPORTE POUR L'AVENIR ?

Sans doute qu'en urbanisme [*urban design*], peu importe les moyens employés pour déterminer la forme des liaisons urbaines dès lors qu'ils proviennent d'un ensemble d'informations — largement inexploitées — tirées de notre connaissance des villes. Nous participons à une exploration des conséquences morphologiques des forces actuellement à l'œuvre dans les villes.

Et sans doute aussi que la motivation première est de fabriquer de l'unité à partir de la diversité. Dans chaque cellule d'échelle distincte, il existe de la diversité pour admettre plus d'une fonction ou plus d'un angle de vue.

Nous n'avons pas encore correctement identifié les forces qui donnent formes [*form-giving forces*]. C'est peut-être lié au fait qu'elles semblent défier toute formulation. À une échelle particulière de l'activité urbaine, ces forces sont davantage liées au mouvement dans l'espace qu'à une vision normalisée de la forme de l'espace. Ainsi, nous avons particulièrement négligé notre aptitude à formaliser les supports [*paths*] des mouvements rapides, des agglomérats commerciaux [*commercial clusters*] ou des flux d'énergie [*power lines*].

Chacun de ces éléments semble défier toute relation à une échelle humaine collective — leurs aspects fonctionnels et sociaux paraissent diamétralement opposés. Pourtant, les Romains ont réussi à construire des aqueducs pérennes. Aux États-Unis, les digues de la TVA⁵¹² intègrent des caractéristiques fonctionnelles et symboliques.

Comme l'indique Louis Kahn, un parking silo peut fonctionner comme un arrêt architectural [*architectural stop*] entre le monde du mouvement de l'autoroute et le monde statique d'un centre ville ou d'un quartier commerçant.⁵¹³ Il peut devenir un symbole du caractère collectif et humain de l'activité urbaine ou commerciale. Les parkings silos (ou les gares de transit rapide) peuvent être conçus comme des arrêts, des liens entre l'autoroute (ou le train) et le mouvement des piétons. S'ils sont dessinés [*designed*] de manière suffisamment intelligible, ils peuvent servir d'enceinte signifiante [*defining wall*], ou peut-être de relief construit [*built mountain*], dans la mesure où chaque activité fournit un lien au monde de l'autoroute.

L'élaboration d'un concept entièrement nouveau, la liaison tridimensionnelle [*three-dimensional linkage*], est un autre aspect qui semble destiné à être pris en considération dans l'avenir. Alors que nous savons créer au niveau du sol des complexes de formes et d'activités unifiés qui ont du sens, nous ne parvenons pas à élaborer des ensembles de fonctions liées [*linked functions*] en hauteur [*into the air*].

La tour — de logements ou de bureaux — nous procure une expérience d'intégration limitée à travers sa forme ou l'excitation de parcourir ses différentes couches verticales. En quelque sorte, chaque plateau d'une tour ou d'une barre doit nous apparaître transparent, et chaque

⁵¹² Tennessee Valley Authority.

⁵¹³ Les auteurs font référence au projet du centre civique à Philadelphie (1957) de l'architecte américain.

niveau d'activité doit être unique. De cette manière, et à cette seule condition, nous pourrions ressentir la liaison tridimensionnelle.

Ce type de liaison est nécessaire car nous devons construire davantage de bâtiments de grande hauteur en raison de la raréfaction croissante du sol dans nos villes. Nos techniques de construction et notre amour des communications le permettent.

Dès 1913, Antonio Sant'Elia a fourni quelques indications d'une figuration possible de la liaison tridimensionnelle.⁵¹⁴

Si nous devons apprendre à utiliser nos connaissances des déplacements de courte distance [*short-range movement*], ceux d'un point à un autre de la ville, nous devons les accompagner d'un concept plus subtil lié à la temporalité du cycle permanent du déclin des villes. En ville, un logement a une durée de vie moyenne de 84 ans. Sur un site donné, si nous estimons obsolètes au même moment tous les logements anciens, nous sommes obligés de pratiquer une destruction massive, de démolir des dizaines d'hectares [*hundreds of acres*] et de construire de nouvelles habitations. Il n'existe alors aucun lien entre un tel quartier démoli puis reconstruit et la ville qui l'entoure. Par choix ou poussées par des circonstances économiques, les personnes qui viennent s'installer dans de tels aménagements se sentent si profondément isolées qu'elles ne peuvent se considérer autrement que « parachutées » [*« project » people*]. En matière de mixage cosmopolite, il n'y a rien de moins constructif que des rénovations brutes qui déplacent, détruisent et relocalisent de manière aussi mécanique.

Le cycle du déclin peut être une force de liaison dans nos villes. S'il est intégré, ce cycle peut donner l'occasion de remplacer les structures âgées d'un environnement ancien par de nouvelles structures tout en maintenant l'environnement d'origine. Une telle diversité temporelle est en soi une forme de liaison. Elle apporte une démonstration d'ordre morphologique du caractère impermanent et divers de la vie urbaine. Elle offre un nouveau type de choix pour les citoyens : la possibilité de vivre dans un lieu historiquement signifiant, mais dans un logement actuel.

Nos villes sont fluides et mobiles. Il est toutefois difficile de les concevoir comme des lieux, au véritable sens du terme. Comment une entité sans début ni fin peut-elle être un lieu ? Il est bien sûr plus approprié de penser une partie de la ville en tant que lieu. S'il était possible d'articuler chacune de ces parties de la ville de manière plus adéquate, de qualifier en limites et nœuds [*edge and node*] les agglomérats actuellement informes, nous pourrions commencer à rendre nos grands complexes urbains au moins intelligibles sinon aisément lisibles.

Suivant le même raisonnement, la rapidité de croissance des systèmes urbains suggère qu'il doit y avoir des moyens de relier des parties entièrement nouvelles et des parties qui ne sont pas encore conçues. En résumé, il existe un besoin de ce que l'on pourrait appeler une « liaison ouverte [*open linkage*] ». Une telle idée est inhérente aux liaisons des formes de groupe. Les liens deviennent des parties intégrales à la fois de la cellule et du système et indiquent que le système peut croître indéfiniment avec des variations.

⁵¹⁴ Les auteurs font référence au projet Città Nuova (1913-1914) de l'architecte italien futuriste Antonio Sant'Elia (1888-1916).

LA VILLE COMME FIGURE D'ÉVÉNEMENTS [*PATTERN OF EVENTS*]

La liaison est tout simplement l'adhésif de la ville. C'est l'opération par laquelle nous unissons toutes les couches d'activités dont résulte la forme urbaine.

Dès lors que la liaison est réussie, la ville est une entité lisible et intelligible pour l'homme. Nous l'habitons. Nous dépendons de la manière dont les événements urbains sont combinés pour construire une séquence habitable, de la compréhension des parcours d'un lieu à un autre de la ville. Chaque événement contribue à notre capacité à comprendre et apprécier l'expérience — des liaisons sociales, temporelles et spatiales.

Dans l'analyse qui suit, l'ensemble de ces types de liaisons est décrit en termes physiques. Pour indiquer comment fabriquer un lien, il est nécessaire de décrire les liaisons en termes d'opérations. Toutefois, au final, chaque opération suggère une multitude de récits non spatiaux. En définitive, relier consiste à assembler des figures d'expériences urbaines.

LES CATÉGORIES D'OPÉRATIONS

Il existe cinq opérations de base pour relier : la médiation [*to mediate*], la définition [*to define*], la répétition [*to repeat*], l'agencement d'une séquence [*to make a sequential path*], la sélection [*to select*].

Tous ces termes sont explicités à l'aide de schémas et de textes. Des exemples de chaque type de liaison sont présentés pour leur aspect évident ou potentiel.

Gardez à l'esprit que chaque type de liaison peut avoir une réalité matérielle (telle qu'un mur ou un pont entre deux édifices) ou implicite (telle qu'une composition délicatement équilibrée entre pleins et vides sur un site donné).

Des liens physiques en tant qu'éléments extérieurs peuvent être introduits dans la forme. Dans ce cas, le concepteur [*designer*] produit un motif *a-a-a-a* ou *a-b-c-d*. Dans un autre cas de figure, ils peuvent apparaître comme des liens construits. Cela a des conséquences particulières dans la forme de groupe où lien et cellule intégrés sont les bases des résultats formel, fonctionnel et structurel. Répétition et combinaison se produisent en accord avec la logique du lien construit.

Les liens implicites sont utilisés pour composer des éléments dans le paysage. En utilisant aussi bien des règles quasi-mathématiques, comme dans les compositions de la Renaissance italienne, qu'en cherchant de manière subjective des combinaisons de vides et de pleins qui semblent « justes », les concepteurs [*designers*] produisent (heureusement) des combinaisons attrayantes. Dans la conception compositionnelle [*compositional design*], l'espace est un adhésif. Le modèle de ce type de composition devrait sauter aux yeux de tous les observateurs.

Dans la plupart des cas de formes de groupe contemporaines, ce caractère évident n'est pas saillant. Les combinaisons de liaisons et d'éléments ne peuvent qu'exprimer le processus à

partir duquel leur croissance par combinaison est advenue. Tous les modes de liaisons implicites — par composition, par injection d'éléments transitoires, par encerclement d'éléments disparates — dépendent largement d'une sorte d'homogénéité. Dans un projet à grande échelle [*large-scale design*], si des éléments partagent les mêmes qualités (en termes volumétrique, chromique ou de surface), ils deviennent un « grain » ou une texture.

Des éléments de tailles extrêmement différentes se relient implicitement avec beaucoup de difficultés. Des éléments de transition [*transitional bits*] ou des environnements unifiants [*unifying surroundings*] sont fréquemment injectés entre ces éléments pour rendre l'implicite clair et résistant.

LA MÉDIATION [*TO MEDIATE*] : connecter à l'aide d'éléments intermédiaires ou suggérer des connexions à l'aide d'espaces qui démontrent la cohésion des pleins qui les entourent.

Ce qui est intéressant avec la médiation [*mediation*], c'est qu'une fois réalisée, il est quasi impossible pour un observateur de lui assigner une seule cause. Lorsqu'elle est réalisée à l'aide de moyens matériels appropriés, la médiation connote des multitudes d'autres transitions. Cela signifie qu'un lien, dès lors qu'il est bien conçu, se modifie en même temps que les besoins d'origine changent. Par exemple, les arcades de Bologne abritent du soleil et de la pluie et donnent une unité visuelle à la rue.

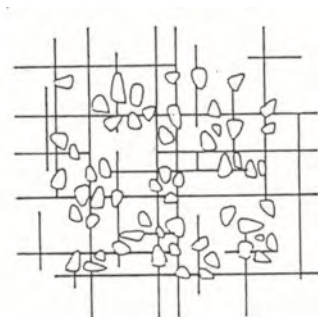


Figure 10 : La médiation :

Connecter à l'aide d'éléments intermédiaires ou de moyens suggestifs [*imply medium*] (y compris des espaces ouverts composés).

Dans « The Dutch Contribution », Steen Eiler Rasmussen écrit que le *stoep* est un lieu qui est en partie une propriété privée et en partie un passage public. « La maison, elle-même, ne peut pas empiéter sur le *stoep*, mais celui-ci peut être utilisé pour accéder à la cave ou pour l'escalier qui conduit au rez-de-chaussée surélevé. Les escaliers d'entrée à Amsterdam sont souvent des œuvres d'art, exécutées en pierre *bleu belge* magnifique, créant un vif contraste avec la brique rouge foncé des maisons. (...). Quand le *stoep* n'est pas occupé par l'escalier d'entrée ou par une autre partie en saillie, il est surélevé d'une marche au-dessus de la chaussée et couvert d'un beau carrelage ou d'un autre revêtement décoratif. » [7]⁵¹⁵

⁵¹⁵ Nous reprenons la traduction de l'anglais réalisée par Maya Surduts dans RASMUSSEN, Steen Eiler, *Villes et architecture. Un essai d'architecture urbaine par le texte et l'image*, Marseille, Éditions Parenthèses, 2008 (édition originale en danois : 1949), p. 126.

Le *stoep* est une transition fonctionnelle entre la voie publique et l'habitation privée. Conceptuellement, c'est la rencontre entre la famille et le monde urbain. Visuellement, c'est un moyen grâce auquel on peut voir le paysage urbain de la rue comme une entité. De la maison à la rue, c'est un lien par médiation ; de maison en maison, tout au long de la rue, c'est un lien par répétition.

LA DÉFINITION [*TO DEFINE*] : circonscrire un site avec un mur ou tout autre barrière physique, et par conséquent le distinguer de ses alentours.



Figure 11 : La définition :

Enfermer des structures disparates à l'aide d'une limite sensible. Produit de l'unité à l'intérieur de la limite et sépare de ce qui est extérieur.

Le mur d'enceinte d'une cité médiévale indique que tout ce qui est à l'intérieur appartient à et se distingue de tout ce qui est à l'extérieur. Édifier un mur autour d'éléments indique une connexion visuelle entre eux, même s'ils n'ont rien en commun.

Un mur peut être beaucoup de choses : une ceinture ferroviaire au cœur de Chicago ou de parkings silos comme dans la proposition de Louis Kahn pour Philadelphie.

Suivant sa nature et sa localisation, un mur peut être aussi bien oppressant et confinant qu'agréablement protecteur. Les murs des villages de plaine africains sont un soulagement bienvenu au sein des étendues infinies qui, autrement, occupent le champ visuel de leurs habitants.

LA RÉPÉTITION [*TO REPEAT*] : relier par l'introduction d'un facteur commun dans chacune des parties éclatées d'un projet [*design*] ou d'un existant. Ce facteur commun peut être d'ordre formel, matériel, fonctionnel ou historique.

Les cités collinaires italiennes, identifiables par les centaines de tours privées défensives qui surplombent les habitations, sont peut-être l'exemple le plus évident de ce type de lien.⁵¹⁶

⁵¹⁶ Les auteurs référence à la ville de San Gimignano en Italie (Toscane).



Figure 12 : La répétition :

Donner une expression commune à chaque élément du groupe de manière à ce que chacun soit identifié comme appartenant au même ordre.

Un exemple plus subtil de dispositif qui relie au moyen de la répétition est ce que Kevin Lynch a appelé la « texture [*grain*] » [8]. Si le plan d'un lieu urbain révèle des agglomérats [*clusters*] de bâtiments dont les espaces intermédiaires sont de tailles et de formes similaires, nous voyons cet ensemble de la manière suivante : un groupe d'éléments dont les relations diffèrent de celles des autres édifices alentours. C'est un groupe identifiable en plan car ses éléments forment une texture ou un motif particuliers.

Sur place, la même unité est perçue en raison de la taille répétitive des édifices et des espaces entre leurs masses. La seule différence entre cette situation et les moyens compositionnels utilisés pour relier de manière implicite est que la répétition n'a pas besoin d'être intentionnelle. Au sein d'un environnement bâti historique, une texture se matérialise parce que l'usage des édifices est identique, le style des édifices à une période donnée est identique, et le volume d'espace intersticiel estimé approprié est identique.

L'AGENCEMENT D'UNE SÉQUENCE [*TO MAKE A SEQUENTIAL PATH*] : agencer des édifices ou des parties d'édifices aux usages multiples en une séquence d'activités utiles. En outre, la renforcer par tous les moyens nécessaires pour accompagner les déplacements le long d'un axe désigné [*designated path*] comme majeur. Enfin, dessiner un vecteur [*to design a path*] ou le renforcer au sein du paysage pour qu'il catalyse et indique la direction des futurs développements.

Les concepteurs [*designers*] dessinent en plan des séquences de fonctions, les connectent avec des flèches et mettent en place la logique du diagramme des flux. Dans certains cas, la réalisation en trois dimensions de ce diagramme produit un édifice où chaque symbole graphique est devenu une pièce et les flèches des portes.

Ce qui nous intéresse ici, en revanche, c'est le cas où chaque symbole est un lieu à l'échelle du bâtiment. Ainsi, les flèches deviennent des vecteurs tridimensionnels [*three-dimensional paths*] entre les bâtiments ou des progressions à travers le mégacadre [*megaframe*] qui contient plusieurs entités bâties séparées (ou des structures monofonctionnelles) et un système de transport pour s'y déplacer d'une fonction à une autre. Une telle entité symbiotique est un exemple de séquence d'activités tridimensionnelle.

La séquence temporelle est parfois si longue qu'elle submerge les aspects visuels du vecteur d'activités. Le pèlerinage des temples de l'Île de Shikoku, d'une durée de deux à trois mois,

peut être considéré comme un type de séquence d'activités — c'est une expérience du lien.⁵¹⁷
L'image *a posteriori* des 88 temples et de leurs rituels est un résidu manifeste de l'activité.



Figure 13 : L'agencement d'une séquence :

Localiser les activités formant une séquence, au sein de relations spatiales identifiables les unes par rapport aux autres.

LA SÉLECTION [TO SELECT] : créer une unité au préalable du processus de conception par le choix du site.

Dans le cadre d'un projet de grande échelle, il arrive que le concepteur [*designer*] présélectionne un lien. Il arrive qu'il choisisse un site pour bâtir une ville (ou un élément de la ville), qui est suffisamment proéminent pour affecter à la fois son projet et être une force visuelle unifiante une fois le projet achevé.

Les cités de Milet⁵¹⁸ et Priène⁵¹⁹ en Turquie sont des exemples probants de ce type de situation. Nous identifions souvent un endroit au sein d'un plus large contexte à l'aide de quelques motifs topographiques dominants, comme la Russian Hill à San Francisco par exemple. Malheureusement, les concepteurs [*designers*] se servent rarement du potentiel morphologique du sol de l'Amérique contemporaine.

⁵¹⁷ Le pèlerinage religieux de l'île de Shikoku, située au sud ouest du Japon, consiste à visiter les 88 temples implantés en périphérie selon un parcours en boucle. C'est l'un des plus célèbres du pays à la fin de l'époque féodale (première moitié du XIX^e siècle). Voir à ce sujet KOUAMÉ, Nathalie, *Pèlerinage et société dans le Japon des Tokugawa. Le pèlerinage de Shikoku entre 1598 et 1868*, Paris, ÉFEO, 2001, 315 pages.

⁵¹⁸ Les auteurs font référence au plan d'Hippodamos (V^e siècle avant J.-C.).

⁵¹⁹ Fondée vers 350 avant J.-C.



Figure 14 : Les Longs Murs : un lien majeur entre Athènes et le port du Pirée. Construit pour assurer des déplacements efficaces et sûrs entre les deux villes. Un exemple de médiation.



Figure 15 : Quartier commerçant de Shinsaibashi à Ôsaka :⁵²⁰

Une couverture unifiante, qui devient de plus en plus fréquente au Japon. Chaque commerçant finance une portion du coût de la structure. La couverture simplifie et unifie la rue qui, autrement, est chaotique. Cet exemple élaboré de médiation s'adapte en fonction du climat.



Figure 16 : Une place à Vérone :

Un délicat motif de couvertures de parasols qui abritent un marché. Le lieu est déjà fortement défini par les édifices des alentours, et ces parasols peuvent être légers et temporels. C'est une médiation subtile.

⁵²⁰ Cette structure pourrait avoir été conçue par Sakakura Junzô en 1959, d'après la liste de ses œuvres.



Figure 17 : Amsterdam au XIX^e siècle :

Les canaux coulent entre les édifices, créant un motif de mouvement, et un exemple de médiation grâce auquel toute la ville est unifiée. Venise est un autre exemple classique de ce mode d'urbanisme [*town building*].



Figure 18 : Portes-échangeurs [*Gateway Interchanges*] (Louis I. Kahn) :

Le parking est une médiation entre l'automobile et le mouvement du piéton. C'est un symbole de l'arrivée.



Figure 19 : Cittadella, Italie :

Une des grandes villes médiévales fortifiées. La défense est la raison première de la construction de ce mur, mais il définit une enceinte visuelle et donne également une unité à la ville.⁵²¹



Figure 20 : Le Loop de Chicago :

Des voies ferrées surélevées conduisent les gens à l'intérieur de ce cœur commerçant. Elles renforcent aussi sa nature concentrée en étant une limite [*edge*] nettement définie.

⁵²¹ Cittadella est située en Italie (Vénétie).



Figure 21 : Un village agricole japonais :

Une épine [*spine*] de croissance articulée avec beauté. Chaque unité répétée le long de la rue présente les mêmes éléments : une vaste entrée partagée et un lieu, une maison, une cour et, finalement, les champs. Ce type de village est universel, et fréquent en Occident.

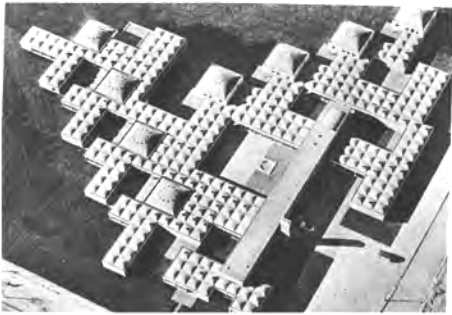


Figure 22 : Un centre pour enfants, Amsterdam (Aldo van Eyck) :

Toute l'attention est de fournir un lieu pour chaque activité humaine, et permettre des transitions aisées de l'une à l'autre. Une rue intérieure est parsemée de lieux de rassemblement [*pools of gathering place*], et s'ouvre sur des lieux de plus en plus privés jusqu'à l'espace de repos de chaque enfant avec son meuble de rangement pour les vêtements et jouets.



Figure 23 : Manarola :

Une utilisation très précise de la topographie, une orientation commune, avec la répétition d'édifices qui partagent échelle et matériaux, produisent un paysage urbain [*townscape*] unifié.⁵²²

⁵²² Manarola est située en Italie (Ligurie).

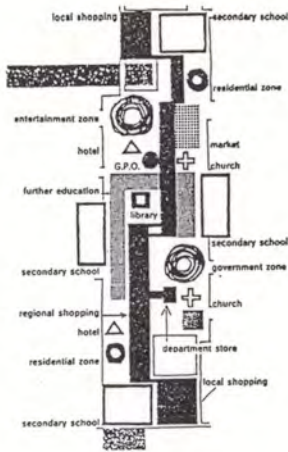


Figure 24 : Centre de ville nouvelle [*new town*], Hook (London County Council) :

Les commerces et les institutions civiques / religieuses sont développées en séquences complémentaires d'activités. Le centre-ville est relié par le mouvement des gens.



Figure 25 : Île de Shikoku, 88 temples :

Un pèlerinage qui dure deux ou trois mois. Les images mémorisées des temples récemment visités, et l'anticipation des prochains, fabriquent un axe séquentiel visuel frappant.



Figure 26 (à gauche) : Milet (attribué à Hippodamos) :

Une ville simplement définie par les limites de la péninsule sur laquelle elle est située. C'est un motif naturel choisi pour des raisons de défense.

Figure 27 (à droite) : Montagnana, Italie :

Le résultat du choix d'une colline pour édifier une ville. Là encore, les besoins de défense et une économie de moyens sont les raisons du choix d'un motif naturel du paysage [*landscape*].⁵²³

⁵²³ Montagnana est située en Italie (Vénétie).

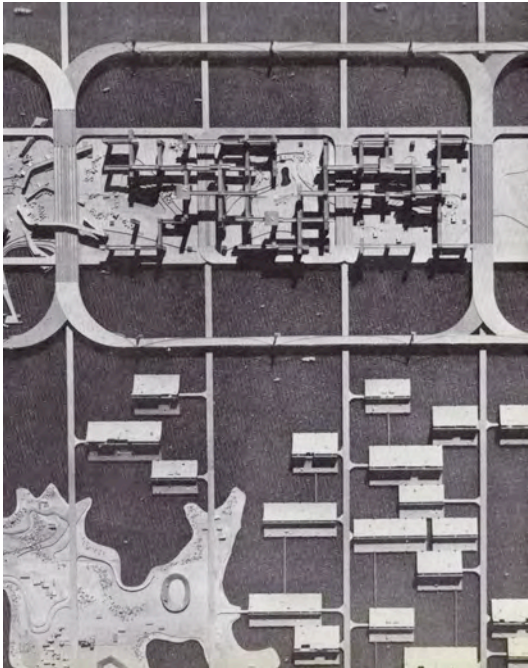


Figure 28 : Projet pour la baie de Tôkyô (Tange Kenzô) :

Un exemple de création d'un lien tridimensionnel [*three-dimensional link*]. La forme de la circulation s'étend à travers la baie (eau) et est utilisée comme une puissante armature construite, à partir de laquelle d'autres éléments peuvent croître.



Figure 29 : Plan de la ville nouvelle de Toulouse, France (Candilis et Woods) :

Là encore, la forme construite sert de lien tridimensionnel [*three-dimensional link*] continu.

NOTES

[1] Paul Goodman et Percival Goodman, *Communitas: Means of Livelihood and Ways of Life*, 2^e édition révisée, New York, Alfred A. Knopf, 1960, p. 12-13.

[2] Tange Kenzô, « Architecture and Urbanism », *Japan Architect*, Octobre 1960, p. 12 (à partir des enregistrements sténographiques de son allocution à la World Design Conference à Tôkyô, mai 1960 ; initialement publié sous le titre « Kenchiku to toshi ni tsuite [Sur l'architecture et la ville] » dans *Shinkenchiku*, septembre 1960).

[3] Steen Eiler Rasmussen, *Towns and buildings*, Cambridge (Mass.), MIT Press, 1951, p. 81 et 91-92.

[4] Louis Kahn, allocution donnée à l'occasion de la World Design Conference, Tôkyô, 1960.

[5] John Voelcker, « CIAM Team X Report », 1951.⁵²⁴

[6] James Stirling, « Regionalism and Modern Architecture », *Architects' Year Book 8*, Londres, Elek Books, 1957, p. 65.

[7] Steen Eiler Rasmussen, *op. cit.*, p. 92.

[8] Kevin Lynch introduit pour la première fois la notion de « texture [*grain*] » comme élément de définition des villes dans son essai innovant « The Form of Cities », publié dans *Scientific American*, n° 190 : 4, avril 1954, p. 55-63.

⁵²⁴ Il s'agit en réalité du rapport d'Otterlo de 1959.

ANNEXE C

DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

- Cartes schématiques des réseaux et des gares ferroviaires des régions métropolitaines de Tôkyô-Yokohama, de Nagoya et de Kyôto-Ôsaka-Kôbe, en 2004
- Documents d'urbanisme relatifs au site de Shinjuku à Tôkyô, de 1996 à 2009
- Liste des réalisations et projets au Japon relatifs au domaine du transport ferroviaire, Sakakura Junzô / agence Sakakura Associates, de 1952 à 2007

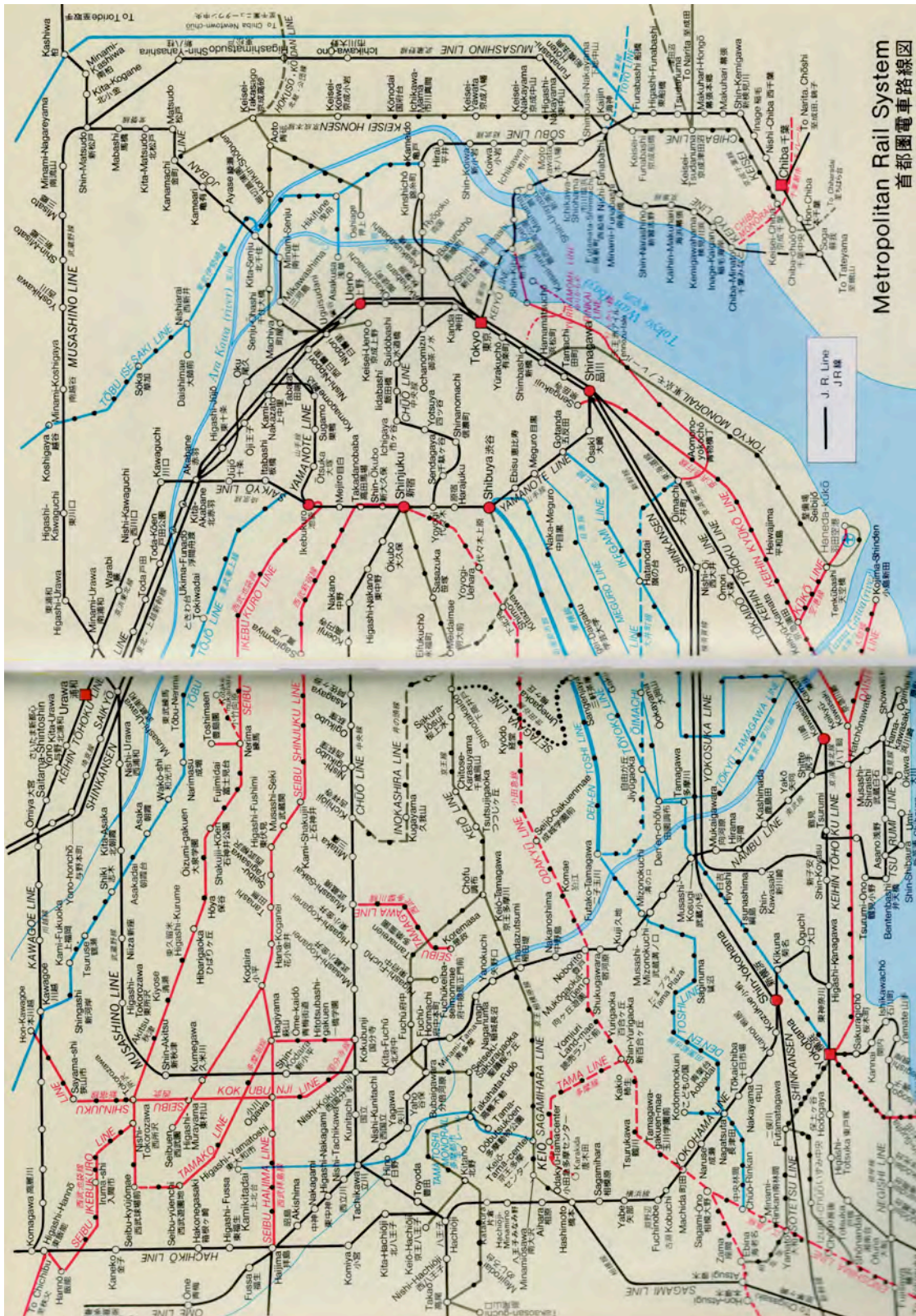


Figure 124 (a) : Carte schématique des réseaux et des gares ferroviaires de la région métropolitaine de Tôkyô-Yokohama en 2004

Source : UMEDA Atsushi, *Japan. A Bilingual Atlas / Nihon ni kokugo atarasu*, Tôkyô, Kodansha International, 2004 (1^{ère} édition : 1991), p. 82-83.

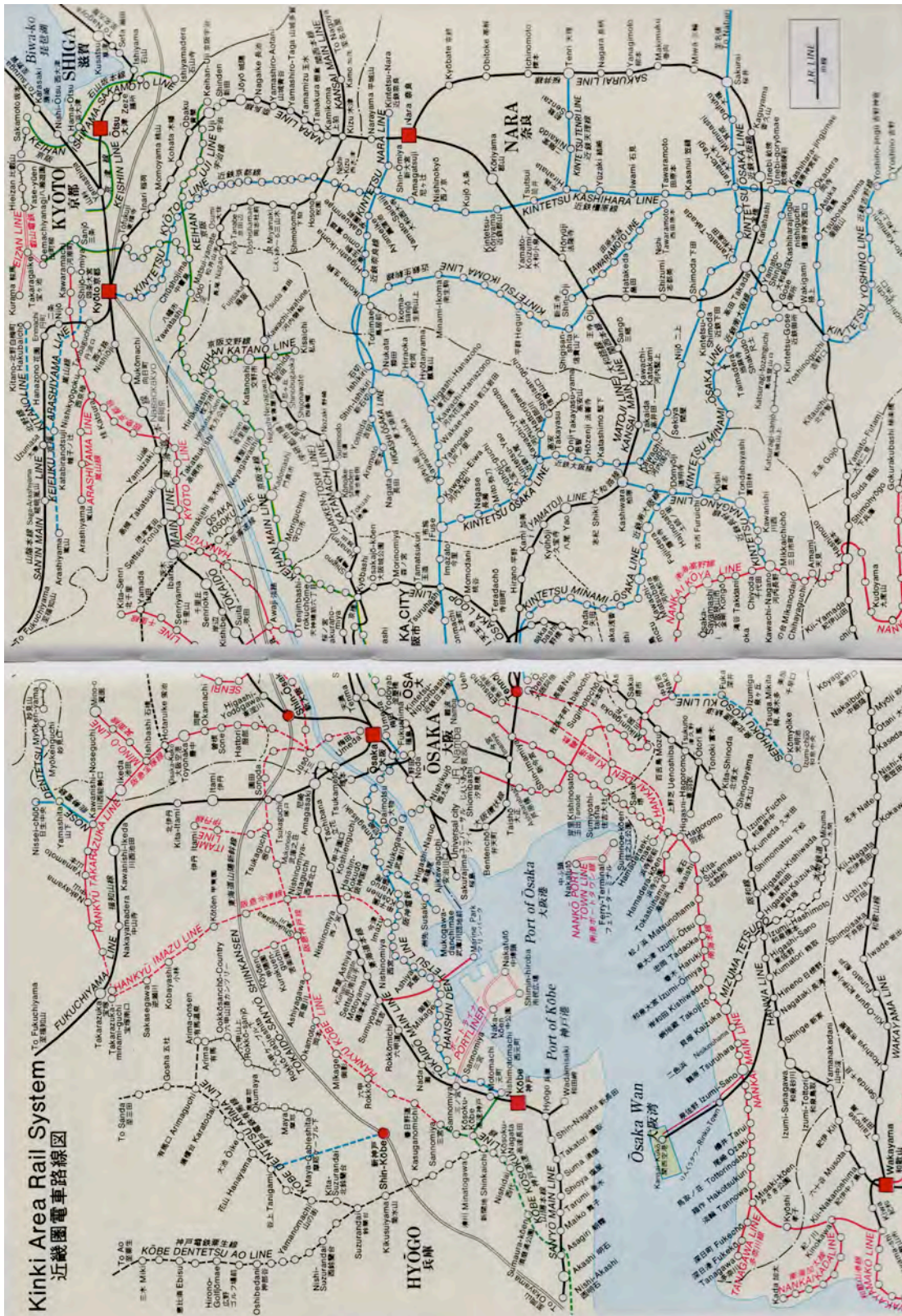


Figure 124 (b) : Carte schématique des réseaux et des gares ferroviaires de la région métropolitaine de Kyôto-Ôsaka-Kôbe en 2004

Source : UMEDA Atsushi, *Japan. A Bilingual Atlas / Nihon ni kokugo atarasu*, Tôkyô, Kodansha International, 2004 (1991), p. 86-87.

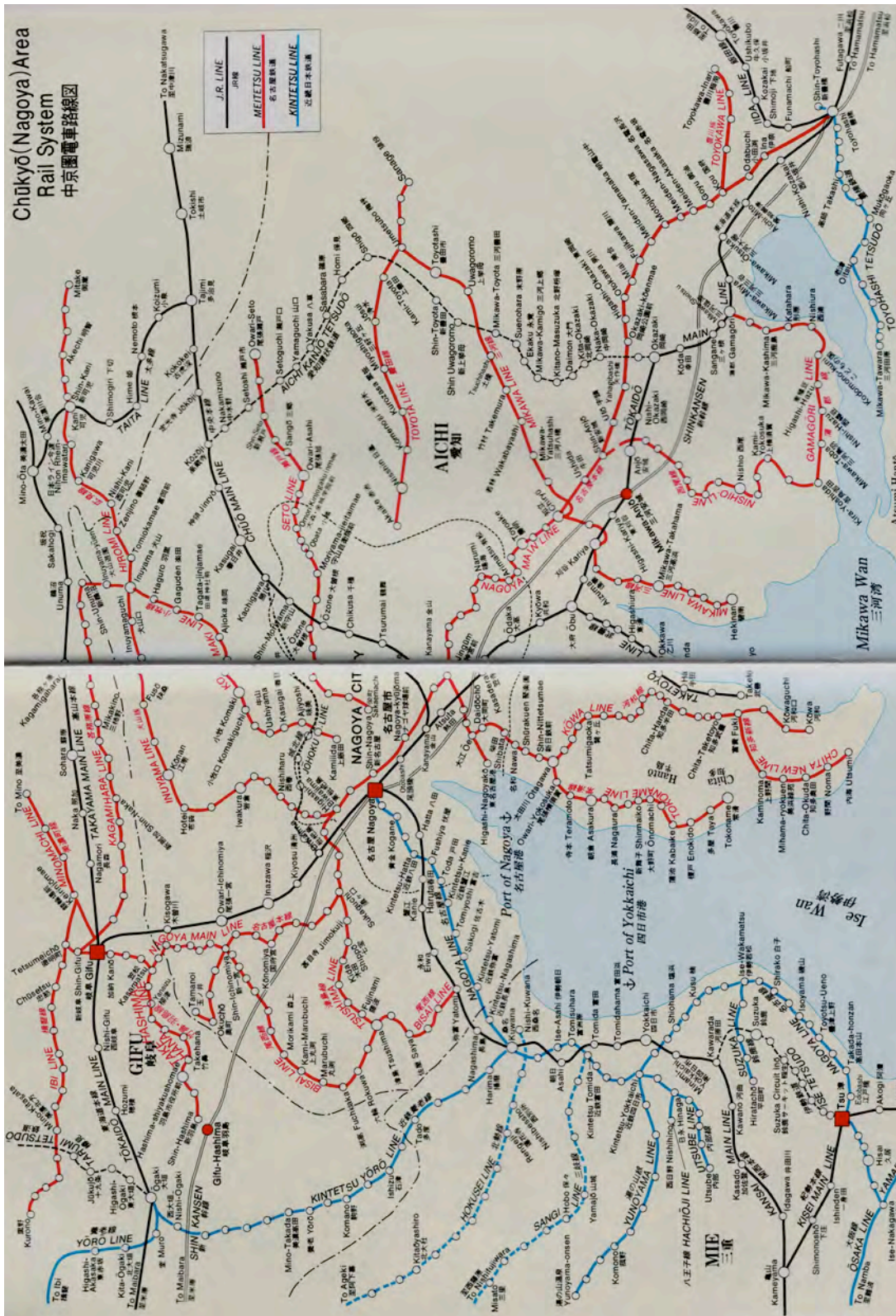


Figure 124 (c) : Carte schématique des réseaux et des gares ferroviaires de la région métropolitaine de Nagoya en 2004

Source : UEDA Atsushi, *Japan. A Bilingual Atlas / Nihon ni kokugo atarasu*, Tôkyô, Kodansha International, 2004 (1991), p. 90-91.

DOCUMENTS D'URBANISME RELATIFS AU SITE DE SHINJUKU À TÔKYÔ, DE 1996 À 2009

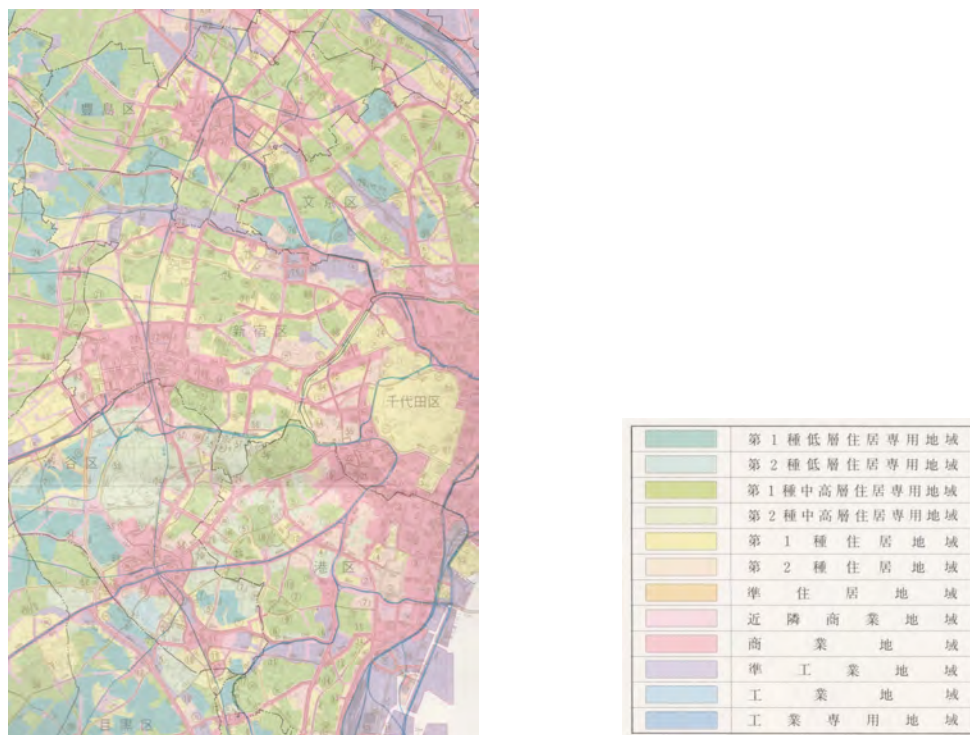


Figure 125 (a) : Carte synthétique de la planification de l'occupation des sols de Tôkyô / occupations des sols, 1996 (*Tôkyô toshikeikaku. Yôto chiiki sôkatsu zu / yôto chiiki. Heisei 8*) ; extrait avec les sites d'Ikebukuro, de Shinjuku et de Shibuya

Source : TÔKYÔ-TO (Métropole de Tôkyô), 1996.

Légende

- 01 - Zone exclusivement résidentielle (*jûkyo senyô chiiki*), 1^{ère} catégorie (bâtiments de faible hauteur)
- 02 - Zone exclusivement résidentielle (*jûkyo senyô chiiki*), 2^e catégorie (bâtiments de faible hauteur)
- 03 - Zone exclusivement résidentielle (*jûkyo senyô chiiki*), 1^{ère} catégorie (bâtiments de moyenne et grande hauteurs)
- 04 - Zone exclusivement résidentielle (*jûkyo senyô chiiki*), 2^e catégorie (bâtiments de moyenne et grande hauteurs)
- 05 - Zone résidentielle (*shujûkyo chiiki*), 1^{ère} catégorie
- 06 - Zone résidentielle (*shujûkyo chiiki*), 2^e catégorie
- 07 - Zone quasi résidentielle (*sôjûkyo chiki*)
- 08 - Zone commerciale et d'affaires de proximité (*kinrin shôgyô chiiki*)
- 09 - Zone commerciale et d'affaires (*shôgyô chiiki*)
- 10 - Zone quasi industrielle (*shukôgyô chiiki*)
- 11 - Zone industrielle (*kôgyô chiiki*)
- 12 - Zone exclusivement industrielle (*kôgyô senyô chiiki*)

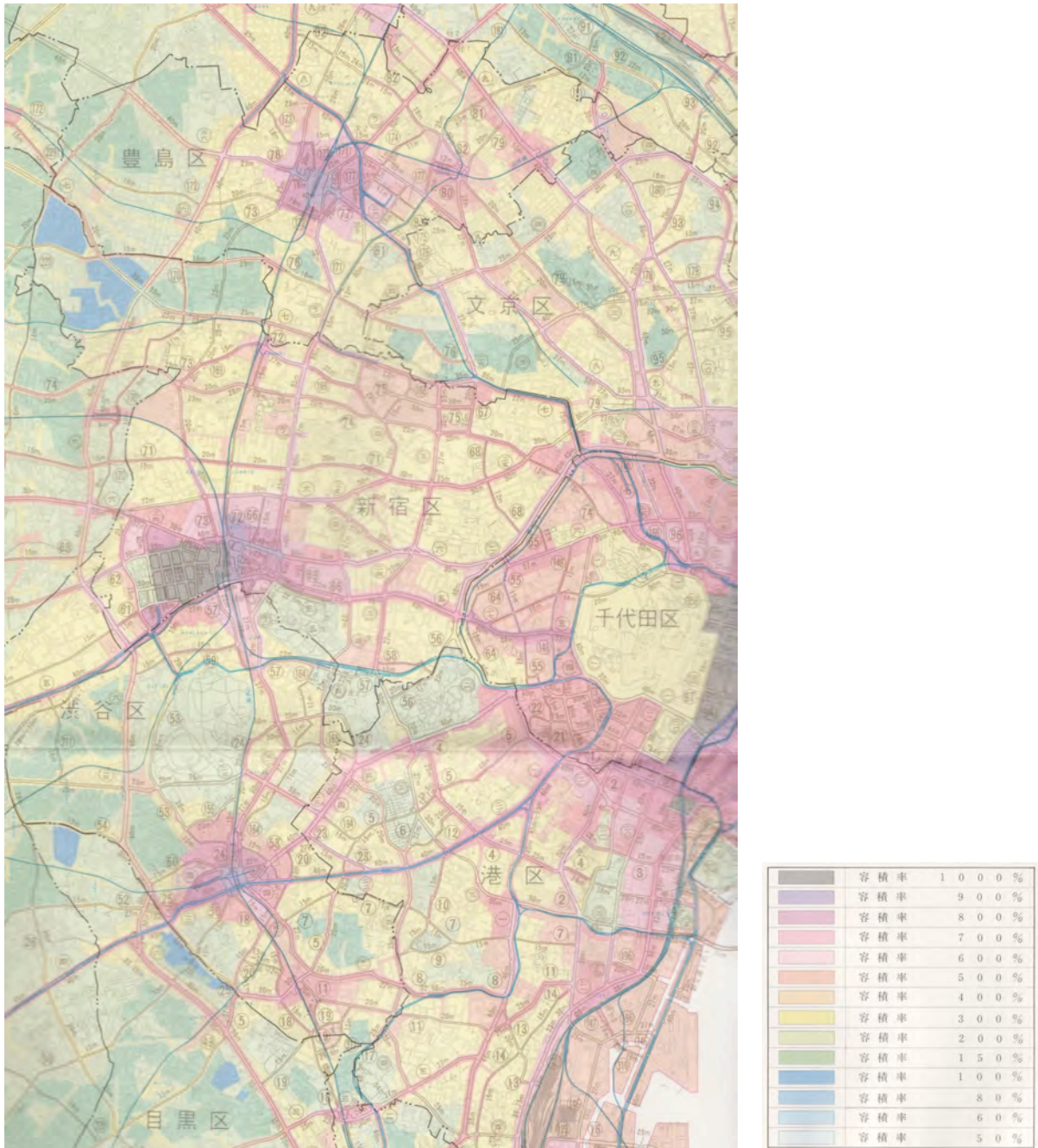


Figure 125 (b) : Carte synthétique de la planification de l'occupation des sols de Tôkyô / coefficients d'occupation des sols, 1996 (*Tôkyô toshikeikaku. Yôto chiiki sôkatsu zu / yôseki ritsu. Heisei 8*) ; extrait avec les sites d'Ikebukuro, de Shinjuku et de Shibuya

Source : TÔKYÔ-TO (Métropole de Tôkyô), 1996.



Figure 126 (a) : Carte des équipements urbains planifiés de l'arrondissement de Shinjuku, 2007 (*Shinjuku-ku toshi shisetsutô toshikeikaku zu. Heisei 19*) ; extrait au niveau du site de Shinjuku à Tôkyô

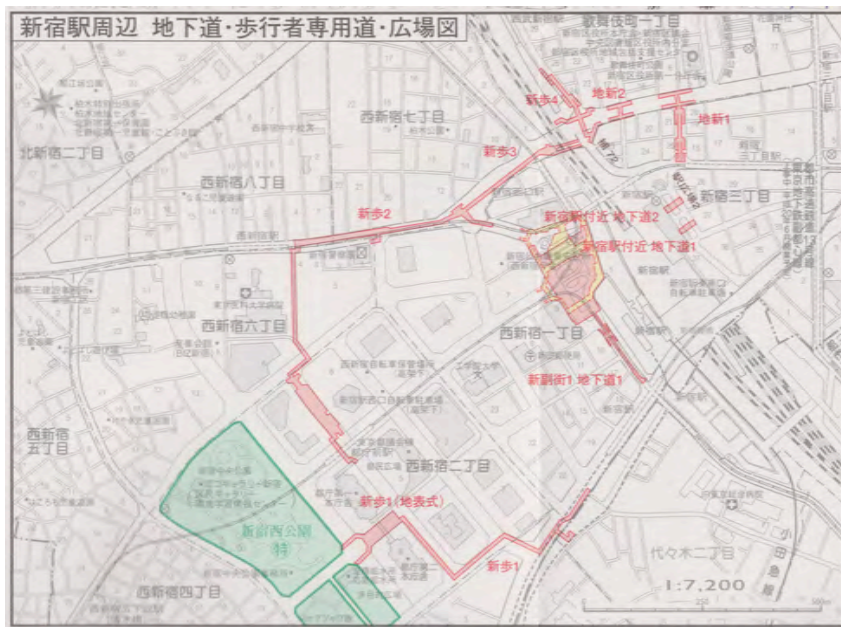


Figure 126 (b) : Carte des voies souterraines, voies exclusivement piétonnes et places des environs de la gare de Shinjuku, 2007 (*Shinjuku eki shûhen chikadô, hokôsha senyô dô, hiroba zu. Heisei 19*), au niveau du site nord de Shinjuku à Tôkyô

Source : TÔKYÔ-SHI, SHINJUKU-KU (Ville de Tôkyô, arrondissement de Shinjuku), 2007.

Légende

		凡 例	
都市計画道路	(完 了) 放射街路 環状街路 補助線街路 新宿副都心街路	都市高速鉄道	西武鉄道新宿線 連続立体交差事業 西武鉄道新宿線 複々線化事業 (地下急行線)
	第二次事業化計画 (優先整備路線) (計画決定) 駅前広場及び街路 都市高速道路附属街路	駐 車 場	自動車駐車場 駐車場整備地区
	地下道・歩行者専用道・地下広場 嵩上式広場	公園・緑地	街 区公園 近 隣公園 総 総合公園 特 特殊公園 緑 緑地
	都市高速道路	区外	水再生センター 幹線
都市高速鉄道	(完 了) (事業中) (計画線) 都市高速鉄道	公共下水道	
			地域冷暖房施設 河 川 市 場 火 葬 場 一団地の住宅施設


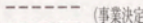




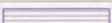




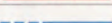
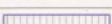


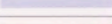
VOIES PROJETÉES (TOSHI KEIKAKU DÔRO)	- Voie principale, voie de ceinture, voie de desserte (hōsha gairo, kanjō gairo, hojosen gairo)	CHEMINS DE FER URBAINS RAPIDES (TOSHI KÔSOKU TETSUDÔ)	- Tranchée continue de la ligne Shinjuku des chemins de fer Seibu, en activité (Seibu tetsudō Shinjukusen shinzoku rittai kōsa jigyō)	SECTEUR EN RÉSEAU DE CHALEUR ET REFROIDISSEMENT (CHIKI REIDANBÔ SHISETSU)
	- Rue du centre secondaire [dit] Shinjuku (Shinjuku fukutoshin gairo)	PARKINGS (CHŪSHAJÔ)	- Parking voiture (jidōsha chūshajō)	COURS D'EAU (KASEN)
	- Place et rue au voisinage de gares (eki fukin hiroba oyobi gairo)		- Zone équipée de stationnement (chūshajō seibi chiku)	MARCHÉ (ICHIBA)
- Voie rapide urbaine annexe (toshi kôsoku dôro fuzoku gairo)	PARCS, CORDONS VERTS (KÔEN, RYOKUCHI)	- Parc de quartier, parc de voisinage (gaiku kôen, kimrin kôen)	LOGEMENTS COLLECTIFS (ICHI DANCHI NO JÛTAKU SHISETSU)	
- Voie souterraine, voie exclusivement piétonne, place souterraine (chikadō, hokōsha senyō dō, chikahiroba)	CONDUITES D'EAU SOUTERRAINES PUBLIQUES (KÔKYÔ GESUIDÔ)	- Parc général, parc spécial (sōgō kôen, tokushu kôen)		
- Place piétonne aérienne (kasaageshiki hiroba)		- Cordon vert (ryokuchi)		
- Voie rapide urbaine (toshi kôsoku dôro)		- Hors arrondissement (kugai)		
CHEMINS DE FER URBAINS RAPIDES (TOSHI KÔSOKU TETSUDÔ)	- Chemins de fer urbains rapides (toshi kôsoku tetsudō)	- Centre de traitement des eaux (sui saisei sentā)		
		- Conduite principale (kansen)		



Figure 127 (a) : Carte des équipements planifiés de l'arrondissement de Shibuya, 2006 (*Shibuya-ku toshikeikaku shisetsutô zu. Heisei 18*) ; extrait au niveau du site sud de Shinjuku à Tôkyô

Source : TÔKYÔ-SHI, SHIBUYA-KU (Ville de Tôkyô, arrondissement de Shibuya), 2006.

Légende

凡		例	
都市計画道路	 (完了)	放射街路	環状街路 補助線街路
	 (事業決定)	区画街路	自転車歩行者専用道路
	 (計画決定)	都市高速鉄道付属街路	
		駅付近広場	
		都市高速道路	
都市高速鉄道			
駐 車 場			
公 園		街 街区公園	近 近隣公園
		総 総合公園	特 特殊公園
公共下水道			
ごみ焼却場			
地域冷暖房供給区域			
河 川			
火 葬 場			
道路管理種別		区	道
		都	道
		国	道

VOIES PROJÉTÉES (TOSHI KEIKAKU DÔRO)	<ul style="list-style-type: none"> - Voie principale, voie de ceinture, voie de desserte (<i>hōsha gairo, kanjō gairo, hojosen gairo</i>) - Limite viaire, voie exclusivement pour vélos et piétons (<i>kukaku gairo, jitensha hokōsha senyō dōro</i>) - Bretelle de voie rapide urbaine (<i>toshi kōsoku dōro fuzoku gairo</i>) - Place et rue au voisinage de gares (<i>eki fukin hiroba oyobi gairo</i>) - Voie rapide urbaine (<i>toshi kōsoku dōro</i>)
CHEMINS DE FER URBAINS RAPIDES (TOSHI KÔSOKU TETSUDÔ)	
PARKINGS (CHŪSHAJÔ)	
PARCS (KÔEN)	<ul style="list-style-type: none"> - Parc de quartier, parc de voisinage (<i>gaiku kôen, kinrin kôen</i>) - Parc général, parc spécial (<i>sōgō kôen, tokushu kôen</i>)
CONDUITES D'EAU SOUTERRAINES PUBLIQUES (KÔKYÔ GESUIDÔ)	
LIEU D'INCINÉRATION DES DÉCHETS (GOMI YAKI KYAKUBA)	
SECTEUR CLIMATISÉ (CHIKI REIDANBÔ KYÔKYŪ KUIKI)	
COURS D'EAU (KASEN)	
CRÉMATORIUM (KASÔBA)	
CLASSEMENT DES VOIES PAR NIVEAU DE SURVEILLANCE (DÔRO KANRI SHUBETSU)	<ul style="list-style-type: none"> - Voie municipale (<i>kudō</i>) - Route départementale (<i>todō</i>) - Route nationale (<i>kokudō</i>)

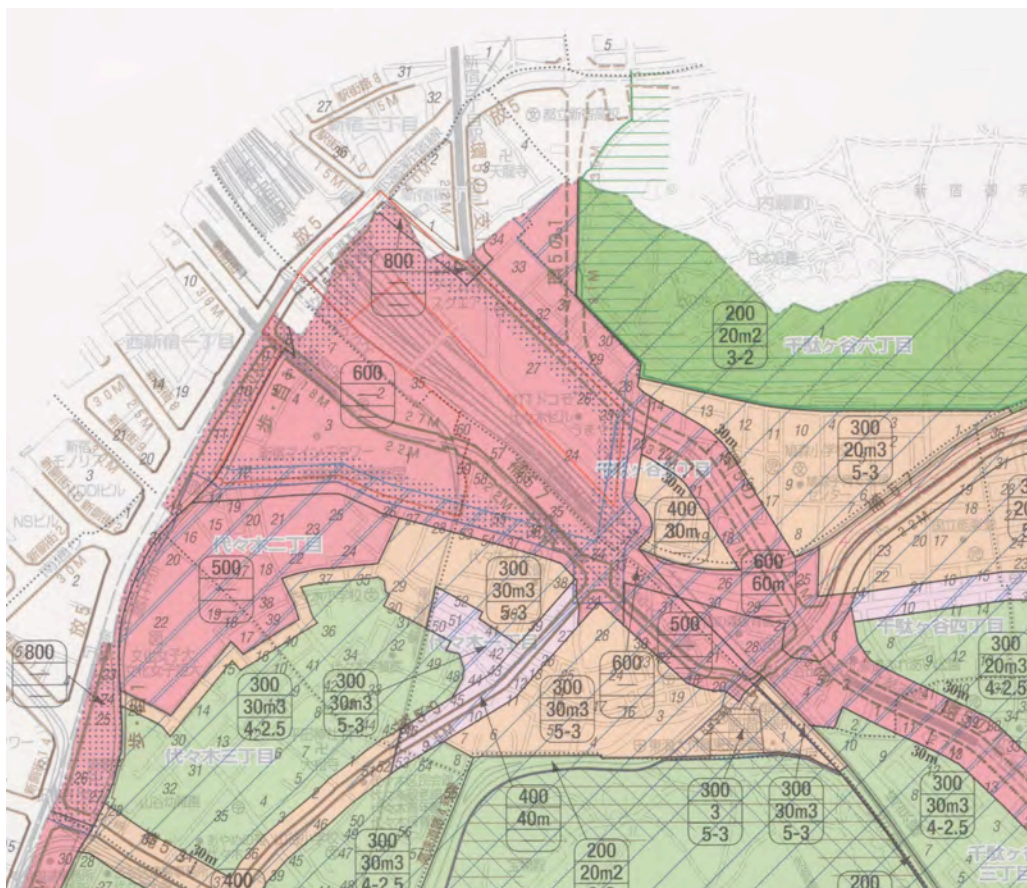


Figure 127 (b) : Carte de la planification urbaine et de la règle d'ensoleillement de l'arrondissement de Shibuya, 2009 (*Shibuya-ku toshikeikaku zu - Nichiei kisei zu. Heisei 21*) ; extrait au niveau du site sud de Shinjuku à Tôkyô

Source : TÔKYÔ-SHI, SHIBUYA-KU (Ville de Tôkyô, arrondissement de Shibuya), 2009.

Légende

VERT

Zone exclusivement résidentielle (bâtiments de moyenne et de grande hauteurs) (*jûkyo senyô chiiki*)
CES = 60 %

ORANGE

Zone quasi résidentielle (*shujûkyo chiiki*)
CES = 60 %

ROSE

Zone commerciale et d'affaires de proximité (*kinrin shôgyô chiiki*)
CES = 80 %

ROUGE

Zone commerciale et d'affaires (*shôgyô chiiki*)
CES = 80 %

300 = coefficient d'occupation du sol autorisé (*yôseki ritsu wo shimesu*) (%)


30m3 = hauteur de zone autorisée (*kôdo chiku wo shimesu*)

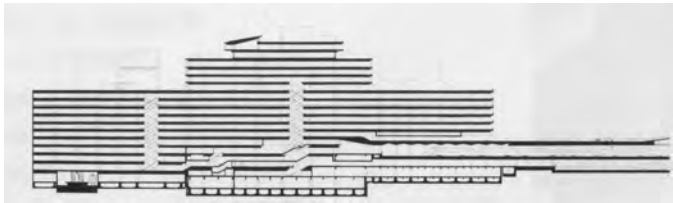

4-2.5 = durée autorisée de la règle d'ensoleillement (*nichiei kisei jikan wo shimesu*)


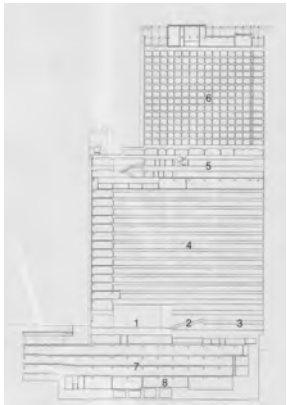
RÉALISATIONS ET PROJETS AU JAPON RELATIFS AU DOMAINE DU TRANSPORT FERROVIAIRE, DE 1952 À 2007


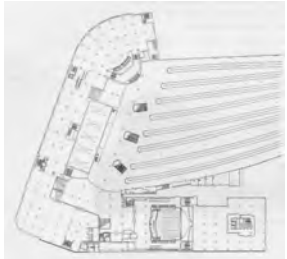
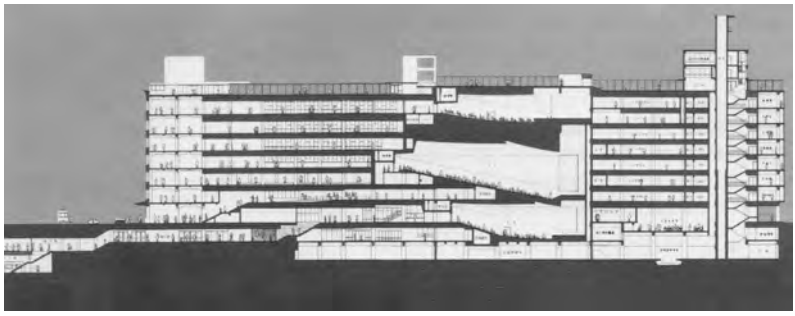
AGENCE SAKAKURA ASSOCIATES (*SAKAKURA KENCHIKU JIMUSHO*)

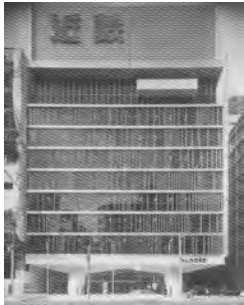
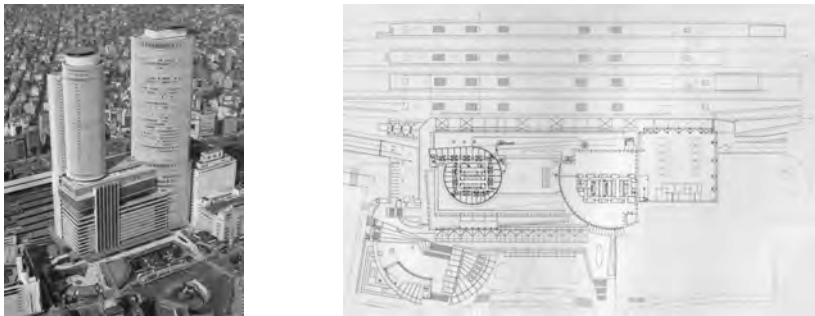
NB : les visuels correspondent à des opérations qui ne sont pas représentées ou mentionnées dans les chapitres.


LIEU ET DATE DE LIVRAISON	NOM DE L'OPÉRATION	MAÎTRISE D'OUVRAGE	PROGRAMME OU NATURE DU PROJET	SURFACE DU TERRAIN	SURFACE DE PLANCHERS	NOMBRE DE NIVEAUX
TÔKYÔ						
- Site de Shibuya						
1952	Plan d'ensemble de Shibuya (<i>Shibuya sôgô keikaku</i>)	Ville de Tôkyô	Étude urbaine			
1954	Centre Tôkyû (<i>Tôkyû kaikan</i>)	Tôkyû	Terminal ferroviaire, grand magasin, salle de spectacle	2 466 m ² Emprise bâtie : 2 879 m ²	29 924 m ²	11 niveaux + deux sous-sols
1956	Centre culturel Tôkyû (<i>Tôkyû bunka kaikan</i>)	Tôkyû	Planétarium, commerces, bureaux	n. c.	28 300 m ²	8 niveaux + un sous-sol
1960	Gare des chemins de fer Keiô (<i>Keiô teito dentetsu Shibuya eki</i>)	Keiô	Non réalisée ?			
1964	Plan d'aménagement de Shibuya (<i>Shibuya saikaihatsu keikaku</i>)	Ville de Tôkyô	Étude urbaine			
1970	Bâtiment ouest de la gare de Shibuya (<i>Shibuya eki nishi-guchi biru</i>)	Tôkyû	Grand magasin	n. c.	11 320 m ²	8 niveaux + deux sous-sols
 <p>Figure 128 : Vue de la façade principale du grand magasin Tôkyû-ouest de la gare de Shibuya, Tôkyô, 1970</p> <p>Source : <i>Process Architecture</i>, n° spécial, n° 110, May 1993, p. 134.</p>						

- Site d'Ikebukuro						
1964	Plan d'aménagement du « centre supplémentaire » d'Ikebukuro (<i>Ikebukuro fukutoshin chiku saikaihatsu keikaku</i>)	Ville de Tôkyô	Étude urbaine			
- Site de Shinjuku						
1960	Plan du « centre supplémentaire » de Shinjuku (<i>Shinjuku fukutoshin keikaku</i>)	Ville de Tôkyô	Étude urbaine			
1966	Place et parking de l'accès ouest de Shinjuku (<i>Shinjuku nishiguchi hiroba oyobi chûshajô</i>)	Ville de Tôkyô, Odakyû	Place, parking souterrain	24 600 m ²	69 692 m ²	Niveau rue + deux sous-sols
1967	Grand magasin Odakyû (<i>Odakyû hyakkaten honten</i>)	Odakyû	Grand magasin, terminal ferroviaire	6 207 m ²	76 667 m ²	14 niveaux + trois sous-sols
						
<p>Figure 129 : Coupe longitudinale nord-sud du bâtiment-gare Odakyû à Shinjuku, Tôkyô, 1967 Source : <i>Shinken-chiku</i>, n° spécial, septembre 1999, p. 161.</p>						
1973	Aménagement de l'accès sud de la gare Odakyû Shinjuku (<i>Odakyû Shinjuku eki minami-guchi keikaku</i>)	Odakyû	A. Bâtiment-gare sud A'. Bâtiment-gare B. Grand magasin C. <i>Kaikan</i> en sous-sol D. Grand magasin Mylord E. Passerelle piétonne F. Bâtiment indéterminé G. Tour Odakyû Southern			
						
<p>Figure 130 : Plan d'aménagement des terrains de la compagnie Odakyû à Shinjuku, Tôkyô, 1973 Source : <i>Shinken-chiku</i>, n° spécial, septembre 1999, p. 162.</p>						

1981	Bâtiment-voyageurs de l'accès sud des chemins de fer Odakyû (<i>Odakyû dentetsu Shinjuku eki minami-guchi ekisha</i>)	Odakyû	Rénovation			
1984 (avec Takenaka kômuten et Odakyû kensetsu)	Odakyû Shinjuku Mylord (<i>Odakyû Shinjuku Mirôdo</i>)	Odakyû	Grand magasin	n. c.	20 058 m ²	11 niveaux + deux sous-sols
 <p>Figure 131 : Vue de la façade principale du grand magasin Mylord de la compagnie Odakyû à Shinjuku, Tôkyô, 1984 Source : <i>Visual Architecture</i>, n° 321, février 2007, p. 88.</p>						
1998 (avec Taisei kensetsu et Odakyû kensetsu)	Tour sud Odakyû (<i>Odakyû sazen tawâ</i>)	Odakyû	<ol style="list-style-type: none"> 1. « Plaza » 2. Hall d'accueil 3. Commerces 4. Bureaux 5. Restaurant 6. Hôtel 7. Parkings 8. Machinerie 	24 920 m ² Emprise bâtie : 3 773 m ²	79 561 m ²	36 niveaux + quatre sous-sols
 <p>Figure 132 : Coupe longitudinale nord-sud de la tour Odakyû Southern à Shinjuku, Tôkyô, 1998 Source : <i>Shinken-chiku</i>, n° spécial, septembre 1999, p. 16.</p>						
1998	Terrasse sud (<i>Shinjuku sazen terasu</i>)	Odakyû	Parvis, commerces			
2007	Hall des chemins de fer Odakyû (<i>Odakyû Shinjuku konkôsu rinyûaru</i>)	Odakyû	Rénovation architecturale du hall du terminal			

- Site d'Akabane						
1963	Aménagement de l'accès ouest de la gare (<i>Akabane eki nishi-guchi saikaihatsu keikaku</i>)	Ville de Tôkyô	Étude urbaine			
- Site de Seijô Gakuen						
2006	Bâtiment-gare Seijô Corty (<i>Seijô Gakuenmae eki biru / Seijô Coruti</i>)	Odakyû	Bâtiment-gare, commerces	9 380 m ² Emprise bâtie : 7 951 m ²	16 942 m ²	4 niveaux + un sous-sol
						
<p>Figure 133 : Vue de la façade principale du bâtiment-gare Seijô Corty à Seijô Gakuen, Tôkyô, 2006</p> <p>Source : <i>Visual Architecture</i>, n° 321, février 2007, p. 13.</p>						
ÔSAKA						
- Site de Nanba						
1957	Centre Nankai (<i>Nankai kaikan</i>)	Takashimaya, Nankai	Terminal ferroviaire, grand magasin, salles de spectacle	30 435 m ² Emprise bâtie : 4 928 m ²	37 590 m ²	8 niveaux + deux sous-sols
						
<p>Figure 134 (a) : Plan du niveau 2 du bâtiment-gare <i>Nankai kaikan</i> à Nanba, Ôsaka, 1957</p>						
						
<p>Figure 134 (b) : Coupe longitudinale du bâtiment-gare <i>Nankai kaikan</i> à Nanba, Ôsaka, 1957</p> <p>Source : <i>Shinkenchiku</i>, n° spécial, septembre 1999, p. 157.</p>						

1970	Hall de la gare des chemins de fer Nankai (<i>Nankai dentetsu eki konkôsu</i>)	Nankai	Rénovation			
WAKAYAMA						
- Site de Wakayama						
1948	<i>Wakayama Takashimaya</i>	Takashimaya	Grand magasin	n. c.	n. c.	n. c.
1981	Bâtiment-voyageurs de la ligne Takano des chemins de fer Nankai (<i>Nankai dentetsu Takanosen ekisha</i>)	Nankai	Terminal ferroviaire, grand magasin (?)	n. c.	n. c.	n. c.
NAGOYA						
1966	Terminal des chemins de fer Kintetsu (<i>Nagoya Kintetsu tâminaru biru</i>)	Kintetsu	Bâtiment-gare, commerces	1 590 m ²	19 474 m ²	10 niveaux + trois sous-sols
						
<p>Figure 135 : Vue de la façade principale du bâtiment-gare Kintetsu à Nagoya, 1966</p> <p>Source : <i>Visual Architecture</i>, n° 321, février 2007, p. 80.</p>						
1999 (avec <i>JR Tôkai, Taisei kensetsu</i> , et Kohn Pedersen Fox Associates)	JR Central Towers (<i>JR sentoraru tawâzu</i>)	Central JR	Bâtiment-gare, bureaux, hôtel	82 000 m ² Emprise bâtie : 18 000 m ²	410 000 m ²	53 niveaux + quatre sous-sols
						
<p>Figures 136 (a) (gauche) et 136 (b) (droite) : Vue aérienne et plan d'un niveau courant des tours du bâtiment-gare JR de Nagoya, 1999</p> <p>Sources : <i>Visual Architecture</i>, n° 321, février 2007, p. 18, et <i>Shinkenchiku</i>, n° spécial, septembre 1999, p. 17.</p>						

NARA						
1970	Terminal des chemins de fer Kintetsu (<i>Nara Kintetsu tâminaru biru</i>)	Kintetsu	Bâtiment-gare	n. c.	6 617 m ²	8 niveaux + un sous-sol
						
<p>Figure 137 : Vue du bâtiment-gare de la compagnie Kintetsu à Nara, 1970</p> <p>Source : <i>Visual Architecture</i>, n° 321, février 2007, p. 81.</p>						

NB : n. c. signifie que la donnée n'a pu être identifiée par l'auteur.

Sources : *Visual Architecture*, « *Sakakura kenchiku kenkyûjo, 1940-2007* (Atelier d'architecture Sakakura, 1940-2007) », n° 321, février 2007 ; *Shinkenchiku*, « *Sakakura kenchiku kenkyûjô. Asoshieitsu no katachi* (Atelier d'architecture Sakakura. Un modèle d'associés) », n° spécial, septembre 1999 ; *Process Architecture*, « *Sakakura Associates. Half a Century in Step with Postwar Japanese Modernism* », n° spécial, n° 110, May 1993 ; www.sakakura.co.jp

LISTE DES FIGURES ET DES TABLEAUX

LISTE DES FIGURES

PARTIE I

Figure 01 : Vue du « carrefour » de Nihonbashi à Tôkyô en 1913	34
Figure 02 : Vue du « carrefour » de la gare-grand magasin Tôbu Asakusa à Tôkyô en 1931	34
Figure 03 : Carte de l'aire de planification urbaine de Tôkyô (<i>Tôkyô toshikeikaku kuiki</i>) désignée en 1922	37
Figure 04 : Schéma de l'aire de planification urbaine de Tôkyô (<i>Tôkyô toshikeikaku kuiki</i>), désignée en 1922, et du découpage administratif préexistant	37
Figure 05 : « Plan du Nouveau Tôkyô » (<i>Shin Tôkyô keikaku</i>) de l'architecte Fukuda Shigeyoshi, 1918	38
Figure 06 : Plan de reconstruction de Tôkyô du maire Gotô Shinpei, 1923	39
Figure 07 : Plan de reconstruction du Grand Tôkyô (<i>Dai Tôkyô-shi fukkô keikaku</i>) intitulé « Banlieue [de] Tôkyô » (<i>Tôkyô kinkô</i>) de l'architecte Nakamura Junpei, 1924	40
Figure 08 : L'évolution des limites communales de Tôkyô et l'élargissement du territoire administré depuis la fin du XIX ^e siècle	42
Figure 09 : Plan des « corridors verts » de Tôkyô (<i>Tôkyô ryokuchi keikaku</i>), 1939	46
Figure 10 : Plan régional du Kantô (<i>Kantô chihô keikaku</i>), 1942	47
Figure 11 : Plan de la Région capitale (<i>shutoken seibi keikaku</i>) de Tôkyô, 1961	48
Figure 12 : Représentation des trois types de zones planifiées à l'échelle de la région métropolitaine de Tôkyô (zone urbanisée, ceinture de banlieue, zone urbaine à développer), 1962	49
Figure 13 : Schéma de localisation des principales villes-satellites du plan de la Région capitale de Tôkyô de 1961 par rapport au réseau de chemin de fer national	50
Figure 14 : Le plan de reconstruction de Tôkyô et son système de parcs et de « cordons verts » (<i>Tôkyô fukkô keikaku no kôen oyobi ryokuchi chiiki</i>), 1947	53
Figure 15 : Représentation d'un parkway type (100 mètres de large) du plan de reconstruction de Tôkyô, 1947	53
Figure 16 : Schéma des relations entre le réseau ferroviaire et les « cordons verts » dans le plan de reconstruction de Tôkyô de 1947	54
Figure 17 (a) : Exemple des aménagements de réseaux prévus par le plan de reconstruction de Tôkyô en 1947 au nord-est du palais impérial	55
Figure 17 (b) : Carte de localisation des gares d'Akihabara et d'Ochanomizu au nord-est du palais impérial en 1955 à Tôkyô	55
Figure 18 : Carte des zones détruites par les bombardements aériens et les incendies de 1945 à Tôkyô	56
Figure 19 : Schéma de localisation des sites restructurés dans le cadre de la reconstruction de Tôkyô, bilan de 1983	56
Figure 20 : Plan du réseau des voies du Grand Tôkyô (<i>Dai Tôkyô gairomô zu</i>), 1927	61
Figure 21 : Plan du réseau des voies routières rapides de Tôkyô (proposition) (<i>Tôkyô toshikeikaku kôsokudôromô zu [an]</i>), 1958	61

Figure 22 : Vue cavalière de l'autoroute urbaine n° 2 près du site de Gotanda, en direction du centre de Tôkyô, en 1970	62
Figure 23 : Carte des équipements en parkings de Tôkyô en 1970	64
Figure 24 (a) : Vue cavalière vers le nord-est du <i>fukutoshin</i> d'Ikebukuro et de la tour Sunshine 60 à Tôkyô au tournant des années 1970 et 1980	67
Figure 24 (b) : Vue cavalière vers l'ouest du <i>fukutoshin</i> de Shinjuku dans les années 1990	67
Figure 25 : Schéma de localisation des deux types de <i>fukutoshin</i> à l'échelle de la métropole de Tôkyô en 1968	68
Figure 26 : Schéma conceptuel de Tôkyô comme agglomération à centres multiples en 1983	68
Figure 27 : Schéma de localisation des lignes Yamanote et Chûô / Sôbu par rapport au découpage des 23 arrondissements de Tôkyô	72
Figure 28 (a) : Extrait de la planche n° 2.1 « <i>Jinkô mitsudo</i> / Population density in the ward area » à Tôkyô en 1955	73
Figure 28 (b) : Extrait de la planche n° 2.2 « <i>Jinkô mitsudo zôgen</i> / Change in population density in the ward area » à Tôkyô entre 1950 et 1955	73
Figures 29 (a) et (b) : Extraits de la planche n° 2.3 « <i>Toshin he no jinkô ryûdô</i> / Travel to work into central Tokyo and Subcenter districts » à Tôkyô en 1955	76
Figure 30 (a) : Extrait de la planche n° 7.1 « <i>Kokutetsu - chikatetsu yusôryô</i> / Volume of passengers - national railways and underground railways » à Tôkyô en 1955	78
Figure 30 (b) : Extrait de la planche n° 7.2 « <i>Shiden - tororî - shibusu yusôryô</i> / Volume of passengers - tram car, buses and trolley buses » à Tôkyô en 1957	78
Figure 30 (c) : Extrait de la planche n° 7.3 « <i>Jidôsha yusôryô</i> / Volume of passengers – motor vehicles » à Tôkyô en 1959	78
Figure 30 (d) : Extrait de la planche n° 7.4 « <i>Gairo kôtsûryô</i> / Traffic volume - motor vehicles » à Tôkyô en 1959	78
Figure 31 (a) : Extrait de la planche n° 5.1 « <i>Jigyôsho bunpu mitsudo</i> / Distribution of factories » à Tôkyô en 1959	80
Figure 31 (b) : Extrait de la planche n° 5.4 « <i>Kinyû kikan bunpu</i> / Distribution of banking institution » à Tôkyô en 1959	82
Figure 31 (c) : Extrait de la planche n° 5.5 « <i>Shukuhaku - goraku shisetsu</i> / Distribution of hotels and amusement facilities » à Tôkyô en 1959	83
Figure 31 (d) : Extrait de la planche n° 5.6 « <i>Kôshôgyô shisetsu</i> / Distribution of retail trades in the ward area » à Tôkyô en 1959	84
Figure 32 : « Carte d'occupation urbaine des sols de la ville d'Edo en 1860 » réalisée par le géographe Masai Yasuo en 1973 (<i>Ochanomizu daigaku</i> [Université d'Ochanomizu])	88
Figure 33 : Plan d'occupation des sols de la ville de Tôkyô (<i>Tôkyôshi keiryô chiiki chizu</i>), adopté en 1925	89
Figures 34 (a) et (b) : Plans d'occupation des sols de 1925 (<i>Taishô 14 yôto chiiki chizu</i>) et de 1929 (<i>Shôwa 4 yôto chiiki chizu</i>) de Tôkyô	94

Figure 34 (c) : Plan d'occupation des sols de 1935 (<i>Shôwa 10 yôto chiiki chizu</i>) de Tôkyô	95
Figure 34 (d) : Plan d'occupation des sols de 1946 (<i>Shôwa 21 yôto chiiki chizu</i>) de Tôkyô	96
Figure 34 (e) : Plan d'occupation des sols de 1951 (<i>Shôwa 26 yôto chiiki chizu</i>) de Tôkyô	97
Figure 35 (a) : Schéma des relations entre la zone commerciale et d'affaires désignée en 1925 et l'emprise du réseau de transport ferré à Tôkyô (état du réseau en 1921)	98
Figure 35 (b) : Schéma des relations entre la zone commerciale et d'affaires désignée en 1959 et l'emprise du réseau de transport ferré à Tôkyô (état du réseau en 1955)	99
Figure 36 (a) : À l'échelle du quartier, schéma du processus de densification lié à l'implantation d'une gare en périphérie d'un noyau urbain ancien au Japon	103
Figure 36 (b) : À l'échelle du territoire, schéma du processus de densification entre centre et périphérie lié à l'implantation d'une gare au Japon	104
Figure 36 (c) : À l'échelle métropolitaine, carte de l'urbanisation le long des lignes de chemins de fer à Tôkyô entre 1888 et 1986	105
Figure 37 : Schéma « Urban change and rapid economic growth » au Japon, André Sorensen, 2002	110
Figure 38 : Carte « The 'crossing' formation created by the shopping street which lies perpendicular to the railway line at the station, defines the suburban neighborhood in Tokyo », Ôno Hidetoshi, 2004	111
Figure 39 : Schéma « Relationship between a town and its station: + of Japan and T of the west », Ôno Hidetoshi, 2004	112
Figure 40 (a) : Schéma « Emprise des galeries commerciales souterraines de la gare de Tokyo », Jean-Robert Pitte, 1991	114
Figure 40 (b) : Schéma « La galerie commerciale de Yaesu (partie est de la gare de Tokyo) », Jean-Robert Pitte, 1991	114
Figures 41 (a), (b) et (c) : Cartes « Implantation des groupes ferroviaires dans les quartiers des gares de Shibuya, Shinjuku et Ikebukuro » à Tôkyô, Natacha Aveline, 2003	116
Figure 42 : Schéma « Layout of typical train-station-front commercial center » au Japon, Roman Cybriwsky, 1998	118
Figure 43 : « Principes de diversification des <i>ôtemintetsu</i> le long de leur réseau : l'exemple d'Odakyû » à Tôkyô, Natacha Aveline, 2003	119
Figure 44 (a) : Vue cavalière vers l'ouest de la gare d'Ebisu à Tôkyô en 1997	122
Figure 44 (b) : Plan du quartier de la gare d'Ebisu à Tôkyô en 2000	122
Figure 45 : Schéma des connexions territoriales de la nouvelle gare de Kyôto réalisée en 1997	128
Figure 46 : Schéma volumétrique des espaces de déambulation internes de la gare de Kyôto (1997)	130
Figure 47 : Vue cavalière de la gare de Kyôto depuis le nord-est en 2008	133
Figures 48 (a) et (b) : Schémas d'implantation urbaine (orientation au nord) et de localisation des principaux programmes de l'opération Shibuya Mark City réalisée à Tôkyô en 2000	135
Figure 49 (a) et (b) : Coupes longitudinale et transversales du projet Shibuya Mark City à Tôkyô en 1994 ...	137
Figure 50 : Plan d'insertion urbaine du projet Shibuya Mark City à Tôkyô en 1994	138
Figure 51 : Vue aérienne de l'opération Shibuya Mark City à Tôkyô en 2011	138

PARTIE II

Figure 52 : Carte des cinq routes principales (Gokaidô) du Japon à l'époque d'Edo	146
Figure 53 : Carte des bourgs d'étape (<i>shukueki</i>) localisés sur le réseau du Gokaidô en 1843	146
Figure 54 : Représentation de Hakone à l'époque d'Edo, ville d'étape n° 11 située au carrefour de trois provinces et équipée d'un poste de contrôle (<i>sekisho</i>) en limite de la province de Sagami sur la Tôkaidô	150
Figure 55 : Vue cavalière d'un bourg d'étape de la <i>Kisho kaidô</i> dans la préfecture de Nagano	150
Figure 56 : Carte des deux itinéraires, pédestre et ferroviaire, de la Tôkaidô entre Edo / Tôkyô et Kyôto	152
Figures 57 (a) et (b) : Deux vues du même point de Shinagawa à Tôkyô à un peu plus d'un siècle d'intervalle (fin XIX ^e et fin XX ^e siècles)	156
Figure 58 : Carte de localisation de la ville d'étape de Shinagawa, au sud d'Edo, le long de la Tôkaidô, par rapport au système radial des grandes voies terrestres de la capitale, en 1860	157
Figure 59 : Carte de l'ancienne ville d'étape et de la gare de Shinagawa, situées au sud de Tôkyô, en 1880 (Meiji 13)	158
Figure 60 : Carte de l'ancienne ville d'étape et de la gare de Shinagawa, situées au sud de Tôkyô, en 1880-1881 (Meiji 14-15)	159
Figure 61 : Carte de l'ancienne ville d'étape et de la gare de Shinagawa, situées au sud de Tôkyô, en 1909 (Meiji 42)	160
Figure 62 : Carte de l'ancienne ville d'étape et de la gare de Shinagawa, situées au sud de Tôkyô, en 1921 (Taishô 10)	161
Figure 63 : Carte de l'ancienne ville d'étape et de la gare de Shinagawa, situées au sud de Tôkyô, en 1937 (Shôwa 12)	162
Figure 64 : Carte de l'ancienne ville d'étape et de la gare de Shinagawa, situées au sud de Tôkyô, en 1955 (Shôwa 30)	163
Figure 65 : Carte de l'ancienne ville d'étape et de la gare de Shinagawa, situées au sud de Tôkyô, en 1981 (Shôwa 56)	164
Figure 66 (a) : Carte de l'ancienne ville d'étape et de la gare de Shinagawa, au sud de Tôkyô, en 1995 (Heisei 7)	165
Figure 66 (b) : Schéma des principaux réseaux de circulation, routiers et ferroviaires, entre Nihonbashi et Shinagawa à Tôkyô, en 1995 (Heisei 7)	165
Figure 67 (a) : Vue de la gare de Shinbashi à Tôkyô avec son dispositif temporaire pour accueillir le cortège de l'empereur lors de l'inauguration, conçue par Richard. P. Bridgens et édifée en 1872	170
Figure 67 (b) : Vue arrière de la gare de Shinbashi à Tôkyô mise en service en 1872	170
Figure 67 (c) : Plan du rez-de-chaussée de la gare de Shinbashi édifée à Tôkyô en 1872	170
Figure 68 (a) : Vue de la 1 ^{ère} gare de chemins de fer d'Ôsaka (Umeda) construite en 1874	171
Figure 68 (b) : Vue arrière de la 1 ^{ère} gare d'Ôsaka (Umeda) mise en service en 1874	171
Figure 69 (a) : Vue de la 1 ^{ère} gare de chemins de fer de Kyôto édifée en 1877	171
Figure 69 (b) : Vue arrière de la 1 ^{ère} gare de Kyôto mise en service en 1877	171

Figure 70 (a) : Projet de façade pour la gare centrale de Tôkyô, Franz Baltzer, 1898-1899	176
Figure 70 (b) : Plan du projet pour la gare centrale de Tôkyô, Franz Baltzer, 1898-1899	176
Figure 70 (c) : Projet d'insertion urbaine de la gare centrale de Tôkyô dans le quartier de Marunouchi, Franz Baltzer, 1898-1899	176
Figure 71 (a) : Vue de la gare centrale de Tôkyô conçue par Tatsuno Kingo et édifée de 1911 à 1914	177
Figure 71 (b) : Vue arrière de la gare centrale de Tôkyô mise en service en 1914	177
Figure 71 (c) : Plans du rez-de-chaussée et du 1 ^{er} étage de la gare centrale de Tôkyô achevée en 1914	177
Figure 72 : Plan de Hermann Ende et Wilhelm Böckmann pour le quartier du Parlement et des ministères (Hibiya) à Tôkyô, 1886-1887	180
Figure 73 : Schéma du réseau et des gares de chemin de fer national à Tôkyô en 1914	181
Figure 74 : Le tracé de la ligne Tôkaidô prolongé depuis le site de la gare de Shinbashi jusqu'à la gare centrale de Tôkyô et ponctué d'une nouvelle petite gare de passage (Yûrakuchô) édifée en 1910	181
Figure 75 : Vue d'avion vers l'est de la gare centrale de Tôkyô en 1931	181
Figure 76 (a) : Vue de la gare d'Ôsaka (Umeda) reconstruite en 1899	190
Figure 76 (b) : Plan du rez-de-chaussée de la 2 ^e gare d'Ôsaka (Umeda) édifée en 1899	190
Figure 76 (c) : Coupe transversale de la 2 ^e gare d'Ôsaka (Umeda) achevée en 1899	190
Figure 77 (a) : Vue de la gare de Kyôto reconstruite en 1914	191
Figure 77 (b) : Plans du rez-de-chaussée et du 1 ^{er} étage de la 2 ^e gare de Kyôto édifée en 1914	191
Figure 78 : Carte de la région d'Ôsaka en 1885 (Meiji 18) avec le tracé de la ligne Tôkaidô ouverte en 1877 entre Kyôto et Kôbe, tangente au nord-ouest de la ville où est implantée la 1 ^{ère} gare d'Ôsaka (Umeda) en 1874, et la ville de Sakai au sud (non reliée)	193
Figure 79 : Carte du site de la 1 ^{ère} gare d'Ôsaka (Umeda) en 1889 (Meiji 22)	194
Figure 80 : Vue de la façade principale du bâtiment-gare Tenjinbashi de la compagnie Keihan édifié à Ôsaka en 1925	198
Figure 81 : Vue de la façade principale du bâtiment-gare Uehonmachi de la compagnie Kintetsu édifié à Ôsaka en 1927	198
Figure 82 (a) : Vue de la façade principale du bâtiment-gare Keiô Shinjuku à Tôkyô édifé en 1927	199
Figure 82 (b) : Vue d'angle du 2 ^e bâtiment-gare Keiô Shinjuku à Tôkyô, déplacé et reconstruit en 1937 le long de Shinjuku-dôri	199
Figure 83 (a) : Vue vers l'ouest en 1935 du bâtiment-gare Tôbu Asakusa édifé en 1931 sur la rive droite de la Sumida-gawa à Tôkyô	199
Figure 83 (b) : Vue de la proue du bâtiment-gare Tôbu Asakusa (1931) à Tôkyô après la guerre	199
Figure 84 : Vue des vestiges de la gare centrale d'Hiroshima édifée en 1922, après le bombardement atomique de 1945	201
Figure 85 : Vue de la façade principale de la gare centrale de Yokohama reconstruite en 1928	201
Figures 86 (a) et 86 (b) : Vue de la façade principale et plan du rez-de-chaussée de la gare de Shinjuku ouverte en 1925 à Tôkyô	202
Figure 86 (c) : Vue d'avion vers le nord-est en 1928 de la gare de Shinjuku implantée	

en retrait de Shinjuku-dôri à Tôkyô	202
Figures 87 (a) et 87 (b) : Vues de la façade principale et de la façade arrière de la 3 ^e gare centrale de Nagoya construite en 1937	203
Figure 88 : Vue latérale vers l'ouest de la 3 ^e gare d'Ôsaka (Umeda) achevée en 1940	203
Figure 89 (a) : Carte du nord-ouest d'Ôsaka en 1923 (Taishô 12) après la reconstruction de la gare en 1899 et l'aménagement des deux grandes percées équipées de lignes de tramway qui la relie au centre	205
Figure 89 (b) : Carte du nord-ouest d'Ôsaka en 1929 (Shôwa 4) avec l'élargissement de l'avenue Midôsuji qui relie le site de la gare au centre	205
Figure 90 (a) : Vue d'avion vers le sud du site des gares d'Ôsaka (Umeda) après la réalisation du bâtiment-gare Hankyû Umeda en 1929 (la gare nationale de 1899 est visible à l'ouest)	206
Figure 90 (b) : Vue de la façade principale du grand magasin du bâtiment-gare Hankyû Umeda à Ôsaka édifié en 1929 et situé dans l'axe de l'avenue Midôsuji	206
Figure 91 (a) : Vue de la façade principale de la gare de Ueno à Tôkyô reconstruite en 1932	207
Figures 91 (b) et 91 (c) : Plan de situation et coupe transversale de la 2 ^e gare de Ueno réalisée à Tôkyô en 1932	207
Figure 92 (a) : Vue de la façade de la nouvelle aile est Yaesu de la gare centrale de Tôkyô construite en 1953 et en cours de surélévation en 1954	217
Figure 92 (b) : Plan schématique des deux ailes Marunouchi et Yaesu de la gare centrale de Tôkyô et de leurs galeries de liaison ouvertes en 1953	218
Figure 92 (c) : Plan du rez-de-chaussée de l'extension de la gare centrale de Tôkyô (aile est Yaesu), 1953 ...	218
Figure 93 (a) : Axonométrie du projet de réaménagement du nœud ferroviaire de Shibuya à Tôkyô par Sakakura Junzô en 1952	220
Figure 93 (b) : Vue d'avion vers le sud du complexe ferroviaire Tôkyû à Shibuya, Tôkyô, en 1954-1955	220
Figures 94 (a), 94 (b) et 94 (c) : Coupe longitudinale est-ouest, axonométrie éclatée des programmes et circulations, et façade sud du <i>Tôkyû kaikan</i> construit en 1954 à Shibuya, Tôkyô, par Sakakura Junzô	221
Figure 94 (d) : Coupe longitudinale du principe de construction de la galerie de liaison entre le <i>Tôkyû kaikan</i> et le grand magasin préexistant Tôkyû à Tôkyô, au-dessus des voies ferrées nationales nord-sud et de la ligne de métro Ginza, Sakakura Junzô, 1954	222
Figure 94 (e) : Vue d'avion vers le nord-est du nœud de transports de Shibuya à Tôkyô dans les années 1970	222
Figure 95 : Le plan d'aménagement des places et des voies au voisinage de la gare d'Ikebukuro à Tôkyô (<i>Tôkyô toshikeikaku Ikebukuro eki fukin hiroba kyûgairo zu</i>) de 1936 élaboré par la Commission régionale d'urbanisme	239
Figure 96 : Carte du quartier de la gare d'Ikebukuro au nord-ouest de Tôkyô, partiellement restructuré, en 1955 (Shôwa 30)	239
Figure 97 (a) : Plan masse du projet d'aménagement du « centre supplémentaire » d'Ikebukuro (<i>Ikebukuro fukutoshin chiku saikaihatsu keikaku</i>) à Tôkyô conçu par Sakakura Junzô en 1964	239

Figure 97 (b) : Vue vers le sud de la maquette du projet d'aménagement du « centre supplémentaire » d'Ikebukuro (<i>Ikebukuro fukutoshin chiku saikaihatsu keikaku</i>) à Tôkyô conçu par Sakakura Junzô en 1964	240
Figures 98 (a), 98 (b) et 98 (c) : Vue de la façade principale (ouest), coupes transversale ouest-est et longitudinale nord-sud du bâtiment-gare Keiô Shinjuku à Tôkyô conçu par Endô Masayoshi et mis en service en 1964	244
Figure 98 (d) : Ensemble des plans des principaux niveaux du bâtiment-gare Keiô Shinjuku à Tôkyô conçu par Endô Masayoshi et livré en 1964	246
Figure 99 (a) : Vue de la façade ouest du bâtiment-gare Seibu Shinjuku à Tôkyô conçu par Shimizu kensetsu / Shimizu Corporation et livré en 1977	247
Figure 99 (b) : Ensemble des plans des principaux niveaux du bâtiment-gare Seibu Shinjuku à Tôkyô conçu par Shimizu kensetsu / Shimizu Corporation et achevé en 1977	248
Figure 99 (c) : Vue depuis l'est de l'accès piétons au bâtiment-gare Seibu Shinjuku à Tôkyô en 1977	249
Figure 100 : Plan de situation du complexe ferroviaire Hankyû Umeda à Ôsaka en 1994	250
Figure 101 (a) : Plan du rez-de-chaussée et coupe longitudinale sud-nord du complexe ferroviaire Hankyû Umeda à Ôsaka conçu par Takenaka kômuten et livré en 1973	251
Figure 101 (b) : Coupe transversale ouest-est du nouveau terminal Hankyû Umeda à Ôsaka conçu par Takenaka kômuten et mis en service en 1973	251
Figures 101 (c) et 101 (d) : Coupe longitudinale sud-nord et façade ouest du nouveau terminal Hankyû Umeda à Ôsaka conçu par Takenaka kômuten et mis en service en 1973	252
Figure 102 : Plan du niveau souterrain dit <i>Sanbangai</i> du nouveau terminal Hankyû Umeda à Ôsaka, 1973 ...	252
Figure 103 : Ensemble des plans des niveaux supérieurs du nouveau terminal Hankyû Umeda à Ôsaka, 1973	253
Figure 104 : Plan schématique du réseau de galeries souterraines et de passerelles piétonnes de connexion entre la gare d'Ôsaka (Umeda), le nouveau terminal ferroviaire Hankyû Umeda et les stations de métro du site en 1974	254
Figure 105 (a) : Vue aérienne de la gare Shin Ôsaka superposée au réseau national conventionnel et mise en service en 1964	257
Figures 105 (b) et 105 (c) : Vue de la façade principale (sud) et coupe transversale sud-nord de la gare Shin Ôsaka mise en service en 1964	257
Figure 106 : Ensemble de schémas de l'évolution du développement des réseaux ferrés de transport collectif (train, tramway, métro) du site des gares de Shinjuku à Tôkyô de 1885 à 1980	268
Figure 107 : Ensemble de cartes schématiques de la densification du site des gares de Shinjuku à Tôkyô de 1885 à 1988	269
Figure 108 (a) : Le plan d'aménagement des places et des voies au voisinage de la gare de Shinjuku à Tôkyô (<i>Tôkyô toshikeikaku Shinjuku eki fukin hiroba kyûgairo zu</i>) de 1934 élaboré par la Commission régionale d'urbanisme	275
Figure 108 (b) : Vue d'avion du quartier ouest de Shinjuku à Tôkyô en 1955	275

Figure 108 (c) : Carte du quartier de Shinjuku (orientation nord) avec la gare publique (1925) au bord de <i>Shinjuku-dôri</i> , le terminal de la compagnie Keiô (1947) au nord-ouest du pont de la <i>Kôshû kaidô</i> et l'accès ouest aménagé, à Tôkyô en 1956	276
Figure 108 (d) : Vue vers l'est de l'accès ouest de la gare de Shinjuku avec les terminaux temporaires des compagnies Keiô et Odakyû, à Tôkyô en 1960	276
Figure 108 (e) : Vue vers le sud de l'accès ouest de Shinjuku et de la place réaménagée en gare routière, à Tôkyô en 1963	276
Figures 109 (a) et 109 (b) : Vues de l'aménagement de l'accès ouest du site de Shinjuku à Tôkyô dans l'axe de <i>Chûô-dôri</i> , vers le futur centre d'affaires, et de sa place basse réalisés par Sakakura Junzô en 1966	277
Figure 109 (c) : Plan du 1 ^{er} niveau souterrain de l'accès ouest (piétons et véhicules) des gares Keiô, JNR et Odakyû du site de Shinjuku à Tôkyô, conçu par Sakakura Junzô et livré en 1966	277
Figure 109 (d) : Coupe transversale ouest-est du site de Shinjuku à Tôkyô conçu par Sakakura Junzô et livré en 1966	278
Figure 109 (e) : Vue d'avion de l'accès ouest du site de Shinjuku à Tôkyô, bordé par les bâtiments des compagnies privées Odakyû au nord et à l'est et Keiô au sud, réaménagé par Sakakura Junzô en 1966	278
Figure 110 : Schéma du principe de bonus de COS utilisé pour les opérations des sièges sociaux des compagnies ferroviaires Higashi JR et Odakyû à Shinjuku, Tôkyô, en 1996	283
Figure 111 : Carte des bâtiments de grande hauteur construits sur le site de Shinjuku à Tôkyô relevés en 1999	283
Figure 112 (a) : Plan des aménagements réalisés sur la couverture des voies ferrées de la compagnie Odakyû, dits « Shinjuku Southern Terrace », à Tôkyô, par l'agence Sakakura Associates en 1998	285
Figures 112 (b) et 112 (c) : Vues vers le sud et vers le nord de l'opération Shinjuku Southern Terrace face à l'opération Times Square à Tôkyô, livrée par l'agence Sakakura Associates en 1998	285
 PARTIE III	
Figure 113 : Vue de la maquette du Plan pour Tôkyô, Tange Kenzô, 1960	294
Figure 114 : Plan du projet Fiber City, Ôno Hidetoshi, 2004	294
Figure 115 : Plan pour Kyôto, Tange Kenzô, 1967-1968	303
Figure 116 (a) : Élévation du projet Joint Core System pour le futur quartier d'affaires de Shinjuku à Tôkyô, Isozaki Arata, 1960	304
Figure 116 (b) : Plan du projet Joint Core System pour le futur quartier d'affaires de Shinjuku à Tôkyô, Isozaki Arata, 1960	304
Figure 117 (a) : Plan masse du projet Iepolis, Nishiyama Uzô, 1960	305
Figure 117 (b) : Coupe de principe du projet Iepolis, Nishiyama Uzô, 1960	306
Figure 118 (a) : Maquette du projet pour un quartier de la ville de Sakaide, Ôtaka Masato, 1963	307
Figure 118 (b) : Plan schématique d'insertion du projet pour la ville de Sakaide, Ôtaka Masato, 1965	308

Figure 118 (c) : Vue d’avion de la seule partie réalisée du projet de Sakaide conçu par Ôtaka Masato et livrée en 1968	308
Figure 119 (a) : Vue perspective vers le nord du Plan du nouveau Tôkyô - Tôkyô dans 50 ans (<i>Shin Tôkyô keikaku an - 50 nengo no Tôkyô</i>), Kurokawa Noriaki, 1959	311
Figure 119 (b) : Plan du nouveau Tôkyô - Tôkyô dans 50 ans (<i>Shin Tôkyô keikaku an - 50 nengo no Tôkyô</i>), Kurokawa Noriaki, 1959	312
Figure 119 (c) : Plan schématique du système de centralités du projet pour le nouveau Tôkyô (<i>Shin Tôkyô keikaku an</i>) conçu par Kurokawa Noriaki en 1959	314
Figure 119 (d) : Coupe nord-ouest / sud-est le long de l’axe dit « monumental », Plan du nouveau Tôkyô – Tôkyô dans 50 ans (<i>Shin Tôkyô keikaku an - 50 nengo no Tôkyô</i>), Kurokawa Noriaki, 1959	314
Figure 119 (e) : Détail du centre urbain, Plan du nouveau Tôkyô - Tôkyô dans 50 ans (<i>Shin Tôkyô keikaku an - 50 nengo no Tôkyô</i>), Kurokawa Noriaki, 1959	315
Figure 120 (a) : Plan de la Proposition urbaine sur la baie de Tôkyô (<i>Tôkyô wankai ue toshi an</i>), Ôtaka Masato, 1959	317
Figure 120 (b) : Plan d’un quartier de la Proposition urbaine sur la baie de Tôkyô (<i>Tôkyô wankai ue toshi an</i>) d’Ôtaka Masato, 1959	318
Figure 121 (a) : Plan du système des réseaux de transport du Plan pour Tôkyô, Tange Kenzô, 1960	320
Figure 121 (b) : Vue aérienne de l’axe de déplacement (maquette) et schémas du principe de croissance de la structure urbaine du Plan pour Tôkyô à partir de la nouvelle gare de Tôkyô, Tange Kenzô, 1960	322
Figure 122 (a) : Plan masse dit « Master form » du projet de réaménagement de Shinjuku à Tôkyô, Maki Fumihiko et Ôtaka Masato, 1960	333
Figures 122 (b) et (c) : Deux versions de la maquette du projet de réaménagement de Shinjuku à Tôkyô, conçu par Maki Fumihiko et Ôtaka Masato en 1960	334
Figure 122 (d) : Coupe longitudinale ouest-est du projet de réaménagement de Shinjuku à Tôkyô, Maki Fumihiko et Ôtaka Masato, 1960	335
Figure 122 (e) : Collage du plan d’un des équipements commerciaux dits « Shopping town » sur un fond de photographie aérienne d’une « forme de groupe » vernaculaire, Maki Fumihiko et Ôtaka Masato, 1960	337
Figure 122 (f) : Représentation schématique des « formes de groupe » de la proposition de Maki Fumihiko et Ôtaka Masato de 1960 au sein du quartier de Shinjuku à Tôkyô : une forme de recomposition de la spatialité linéaire de l’ancienne ville d’étape ?	337

ANNEXES

Figure 123 : Couverture de l'ouvrage <i>Investigations in Collective Form</i> , Maki Fumihiko (ed.), 1964	374
Figure 124 (a) : Carte schématique des réseaux et des gares ferroviaires de la région métropolitaine de Tôkyô-Yokohama en 2004	407
Figure 124 (b) : Carte schématique des réseaux et des gares ferroviaires de la région métropolitaine de Kyôto-Ôsaka-Kôbe en 2004	408
Figure 124 (c) : Carte schématique des réseaux et des gares ferroviaires de la région métropolitaine de Nagoya en 2004	409
Figure 125 (a) : Carte synthétique de la planification de l'occupation des sols de Tôkyô / occupations des sols, 1996 (<i>Tôkyô toshikeikaku. Yôto chiiki sôkatsu zu / yôto chiiki. Heisei 8</i>) ; extrait avec les sites d'Ikebukuro, de Shinjuku et de Shibuya	410
Figure 125 (b) : Carte synthétique de la planification de l'occupation des sols de Tôkyô / coefficients d'occupation des sols, 1996 (<i>Tôkyô toshikeikaku. Yôto chiiki sôkatsu zu / yôseki ritsu. Heisei 8</i>) ; extrait avec les sites d'Ikebukuro, de Shinjuku et de Shibuya	411
Figure 126 (a) : Carte des équipements urbains planifiés de l'arrondissement de Shinjuku, 2007 (<i>Shinjuku-ku toshi shisetsutô toshikeikaku zu. Heisei 19</i>) ; extrait au niveau du site de Shinjuku à Tôkyô	412
Figure 126 (b) : Carte des voies souterraines, voies exclusivement piétonnes et places des environs de la gare de Shinjuku, 2007 (<i>Shinjuku eki shûhen chikadô, hokôsha senyô dô, hiroba zu. Heisei 19</i>), au niveau du site nord de Shinjuku à Tôkyô	412
Figure 127 (a) : Carte des équipements planifiés de l'arrondissement de Shibuya, 2006 (<i>Shibuya-ku toshikeikaku shisetsutô zu. Heisei 18</i>) ; extrait au niveau du site sud de Shinjuku à Tôkyô	414
Figure 127 (b) : Carte de la planification urbaine et de la règle d'ensoleillement de l'arrondissement de Shibuya, 2009 (<i>Shibuya-ku toshikeikaku zu - Nichiei kisei zu. Heisei 21</i>) ; extrait au niveau du site sud de Shinjuku à Tôkyô	416
Figure 128 : Vue de la façade principale du grand magasin Tôkyû-ouest de la gare de Shibuya, Tôkyô, 1970	417
Figure 129 : Coupe longitudinale nord-sud du bâtiment-gare Odakyû à Shinjuku, Tôkyô, 1967	418
Figure 130 : Plan d'aménagement des terrains de la compagnie Odakyû à Shinjuku, Tôkyô, 1973	418
Figure 131 : Vue de la façade principale du grand magasin Mylord de la compagnie Odakyû à Shinjuku, Tôkyô, 1984	419
Figure 132 : Coupe longitudinale nord-sud de la tour Odakyû Southern à Shinjuku, Tôkyô, 1998	419
Figure 133 : Vue de la façade principale du bâtiment-gare Seijô Corty à Seijô Gakuen, Tôkyô, 2006	420
Figure 134 (a) : Plan du niveau 2 du bâtiment-gare <i>Nankai kaikan</i> à Nanba, Ôsaka, 1957	420
Figure 134 (b) : Coupe longitudinale du bâtiment-gare <i>Nankai kaikan</i> à Nanba, Ôsaka, 1957	420
Figure 135 : Vue de la façade principale du bâtiment-gare Kintetsu à Nagoya, 1966	421
Figures 136 (a) et 136 (b) : Vue aérienne et plan d'un niveau courant des tours du bâtiment-gare JR de Nagoya, 1999	421
Figure 137 : Vue du bâtiment-gare de la compagnie Kintetsu à Nara, 1970	422

LISTE DES TABLEAUX

PARTIE I

Tableau 01 : Repères de l'évolution du territoire administratif et de la population de Tôkyô depuis la Restauration de Meiji (1868) jusqu'à la création de la Région capitale en 1956	43
Tableau 02 : Évolution des écarts entre population résidante et population diurne à Tôkyô entre 1960 et 1985	58
Tableau 03 : Évolution de la longueur et du trafic voyageurs des réseaux de tramway et de métro dans la métropole de Tôkyô, de 1911 à 1990	59
Tableau 04 : Évolution de la motorisation à Tôkyô et dans les préfectures limitrophes, de 1955 à 1965	60
Tableau 05 : Répartition modale à l'échelle de la métropole de Tôkyô entre 1960 et 1985	64
Tableau 06 : Densités de population dans les arrondissements des gares de Tôkyô, Ikebukuro, Shinjuku et Shibuya, à Tôkyô en 1955 et en 1960	74
Tableau 07 : Populations diurne et nocturne dans les arrondissements des gares de Tôkyô, Ikebukuro, Shinjuku et Shibuya, à Tôkyô en 1955	75
Tableau 08 : Activités dominantes dans les arrondissements des gares de Tôkyô, Ikebukuro, Shinjuku et Shibuya, à Tôkyô en 1959	81
Tableau 09 : Extrait de « La classification en zones dans le cadre du nouveau code de la construction des zones urbaines », à Tôkyô en 1919	87
Tableau 10 : Récapitulatif des analyses géographiques des territoires de la grande gare au Japon, à différentes échelles	121
Tableau 11 : Répartition des parts modales dans les conurbations de Tôkyô, Ôsaka et Nagoya, de 1955 à 1995	125

PARTIE II

Tableau 12 : L'accroissement démographique des sept villes les plus peuplées du Japon et de leurs préfectures avant la Seconde guerre mondiale	187
Tableaux 13 (a) et 13 (b) : Récapitulatif des exemples significatifs de la fréquence de reconstruction des grandes gares ferroviaires japonaises, publiques ou privées, avant et après la Seconde guerre mondiale, et de leurs surfaces croissantes	209
Tableau 14 : Synthèse des particularités typologiques des gares et bâtiment-gares avant-guerre et après-guerre, à partir des réalisations de la gare centrale de Tôkyô (aile Yaesu, 1953) et du <i>Tôkyû kaikan</i> (1954)	224
Tableaux 15 (a), 15 (b) et 15 (c) : Programme et répartition par niveau des projets d'aménagement des sites de Shibuya, Shinjuku et Ikebukuro à Tôkyô, par Sakakura Junzô, de 1960 à 1964	237

Tableau 16 : Évolution des réseaux et flux de passagers des transports collectifs au Japon entre 1960 et 1995	242
Tableau 17 : Quelques exemples de surfaces des gares des premières lignes à grande vitesse (Tôkaidô et Sanyô) au Japon	256
Tableau 18 : Nombre de passagers quotidiens montant et descendant dans les gares de Shinjuku à Tôkyô en 2005	267
Tableau 19 (a) : Récapitulatif chronologique des principales opérations réalisées sur le site nord de Shinjuku à Tôkyô, avant la privatisation de la société JNR (1987)	286
Tableau 19 (b) : Récapitulatif chronologique des principales opérations réalisées sur le site sud de Shinjuku à Tôkyô, après la privatisation de la société JNR (1987)	287

PARTIE III

Tableau 20 : Classement chronologique et typologique des projets d'architectes développant de nouvelles centralités urbaines au Japon, 1959-1971	298
--	-----

GLOSSAIRE DES MOTS JAPONAIS

AVERTISSEMENT

Cette liste comprend les termes qui figurent dans les chapitres (corps du texte et notes de bas de pages), suivant les rubriques suivantes :

- termes et expressions,
- noms propres,
- toponymes,
- noms de projets à grande échelle,
- noms de bâtiments et d'opérations,
- noms de documents et de règlements d'architecture et d'urbanisme.

TERMES ET EXPRESSIONS**A**

âban disutorikuto (secteur urbain)

âban koâ (cœur urbain)

apâto (logement [dans un collectif])

アーバンディストリクト

アーバンコア

アパーと

B

bakufu (gouvernement shôgunal)

bunka kaikan (centre culturel)

幕府

文化会館

C

chikadô (voie souterraine)

chikagai (galerie souterraine)

chika hiroba (place souterraine)

chika shôtengai (galerie commerciale souterraine)

chô / -jô (îlot)

chôkamitsu eki (gare de haute densité [de voyageurs])

chôkôsô kenchikumono (immeuble de grande hauteur)

chûshin (centre urbain)

地下道

地下街

地下広場

地下商店街

町

超過密駅

超高層建築物

中心

D

daiji (litt. grand sol)

daikaidan (grand escalier)

daimyô (seigneur)

daimyô-yado (auberge réservée au seigneur)

dan (podium, plate-forme)

denki (voie électrifiée, tramway)

depâto (grand magasin)

dôro (voie, route)

大地

大階段

大名

大名宿

壇

電軌

デパート

道路

E

eisei toshi (ville-satellite)

eki (étape, relais, gare)

eki biru (bâtiment-gare)

eki honya (bâtiment-voyageurs)

ekimachi (ville-gare, quartier de gare)

ekimae (devant la gare)

ekimae hiroba (place de la gare)

衛生都市

驛 => 駅

駅ビル

駅本屋

駅町

駅前

駅前広場

F

fu (préfecture)

fukutoshin (centre urbain supplémentaire)

府

副都心

G

geshuku (pension)
 gurinberuto (ceinture verte)
 gunzôkei (forme collective, forme de groupe)

下宿
 グリンベルト
 群造形 => 群像型

H

hashi / -bashi (pont)
 hashizume (place située à l'extrémité d'un pont)
 hiroba (place, espace ouvert)
 hiroma (hall [de gare])
 hodôkyô (passerelle)
 honjin (auberge officielle)
 honya biru (bâtiment principal)
 hoteru (hôtel)
 hyakkaten (grand magasin)

橋
 橋詰
 広場
 広間
 歩道橋
 本陣
 本屋ビル
 ホテル
 百貨店

I

ichiba machi (ville-marché)

市場町

J

jinkô hiroba (place « artificielle »)
 jinkô jiban (sol artificiel ou dalle)
 jinkô tochi (sol artificiel)
 jôkamachi (ville féodale ; litt. ville sous le château)
 jûkyo chiiki (zone résidentielle)
 jûyô bunkazai (bien culturel important)

人工広場
 人工地盤
 人工土地
 城下町
 住居地域
 重要文化財

K

kaidô (voie de communication terrestre)
 kidô (voie)
 kaikan (hall, équipement)
 kaikôbu (trémie)
 kakou (entourer)
 kaku kurosshingu (nœud d'intersection)
 kanjô ryokuchitai (« ceinture verte »)
 kanren (connexion)
 kawa / -gawa (rivière)
 ken (1,82 mètre)
 ken (préfecture)
 kenchiku (architecture)
 kenkyûshitsu (laboratoire de recherche, atelier)
 kenpei ritsu (coefficient d'emprise au sol)
 kensetsushô (ministère des transports)
 kichin-yado (auberge ordinaire)
 kinkô chitai (ceinture de banlieue)
 kinkô seibi chitai (ceinture de développement suburbain)
 kisei shigaichi (zone urbanisée)
 kôban (poste de police)
 kôdo seichô (haute croissance)
 kôen (parc)
 kôgyô chiiki (zone industrielle)
 kôkan (équipement public)
 komyuniti koâ (centre de quartier)
 konkôsu (salle des pas perdus)
 kôsaten (carrefour)

街道
 軌道
 会館
 開口部
 かこう
 核クロッシング
 環状緑地帯
 関連
 川
 間
 県
 建築
 研究室
 建ぺい率
 建設省
 木賃宿
 近郊地帯
 近郊整備地帯
 規制市街地
 交番
 高度成長
 公園
 工業地域
 公館
 コミュニティ・コアー
 コンコース
 交差点

kôsoku dôro (autoroutes urbaines)	高速道路
kôtsû kessetsuten (pôle d'échanges [de transport])	交通結節点
kôtsû no setten (connexion des trafics)	交通の接点
ku (arrondissement)	区
kuchi / -guchi (accès, bouche [de métro])	口
kûchû no chisô (strate spatiale)	空中の地層
kûdôka (évidement)	空洞化
kurosshingu (carrefour, croisement, intersection)	クロッシング
M	
machi (bourg, ville)	町
masutâtômu (forme directrice)	マスターフォーム
matorikkusu (matrice)	マトリックス
meisho (lieu renommé)	名所
michi (chemin, route)	道
mishitei chiiki (zone non encore classée)	未指定地域
minato machi (ville portuaire)	港町
minkatsu (secteur privé, privatisation)	民活
minshû eki (litt. gare populaire)	民主駅
mon (porte)	門
monzen machi (ville-temple ou ville-sanctuaire)	門前町
mura (village)	村
mushitei chiiki (zone non classée)	無指定地域
N	
nyûtaun (ville nouvelle)	ニュータウン
O	
ôtémintetsu (grande compagnie ferroviaire privée)	大手民鉄
P	
pedesutorian dekki (plateforme piétonne)	ペDESTリアンデッキ
R	
ri (environ 650 mètres)	里
rittai kôsaten (carrefour tridimensionnel)	立体交差点
rittai hiroba (place tridimensionnelle ou verticale)	立体広場
ryojin-yado (auberge)	旅人宿
ryokuchi (corridor ou cordon vert)	緑地
ryokuchi chiku (zone de « ceinture verte »)	緑地地区
S	
saka / -zaka (pente)	坂
sakariba (quartier animé, de divertissements près d'une gare)	盛り場
sanjigen no kessetsu (liaison tridimensionnelle)	三次元の結節
sankin kôtai (résidence alternée)	参勤交代
seki (porte-frontière)	関
sekisho (poste frontière)	関所
sen (ligne)	線
senbun toshi (fragment urbain linéaire)	線分都市
sengata jûtaku toshi (logements urbains linéaires)	線型住宅都市
senjô toshi (ville linéaire)	線状都市
shaku (30,3 cm = un pied)	尺
shi (ville)	市
shiden (tramway municipal)	市電
shigaichi kaihatsu kuiki (zone à urbaniser)	市街地開発地域
shigai chiku (zone urbaine)	市街地区

shigaika chôsei kuiki (zone d'urbanisation contrôlée)	市街化調整区域
shigaika kuiki (zone d'urbanisation)	市街化区域
shijô machi (ville-marché)	市場町
shinkansen (ligne à grande vitesse)	新幹線
shiwikku sentâ (centre civique)	シビックセンター
shôgun (shôgun)	将軍
shôgyô chiiki (zone commerciale et d'affaires)	商業地域
shôtengai (rue commerçante)	商店街
shukuba machi (bourg d'étape)	宿場町
shukueki (bourg d'étape, auberge-relais)	宿駅
shutoken (région capitale)	首都圏
sokai chiku (zone d'évacuation)	疎開地区
suteishon sentâ (gare-centre)	ステーションセンター
T	
tâminaru biru (terminal ferroviaire)	ターミナルビル
tâminaru depâto (grand magasin de gare)	ターミナルデパート
teishajô / teishaba (halte ferroviaire)	停車場
tera / -dera (temple)	寺
tera machi (ville-temple)	寺町
to (métropole)	都
tokubetsu chiku (zone spéciale)	特別地区
tôri / -dôri (rue, avenue)	通り
toshi jiku (axe urbain)	都市軸
toshi keikaku (urbanisme, planification urbaine)	都市計画
toshikeikaku kuiki (aire de planification urbaine)	都市計画区域
tsunagu (relier)	つなぐ
tsuranaru (être relié, jointif)	連なる
tsureru (accompagner)	連れる
U	
uma (cheval)	馬
umaya (relais de poste)	駅家 (se lit aussi : <i>ekiya</i> ou <i>ekika</i>)
Y	
yado (auberge)	宿
yôseki ritsu (coefficient d'occupation du sol)	容積率
yôto chiikitô toshikeikaku zu (plan d'occupation des sols)	用途地域都市計画図
yûhodô (promenoir, promenade)	遊歩道
Z	
zaigômachî (centre local mi-rural mi-urbain)	在郷町
zenekon (grand bureau de construction)	ゼネコン

NOMS PROPRES

A

Aida Takefumi (né en 1937)	相田武文
Andô Hiroshige (1797-1858)	安藤広重
Andô Tadao (né en 1941)	安藤忠雄
Asada Takashi (1921-1990)	浅田孝
Atorie Φ	アトリエ・ファイ
Azuma Takamitsu (né en 1933)	東孝光

B

Baba Shôzô (né en 1935)

馬場璋造

C

Chiba Masatsugu

千葉政継

D

Daimaru

大丸

Dai Tôkyô

大東京

E

Ekisei

駅制

Endô Masayoshi (né en 1920)

円堂政嘉

F

Fujimori Terunobu (né en 1946)

藤森照信

Fujita kôgyô

フジタ工業

Fukuda Shigeyoshi (1887-1971)

福田重義

Fukutoshin sen

副都心線

G

Gokaidô

五街道

Gotô Keita (1882-1959)

五島慶太

Gotô Shinpei (1857-1929)

後藤新平

H

Hankyû tetsudô

阪急鉄道

Hanshin Awaji daijishin

阪神淡路大地震

Hara Hiroshi (né en 1936)

原広司

Higashi nihon ryokaku tetsudô

東日本旅客鉄道

Higashi nihon tetsudô bunka zaidan

東日本鉄道文化財団

Higashi Yasunori

東泰則

I

Ikehara Yoshirô (né en 1928)

池原義郎

Inoue Kaoru (1836-1915)

井上馨

Isetan

伊勢丹

Ishikawa Hideaki (1893-1955)

石川栄耀

Isozaki Arata (né en 1931)

磯崎新

Itô Kuniaki

伊藤邦明

Itô Teiji (1922-2010)

伊藤ていじ

J

Jôetsu sen

上信越線

JR higashi nihon guruppu

JR 東日本グループ

JR higashi nihon kenchiku keikaku jimusho

JR 東日本建築計画事務所

JR nihon sekkei

JR 日本設計

JR nishi nihon guruppu

JR 西日本グループ

K

Kanai Akihiko (né en 1970)

金井昭彦

Kantô dai shinsai

関東大震災

Kawakatsu Ken'ichi (1892-1979)

川勝堅一

Kawazoe Noboru (né en 1926)

川添登

Keihan

京阪

Keihin kyûkô dentetsu

京浜急行電鉄

Keikyû

京急

Keiô denki

京王電気

Keiô dentetsu

京王電鉄

Keiô teito dentetsu

京王帝都電鉄

Keisei dentetsu	京成電鉄
Kenchiku bunka	建築文化
Kikutake Kiyonori (né en 1928)	菊竹清訓
Kinokuniya	紀伊国屋
Kintetsu	近鉄
Kôbu tetsudô	甲武鉄道
Kôbudaigakkô	工部大学校
Kôjiro Yûichirô (né en 1922)	神代雄一郎
Kurokawa Kishô / Noriaki (1934-2007)	黒川紀章
M	
Maekawa Kuniô (1905-1986)	前川国男
Maki Fumihiko (né en 1928)	槇文彦
Meishin kôsoku dôro	名神高速道路
Mitsukoshi	三越
Miyawaki Mayumi (né en 1936)	宮脇檀
N	
Nakamura Junpei (1887-1977)	中村順平
Nakano Tsuneaki	中野恒明
Nankai tetsudô	南海鉄道
Nihon kokuyû tetsudô	日本国有鉄道
Nihon kokuyû tetsudô seisan jigyôdan	日本国有鉄道清算事業団
Nihon tetsudô-gaisha	日本鉄道会社
Nippon Kinki	日本近畿
Nihon sekkei	日本設計
Nishiyama Uzô (1911-1994)	西山卯三
O	
Ôedo sen	大江戸線
Odakyû dentetsu	小田急電鉄
Odakyû kensetsu	小田急建設
Oda Nobunaga (1534-1582)	織田信長
Odawara kyûkô tetsudô	小田原急行鉄道
Ôno Hidetoshi (né en 1949)	大野秀敏
Ôsawa Saburô	大沢三郎
Ôtaka Masato (1923-2010)	大高正人
Ôtani Sachio (né en 1924)	大谷幸夫
S	
Saikyô sen	埼京線
Sakakura Junzô (1901-1969)	坂倉準三
Sakakura kenchiku jimusho	坂倉建築事務所
Sakata Seizô (né en 1928)	坂田誠造
Sanyô sen	山陽線
Seibu kidô	西武気道
Seibu tetsudô	西武鉄道
Sekai dezain kaigi	世界デザイン会議
Shimizu kensetsu	清水建設
Shinkenchiku	新建築
Suzuki Makoto (né en 1935)	鈴木恂
T	
Taika	大化
Taisei kensetsu	大成建設
Takashimaya	高島屋

Takenaka kômuten	竹中工務店
Takeyama Minoru (né en 1934)	竹山實
Tanaka Kazuaki (né en 1936)	田中一昭
Tange Kenzô (1913-2005)	丹下健三
Tatsuno Kingo (1854-1919)	辰野金吾
Teito dentetsu	帝都電鉄
Teito kôsokudô kôtsû eidan	帝都高速道交通営団
Tetsudôshi gakkai	鉄道史学会
Tôbu tetsudô	東部鉄道
Toei	都営
Tôkaidô gojû san tsugi	東海道五十三駅
Tôkaidô megaroporisu	東海道メガロポリス
Tokugawa Ieyasu (1542-1616)	徳川家康
Tôkyô-fu (Préfecture de Tôkyô, 1868)	東京府
Tôkyô kyûkô dentetsu	東京急行電鉄
Tôkyômonorêru	東京モノレール
Tôkyô-shi (Ville de Tôkyô, 1889)	東京市
Tôkyô-to (Métropole de Tôkyô, 1943)	東京都
Tôkyû dentetsu	東急電鉄
Tôkyû Hanzu	東急ハンズ
Tômei kôsoku dôro	東名高速道路
Tôyoko sen	東横線
U	
Uchida Yoshifumi (1913-1946)	内田祥文
Uchida Yoshikazu (1885-1972)	内田祥三
Utagawa Hiroshige III (1842-1894)	三代目歌川広重

TOPONYMES

A

Aichi	愛知
Akabane	赤羽
Aomori	青森
Aoyama	青山
Asakusa	浅草
Arakawa	荒川
Atami	熱海

B

Bunkyô	文京
--------	----

C

Chiba	千葉
Chiyoda	千代田
Chûô	中央
Chûô-dôri	中央通り
Chûô ô-dôri	中央大通り

D

Daiichi Keihin	第一京浜
Den-en chôfu	田園調布

Dôgenzaka	道玄坂
Dôjima	堂島
E	
Ebisu	恵比
Edo	江戸
F	
Fukuoka	福岡
Fukuyama	福山
Fuse	布施
Fushimi	伏見
G	
Gifu-Hashima	岐阜羽島
Ginza	銀座
Gotanda	五反田
Gotenyama	御殿山
Gunma	群馬
Gyôko-dôri	行幸通り
H	
Hakata	博多
Hakone	箱根
Hamadera	浜寺
Hamamatsu	浜松
Hamamatsuchô	浜松町
Haneda	羽田
Hanshin	阪神
Hanzômon	半蔵門
Harajuku	原宿
Heiankyô	平安京
Hibiya	日比谷
Himeji	姫路
Hiroshima	広島
Hitachi	日立
Honshû	本州
I	
Ibaraki	茨城
Iidabashi	飯田橋
Ikebukuro	池袋
Inokashira	井の頭
Ise	伊勢
Isesaki	伊勢崎
Itabashi	板橋
Itami	伊丹
J	
Jôban	常磐
K	
Kagawa	香川
Kakegawa	掛川
Kamakura	鎌倉
Kanagawa	神奈川
Kanamachi	金町
Kannana	環七

Kansai	関西
Kantô	関東
Karasuma	烏丸
Karasumori	烏森
Karuizawa	軽井
Kawasaki	川崎
Keihanna	京阪奈
Keihanshin	京阪神
Keihin	京浜
Keihin-Tôhoku	京浜東北
Keikyû	京急
Kinshichô	錦糸町
Kisho kaidô	貴書街道
Kitakyûshû	北九州
Kitasenju	北千住
Kôbe	神戸
Kôgô Ô-dôri	皇后大通り
Koiwa	小岩
Kokura	小倉
Kôshû	甲州
Kôtô	江東
Kunitachi	国立
Kyôto	京都
Kyûshû	九州
M	
Maebashi	前橋
Maibara	米原
Manseibashi	万世橋
Marunouchi	丸の内
Meguro	目黒
Meiji	明治
Mejiro	目白
Midôsuji	御堂筋
Mikado Ô-dôri	御門大通り
Minato	港
Mishima	三島
Mito	水戸
Moji	門司
Mojikô	門司港
Morioka	盛岡
Mukô-gawa	武庫川
Mukonosô	武庫之荘
N	
Nagano	長野
Nagasaki	長崎
Nagoya	名古屋
Naitô Shinjuku	内藤新宿
Nakano	中野
Nakasendô	中山道
Nanba	難波
Nara	奈良

Narita	成田
Nerima	練馬
Nihonbashi	日本橋
Niigata	新潟
Nijô	二条
Nikkô	日光
Noge kaigan	野毛海岸
O	
Odawara	小田原
Ogikubo	荻窪
Ôimachi	大井町
Okayama	岡山
Ôme	青梅
Ômiya	大宮
Ômori	大森
Ôsaka	大阪
Ôsaki	大崎
Oshiage	押上
Ôshû kaidô	奥州街道
Ôtsu	大津
Ôtsuka	大塚
Ôyama	大山
R	
Ryôgoku	両国
S	
Sagami	相模
Saitama	埼玉
Saikyô sen	埼京線
Sakai	堺
Sakaide	坂出
Sakuragichô	桜木町
Sanjô Ôhashi	三条大橋
Sannomiya	三宮
Sapporo	札幌
Seijô gakuen	成城学園
Sendai	仙台
Senri	千里
Senrichûô	千里中央
Shibuya	渋谷
Shimonoseki	下関
Shinagawa	品川
Shinbashi	新橋
Shinjuku	新宿
Shinjuku Oiwake	新宿追分
Shinsaibashi	心齋橋
Shitamachi	下町
Shizuoka	静岡
Sôbu sen	総武線
Sugamo	巣鴨
Sumida-gawa	隅田川
Sumida-ku	墨田区

T

Tachiai-gawa	立会川
Tachikawa	立川
Taitô-ku	台東区
Takamatsu	高松
Takao	高尾
Tama	多摩
Tenjinbashi	天神橋
Tennô-ji	天王寺
Tennô Ô-dôri	天皇大通り
Tochigi	栃木
Tôhoku	東北
Tôkaidô	東海道
Tokorozawa	所沢
Tôkyô	東京
Toshima	豊島
Toyohashi	豊橋
Tsukuba	つくば

U

Uehonmachi	上本町
Ueno	上野
Umeda	梅田
Ushigome	牛込

Y

Yaesu	八重洲
Yamada	山田
Yamanashi	山梨
Yamanote	山の手
Yatsuyama	八ッ山
Yodobashi	淀橋
Yokohama	横浜
Yotsuya	四谷
Yûrakuchô	有楽町

NOMS DE PROJETS À GRANDE ÉCHELLE**F**

Faibâ shiti Tôkyô 2050	ファイバーシティー東京 2050
------------------------	------------------

I

Ieporisu	イエポリス
----------	-------

J

Jointo koâ shisutemu	ジョイント・コア・システム
----------------------	---------------

K

Kaijô toshi	海上都市
Kûkan toshi	空間都市

M

Metamorufôze keikaku 1965	メタモルフォーゼ計画 1965
---------------------------	-----------------

N

Nôson toshi keikaku	農村都市計画
---------------------	--------

S

Shin Tōkyō keikaku an –
50 nengo no Tōkyō

新東京計画案—50年後の東京

T

Tōkyō keikaku 1960
Tōkyō kinkō
Tōkyō wankai ue toshi an

東京計画 1960
東京近郊
東京湾海上都市案

NOMS DE BÂTIMENTS ET D'OPÉRATIONS**A**

Akuti Ōsaka
Akasaka rikyū

アクティ大阪
赤坂離宮

C

Chūto teishajō

中央停車場

H

Hankyū Umeda Sanbangai
Hankyū Umeda taminaru biru
Higashi nishi ōdan dekki
Hōryū-ji
Hoteru pashifikku Tōkyō

阪急梅田三番街
阪急梅田ターミナルビル
東西横断デッキ
法隆寺
ホテルパシフィック東京

J

JR higashi nihon honsha

JR 東日本本社

K

Kasumigaseki biru
Keiō paradaisu
Kotohira-gū
Kyōto eki

霞が関ビル
京王パラダイス
金刀比羅宮
京都駅

M

Maishiti
Mozaiku-dōri / Mozaiku-saka

マイシティ
モザイク通り / モザイク坂

O

Odakyū Mirōdo
Odakyū sazan tawā

小田急ミロード
小田急サザンタワー

P

Parasusaido biru

パラスサイドビル

R

Rumine

ルミネ

S

San-ai dorīmu sentā
Sanshain 60 tawā
Sanshain shiti
Sekai bōeki sentā biru
Serushi
Shibuya Mākushiti
Shibuya 109 biru
Shinagawa purinsu hoteru
Shinagawa teishajō
Shin Aomori eki

三愛ドリームセンター
サンシャイン 60 タワー
サンシャインシティー
世界貿易センタービル
セルシ
渋谷マークシティ
渋谷十九ビル / 渋谷東急ビル
品川プリンスホテル
品川停車場
新青森駅

Shinjuku higashi-guchi eki biru	新宿東口駅ビル
Shinjuku minami konkôsu	新宿南コンコース
Shinjuku nishi-guchi hiroba	新宿西口広場
Shinjuku sazan terasu	新宿サザンテラス
Shinjuku shinminami-guchi	新宿新南口
Shinjuku teishajô	新宿停車場
Shin Kôbe eki	新神戸駅
Shin Ôsaka eki	新大阪駅
Shin Yokohama eki	新横浜駅
Sôgakudô	奏楽堂
Sonî biru	ソニービル

T

Takanawa purinsu hoteru	高輪プリンスホテル
Takashimaya taimuzusukuea	高島屋タイムズスクエア
Tôkyô eki	東京駅
Tôkyô geijutsu daigaku	東京芸術大学
Tôkyû bunka kaikan	東急文化会館
Tôkyû hanzu	東急ハンズ
Tôkyû hikarie	東急ヒカリエ
Tôkyû kaikan	東急会館
Tô no ie	塔の家

Y

Yaesu higashi-guchi ekibiru	八重洲東口駅ビル
-----------------------------	----------

NOMS DE DOCUMENTS ET DE RÈGLEMENTS D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME

C

Chûshajô hô (Loi sur les espaces de stationnement, 1957)
駐車場法

D

Dai Tôkyô gairomô zu (Plan du réseau des voies du Grand Tôkyô, 1927)
大東京街路網圖

K

Kantô chihô keikaku (Plan d'aménagement de la région du Kantô, 1942)
関東地方計画

Kenchiku kijun hô (Code de la construction, 1950)
建築規準法

N

Nichiei kisei (Règle d'enseillement, années 1970)
日影規制

Nisshô-ken (Droit à l'enseillement, années 1970)
日照権

R

Rikujô kôtsû jigyô chôsei hô (Loi de régulation des transports terrestres, 1938)
陸上交通事業調整法

S

Sensai fukkô keikaku (Plan de redressement des dommages de guerres, 1947)
戦災復興計画

Shibuya-ku toshikeikaku shisetsutô zu. Heisei 18
(Carte des équipements planifiés de l'arrondissement de Shibuya, 2006)

渋谷区都市施設等図・平成 18

Shibuya-ku toshikeikaku zu - Nichiei kisei zu. Heisei 21

(Carte de la planification urbaine et de la règle d'ensoleillement de l'arrondissement de Shibuya, 2009)

渋谷区都市計画図・日影規制図・平成 21

Shigaichi kenchikubutsu hô (Loi sur les constructions urbaines, 1919)

市街地建築物法

Shinjuku eki shûhen chikadô, hokôsha senyô dô, hiroba zu. Heisei 19

(Carte des voies souterraines, voies exclusivement piétonnes et places des environs de la gare de Shinjuku, 2007)

新宿駅周辺地下・道歩行者専用道・広場図・平成 19

Shinjuku-ku toshi shisetsutô toshikeikaku zu. Heisei 19

(Carte des équipements urbains planifiés de l'arrondissement de Shinjuku, 2007)

新宿区都市施設等都市計画図・平成 19

Shin Tôkyô keikaku (Plan du nouveau Tôkyô, 1918)

新東京計画

Shin toshi keikaku hô (Nouvelle loi d'urbanisme, 1968)

新都市計画法

Shutoken seibi hô (Loi sur l'aménagement du territoire de la capitale, 1956)

首都圏整備法

Shutoken seibi keikaku (Plan régional de la capitale, 1958)

首都圏整備計画

Sôgo sekkei seido (Périmètre avec dépassement de COS autorisé, 1970)

相互設計制度

T

Tetsudô kôji sekkei sankô zumen – Teishajô no zu

(Dessins de référence pour la construction des chemins de fer – Dessins des gares, 1898)

鉄道工事設計参考図面 – 停車場の図

Tôkyô ryokuchi keikaku (Plan des « corridors verts » de Tôkyô, 1939)

東京緑地計画

Tôkyô shiku kaisei sekkei (Plan d'aménagement de Tôkyô, 1889)

東京市区改正設計

Tôkyô shiku kaisei shinsekkei (Nouveau plan d'aménagement de Tôkyô, 1903)

東京市区改正新設計

Tôkyô-shi keiryô chiiki (Zonage de la ville de Tôkyô, 1925)

東京市型利用地域

Tôkyô toshikeikaku dôromô zu (Plan d'aménagement du réseau routier de Tôkyô, 1932)

東京都市計画道路網図

Tôkyô toshikeikaku Ikebukuro eki fukin hiroba kyûgairo zu

(Plan d'aménagement des places et des voies au voisinage de la gare d'Ikebukuro à Tôkyô, 1936)

東京都市計画池袋駅付近広場及街路図

Tôkyô toshikeikaku kôsokudôromô zu (Plan du réseau des voies routières rapides de Tôkyô, 1958)

東京都市計画高速道路網図

Tôkyô toshikeikaku kuiki (Aire de planification urbaine de Tôkyô, 1922)

東京都市計画区域

Tôkyô toshikeikaku Shinjuku eki fukin hiroba kyûgairo zu

(Plan d'aménagement des places et des voies au voisinage de la gare de Shinjuku à Tôkyô, 1934)

東京都市計画新宿駅付近広場及街路図

Tôkyô toshikeikaku. Yôto chiiki sôkatsu zu / yôseki ritsu. Heisei 8

(Carte synthétique de la planification de l'occupation des sols de Tôkyô / coefficients d'occupation des sols, 1996)

東京都市計画・用途地域総括図・容積率・平成 8

Tôkyô toshikeikaku. Yôto chiiki sôkatsu zu / yôto chiiki. Heisei 8

(Carte synthétique de la planification de l'occupation des sols de Tôkyô / occupations des sols, 1996)

東京都市計画・用途地域総括図・用途地域・平成 8

Toshi keikaku hô (Loi d'urbanisme, 1919)

都市計画法

BIBLIOGRAPHIE

SOURCES ET RÉFÉRENCES EN LANGUES OCCIDENTALES

SOURCES (DONNÉES ET PROJETS) :

EAST JAPAN RAILWAY COMPANY (EJRC) (ed.),

Sustainability Report 2010, Tokyo, EJRC, September 2010, 91 p.

Annual Report 1996, Tokyo, EJRC, April 1996, 80 p.

1996. East Japan Railway Company, Tokyo, EJRC, April 1996, 43 p.

EAST JAPAN RAILWAY CULTURE FOUNDATION (EJRCF) (ed.),

Railway Operators in Japan, Tôkyô, EJRCF, 2009, 268 p.

The Privatization of Railways in Japan, Tôkyô, EJRCF, 1995, 32 p.

EAST JR / SAKAMOTO Kiyoshi, « New Head Office for East Japan Railway Company / Application for building regulations, Survey », Tôkyô, 1996, 19 p.

ENDÔ Masayoshi, « The Keio Terminal and Department Store Building », *The Japan Architect*, n° 107, April 1965, p. 19-35.

FURUTA Toshio / SHIMIZU CONSTRUCTION CO., « Seibu Shinjuku Building », *The Japan Architect*, vol. 52, n° 8, August 1977, p. 55-59.

GOVERNEMENT MÉTROPOLITAIN DE TÔKYÔ (dir.), *Deuxième plan à long terme de Tôkyô*, Tôkyô, TMG, 1986, 312 p.

JAPAN ARCHITECT (THE), « A Plan for Tokyo, 1960 — Toward a Structural Reorganization », n° 4, April 1961.

JAPAN INSTITUTION FOR TRANSPORT POLICY STUDIES (ed.), *Transportation Outlook in Japan*, '98, Tôkyô, International Transport Institute, 1998, 69 p.

KABAYAMA Kôichi, SHINOHARA Osamu, TAKEBE Kenichi, *Roads in Japan, 1998*, Tôkyô, Road Public Relations Center, 1998, 164 p.

KAWAZOE Noboru (ed.), *Metabolism / 1960. The proposals for new urbanism / Toshi he no teian. Metabolizumu*, Tôkyô, Bijutsu Shuppansha, 1960, 90 p.

KYOTO PREFECTURAL GOVERNMENT (KPG) (ed.), *Kyoto, North to South*, Kyôto, KPG, circa. 1991, 41 p. + annexes.

MAKI Fumihiko (ed.),

Movement Systems in the City, Cambridge (Mass.), Harvard University / Graduate School of Design, 1965, 39 p.

Investigations in Collective Form, St-Louis, The School of Architecture, Washington University, June 1964, 87 p.

MAKI Fumihiko, Hayashi Yasuyoshi, « Plan for Area K », *The Japan Architect*, March 1964, p. 51-53.

NISHIYAMA Uzô, « A Plan for Kyoto », *The Japan Architect*, n° 105, February 1965, p. 61-80.

ÔNO Hidetoshi (ed.), *Towards the Fiber City. An investigation of Sustainable City Form*, Tôkyô, MPF Press, 2004, 143 pages.

ÔTAKA Masato,

« Artificial land platform in Sakaide », *The Japan Architect*, n° 144, August 1968, p. 17-26.

« Manmade Land in Sakaide », *The Japan Architect*, n° 106, March 1965, p. 67-78.

« Plan for the Kanda-Ohtemachi District » et « Plan of the City of Sakaide », *The Japan Architect*, March 1964, p. 44-47 et 48-50.

SAKAKURA Junzô, « The Shinjuku West Station Development Project. Shinjuku West Station Building », *The Japan Architect*, n° 141, 1968, p. 52-68.

SANS AUTEUR,

« Redevelopment of Umeda Hankyu », *Process Architecture*, n° 45, March 1984, p. 106-109.

« Hankyu Umeda Terminal. Redevelopment Project », *The Japan Architect*, vol. 49, n° 212, August 1974, p. 41 et 49-56.

« Tokyo. Aménagement de la place du nouveau centre de Shinjuku », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 132, juin-juillet 1967, p. 100-103.

« Tenno-ji Station Building », *The Japan Architect*, May 1963, p. 46-54.

« Immeuble Tokyu Kaikan à Tokyo. Grands magasins, gares, théâtre », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 65, mai 1956, p. 87-91.

« Gare centrale de Tôkyô », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 65, mai 1956, p. 92-93.

SHINKENCHIKU,

A Guide to Japanese Architecture (guide to the notable modern buildings and the famous architectural classics in Japan), Tôkyô, Shinkenchiku-sha, 1984, 251 p.

A Guide to Japanese Architecture (with an appendix on important traditional buildings), Tôkyô, Shinkenchiku-sha, 1971, 284 p.

TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT (TMG) (ed.),

Planning of Tokyo, Tôkyô, TMG, January 2002, 49 p.

Planning of Tokyo. 1996, Tôkyô, TMG, March 1996, 90 p.

Planning of Tokyo. 1994, Tôkyô, TMG, March 1994, 88 p.

Planning of Tokyo. 1970, Tôkyô, TMG, 31.03.1970, 75 p.

City Planning, Tokyo. 1961, Tôkyô, TMG, 31.03.1962, 76 p.

TÔKYÛ CORPORATION, *Reference Data*, Tôkyô, Tôkyû Corporation, November 2007, 25 p.

VILLE DE TÔKYÛ (dir.), *Plan d'aménagement et d'urbanisme de Tôkyô*, Tôkyô, Ville de Tôkyô, septembre 1983, 90 p.

WEST JAPAN RAILWAY COMPANY (WJRC) & KYOTO STATION BUILDING DEVELOPMENT COMPANY (KSBDV), *Atarashii Kyôto eki biru / Kyoto Station Building*, Ôsaka, WJRC & KSBDV, 1997, 26 p.

SOURCES (CARTOGRAPHIE) :

GALLERY MA (ed.),

Kenchiku MAP Kyôto / The Architectural Map of Kyoto, Tôkyô, Toto shuppan, 1998, 290 p.

Kenchiku MAP Ôsaka-Kôbe / The Architectural Map of Osaka-Kobe, Tôkyô, Toto shuppan, 1999, 436 p.

Kenchiku MAP Tôkyô / The Architectural Map of Tokyo, Tôkyô, Toto shuppan, 1994, 363 p.

GEOGRAPHICAL SURVEY INSTITUTE (ed.), *Kansai kokusai kûkô kaikô kinen chizu / Opening of Kansai International Airport Commemorative Map. 1/100,00 Topographic Map 'Kansai'*, Tôkyô, Geographical Survey Institute, August 1994, 84 x 118 cm.

ICHIKAWA Masami, MASAI Yasuo, *Land use of the National capital region*, Tôkyô, s. n., 1964, 109 x 118 cm.

SANS AUTEUR, *Shutoken ni kokugo kôtsû atorasu / Tokyo Metropolitan Area. Rail & Road Atlas*, Tôkyô, Kodansha International, 1993, 99 p.

TANGE Kenzô, KIUCHI Shinzô, (eds), *Regional Structure of the Japanese Archipelago (Atlas)*, Tôkyô, The Japan Center for Area Development Research, 1967, 114 planches.

TÔKYÔ-TO / TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT (ed.), *Shutoken seibi keikaku shizei chizushû / Regional and City Planning for Tokyo – Basic Materials*, Tôkyô, Tôkyô-to, 03.1961, 35 p.

UMEDA Atsushi, *Nihon ni kokugo atorasu / Japan. A Bilingual Atlas*, Tôkyô, Kodansha International, 2004 (1^{ère} édition : 1991), 128 p.

RÉFÉRENCES :

JAPON, HISTOIRE ET SOCIÉTÉ

OUVRAGES

BAYARD-SAKAI, Anne, LOZERAND, Emmanuel, LUCKEN, Michael, (dir.), *Le Japon après la guerre*, Arles, Éditions Philippe Picquier, 2006, 406 p.

BEILLEVAIRE, Patrick, *Le voyage au Japon. Anthologie de textes français, 1858-1908*, Paris, Robert Laffont, 2001, 1 067 p.

BERQUE, Augustin (dir.), *Dictionnaire de la civilisation japonaise*, Paris, Hazan, 1994, 540 p.

FINN, Dallas, *Meiji Revisited: The Sites of Victorian Japan*, New York, Weatherhill, 1995, 276 p.

FREEDMAN, Alisa, *Tokyo in Transit. Japanese Culture on the Rails and Road*, Stanford (Ca.), Stanford University Press, 2011, 333 p.

FUJITA Kuniko, CHILD HILL, Richard, (eds), *Japanese Cities in the World Economy*, Philadelphia, Temple University Press, 1993, 360 p.

GUILLAIN, Robert, *Aventure Japon*, Paris, Arléa, 2003, 377 p.

HAMON, Claude, « Urbanité moderne et massification : Ôsaka et la culture Hankyû (1905-1940) », in TSCHUDIN, Jean-Jacques, HAMON, Claude, (dir.), *La modernité à l'horizon. La culture populaire dans le Japon des années vingt*, Arles, Éditions Philippe Picquier, 2004, p. 63-81.

HÉRAIL, Francine, ESMEIN, Jean, MACÉ, François, NINOMIYA Hiroyuki, SOUYRI, Pierre, *Histoire du Japon*, Lyon, Horvath, 1990, 631 p.

IWAO Sei.ichi (dir.), *Dictionnaire historique du Japon [DHJ]*, Tôkyô, Publications de la MFJ/Librairie Kinokuniya, du fascicule I : 1963, 107 p. au fascicule XX : 1995, 157 p.

JANSEN, Marius B., HALL, John W., (eds), *The Cambridge History of Japan [Vol. 5: The Nineteenth Century]*, Cambridge, Cambridge University Press, 1989, 828 p.

JANSEN, Marius B., ROZMAN, Gilbert, (eds), *Japan in transition. From Tokugawa to Meiji*, Princeton, Princeton University Press, 1986, 485 p.

KOUAMÉ, Nathalie, *Pèlerinage et société dans le Japon des Tokugawa. Le pèlerinage de Shikoku entre 1598 et 1868*, Paris, ÉFEO, 2001, 315 p.

LONDRES, Albert, *Au Japon*, Paris, Arléa, 2010, 96 p.

ÔKAWA Kazushi, ROISOVSKY, Henry, *Japanese Economic Growth*, Stanford University Press, 1973, 327 p.

REISCHAUER, Edwin O., *Histoire du Japon et des Japonais*, tome 1 : « Des origines à 1945 », tome 2 : « De 1945 à nos jours », Paris, Éditions du Seuil, 1973 et 1988 (édition originale en anglais : 1970), 255 p. et 278 p.

SABOURET, Jean-François, *Japon. La fabrique des futurs*, Paris, CNRS Éditions, 2011, 77 p.

SABOURET, Jean-François (dir.),

La dynamique du Japon : De 1854 à nos jours, Paris, Saint-Simon, 2008, 430 p.

L'état du Japon, Paris, La Découverte, 1995, 455 p.

TSCHUDIN, Jean-Jacques, HAMON, Claude, (dir.), *La modernité à l'horizon. La culture populaire dans le Japon des années vingt*, Arles, Éditions Philippe Picquier, 2004, 244 p.

TSUKAHIRA Toshio G., *Feudal Control in Tokugawa Japan: the Sankin Kotai System*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1966, 228 p.

ARTICLES DE PÉRIODIQUES ET NUMÉROS SPÉCIAUX :

LEIN, Filip M., « Department Stores in Japan », Tôkyô, Sophia University, *Business Series*, bulletin n° 116, 1987, 32 p.

MIKI Masafumi, « The Origins of Commutation in Japan », *Geographical Review of Japan*, vol. 78, N° 5, 2005, p. 247-264.

THOMPSON, Fred, « Japanese mountain deities », *The Architectural Review*, n° 1208, 1997, p. 78-83.

VILLE, TRANSPORT ET URBANISME AU JAPON

OUVRAGES

AKATSUKA Yuzo, YOSHIDA Tsuneaki, *Systems for Infrastructure Development. Japan's Experience*, Tôkyô, Japan International Cooperation Development Publishing, 1999, 383 p.

AOKI Eiichi, IMASHIRO Mitsuhide, KATO Shin.ichi, WAKUDA Yasuo, *A History of Japanese Railways, 1872-1999*, Tôkyô, East Japan Railway Culture Foundation, 2000, 256 p. + annexes.

AVELINE, Natacha,

La ville et le rail au Japon. L'expansion des groupes ferroviaires privés à Tôkyô et Ôsaka, Paris, CNRS éditions, 2003, 238 p.

La bulle foncière au Japon, Paris, ADEF, 1995, 242 p.

BERQUE, Augustin,

Du geste à la cité. Formes urbaines et lien social au Japon, Paris, Gallimard, 1993, 248 p.

Vivre l'espace au Japon, Paris, PUF, 1982, 222 p.

Le Japon, gestion de l'espace et changement social, Paris, Flammarion, 1976, 344 p.

BERQUE, Augustin (dir.),

La maîtrise de la ville. Urbanité française, urbanité nippone II, Paris, Éditions de l'EHESS, 1994, 595 p.

La qualité de la ville. Urbanité française, urbanité nippone I, Tôkyô, Maison Franco-Japonaise de Tôkyô, 1987, 327 p.

BOURDIER Marc, « La dalle au Japon, passerelle New Look ? » et « Fiche technique – Shinjuku », in PATTYN, Christian (dir.), *L'urbanisme de dalles. Continuités et ruptures*, Paris, Presses de l'ENPC, 1995, p. 126-128 et 137-140.

BOURDIER Marc, PELLETIER, Philippe, (dir.), *L'archipel accaparé. La question foncière au Japon*, Paris, Éditions de l'EHESS, 2000, 310 p.

CYBRIWSKY, Roman,

Tokyo. The Shogun's City at the Twenty-first Century, Chichester, John Wiley & Sons Ltd, 1998, 260 p.

- Tokyo, the changing profile of an urban giant*, Boston (Mass.), G.K. Hall, 1991, 263 p.
- ERICSON, Steven J., *The Sound of the Whistle. Railroads and the State in Meiji Japan*, coll. Harvard East Asian Monographs 168, Cambridge (Mass.) and London, Council on East Asian Studies, Harvard University Press, 1996, 505 p.
- FIÉVÉ, Nicolas (dir.), *Atlas historique de Kyôto. Analyse spatiale des systèmes de mémoire d'une ville, de son architecture et de son paysage urbain*, Paris, UNESCO et éditions de l'Amateur, 2008, 528 p.
- FIÉVÉ, Nicolas, *L'architecture et la ville du Japon ancien*, Paris, Maisonneuve et Larose, 1996, 358 p.
- FIÉVÉ, Nicolas, WALEY, Paul, (eds), *Japanese Capitals in Historical Perspective. Place, Power and Memory in Kyoto*, Edo and Tokyo, London, RoutledgeCurzon, 2003, 417 p.
- HANES, Jeffrey E., *The City as Subject. Seki Hajime and the Reinvention of Modern Osaka*, Berkeley and Los Angeles, University of California Press, 2002, 348 p.
- GALLIAN, Claire, SEKINE Tsutomu, *Lexique franco-japonais de termes d'urbanisme*, programme franco-japonais sur les aménités urbaines, Paris, Ministère des Affaires étrangères / DGRCSST / DDCSTE, 1990, 61 p.
- HAVENS, Thomas R. H., *Architects of affluence: the Tsutsumi family and the Seibu-Saison Enterprises in twentieth-century Japan*, Cambridge (Mass.), Council on East Asian Studies, 1994, 335 p.
- HEIN, Carola, « Visionary Plans and Planners. Japanese Traditions and Western Influences », in FIÉVÉ, Nicolas, WALEY, Paul, (eds), *Japanese Capitals in Historical Perspective. Place, Power and Memory in Kyoto, Edo and Tokyo*, London, RoutledgeCurzon, 2003, p. 309-346.
- HEIN, Carola, « The Transformation of Planning Ideas in Japan and its Colonies », in NASR, Joe, VOLAIT, Mercedes (eds), *Urbanism: Imported or Exported?*, Chichester, Wiley-Academy, 2003, p. 51-82.
- HEIN, Carola, ISHIDA Yôrifusa, DIEFENDORF, Jeffrey M., (eds), *Reconstructing Urban Japan after 1945*, New York, Palgrave MacMillan Press, 2003, 274 p.
- CHIKAWA Hirô, « Reconstructing Tokyo: The Attempt to Transform a Metropolis », in HEIN, Carola, ISHIDA Yôrifusa, DIEFENDORF, Jeffrey M., (eds), *Reconstructing Urban Japan after 1945*, New York, Palgrave MacMillan Press, 2003, p. 50-67.
- ISHIZUKA Hiromichi, ISHIDA Yôrifusa, (eds), *Tokyo: Urban Growth and Planning, 1868-1988*, Tôkyô, Tokyo Metropolitan University / Center for Urban Studies, 1988, 129 p.
- JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY, MINISTRY OF LAND, INFRASTRUCTURE AND TRANSPORT (eds.), *Urban Planning system in Japan*, Tôkyô, JICA, 2007 (2^e édition), 70 p.
- JINNAI Hidenobu, *Tokyo. A Spatial Anthropology*, Berkeley, University of California Press, 1995 (1^{ère} édition en japonais : 1992), 236 p.
- KAMINAGAI Yo, « Les pôles multimodaux de Tokyo », in MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU TOURISME (dir.), *Équipements et métiers de la multimodalité*, Séminaire de recherche « Les lieux-Mouvements de la ville », Paris, Plan urbain, DRAST, RATP et SNCF, 1996, vol. 4, 239 p.
- KARAN, Pradyumna, STAPLETON, Kristin, (eds), *The Japanese City*, Lexington (Ken.), The University Press of Kentucky, 1997, 250 p.
- KATÔ Akinori, *Japanese Open Space as an Amenity. Plaza, Square and Pedestrian Space*, Tôkyô, Process Architecture Co., 1993, 160 p.
- KIRA Moriko, TERADA Mariko, (ed.), *Japan. Towards Totalscape. Contemporary Japanese Architecture, Urban Design and Landscape*, Rotterdam, NAI Publishers, 2000, 332 p.
- KITAGAWA Daijirô, « Formation de l'espace nodal ferroviaire : Paris et Tôkyô », thèse de doctorat sous la direction d'André Guillerme, École nationale des Ponts et Chaussées, 1999, tomes I et II, 418 p. et n. p.
- KORNHAUSER, David H., *Urban Japan, its foundations and growth*, London, Longman Group Ltd, 1976, 180 p.
- KURAL, René, *Architecture of the Information Society. The World City Expressed Through the Chaos of Tokyo*, Copenhagen, Royal Danish Academy of Fine Art – School of Architecture Publisher, 2000, 239 p.

- MARMIGNON, Patricia, *Paysage et socialité à Ôsaka depuis Meiji. La création de l'urbain et du périurbain au Japon : vers une nouvelle socialité ?*, Sarrebrück, Éditions universitaires européennes, 2010, 258 p.
- MIZUTANI Fumitoshi, *Japanese Urban Railways. A Private-Public Comparison*, Aldershot, Avebury Publisher, 1994, 209 p.
- NAKAMURA Hachiro, « Urban Growth in Prewar Japan », in FUJITA Kuniko, CHILD HILL, Richard, (eds), *Japanese Cities in the World Economy*, Philadelphia, Temple University Press, 1993, p. 26-49.
- NARAZAKI Muneshige, *Hiroshige. The 53 Stations of the Tokaido*, Tôkyô, New York & San Francisco, Kodansha International, 1977 (édition originale : 1969), 92 p.
- NISHIKAWA Osamu, NÔ Toshio, SUZUKI Hideo, TAKEUCHI Keiichi, YAZAWA Taiji / THE ASSOCIATION OF JAPANESE GEOGRAPHERS (ed.), *Geography of Japan*, n° 4, Tôkyô, Teikoku-shôin, 1980, 440 p.
- ÔNO Hidetoshi (ed.), *Towards the Fiber City. An investigation of Sustainable City Form*, Tôkyô, MPF Press, 2004, 143 p.
- PELLETIER, Philippe,
Atlas du Japon. Une société face à la post-modernité, Paris, Autrement, 2008, 79 p.
- « Le Japon », in GENTELLE, Pierre, PELLETIER, Philippe, (dir.), *Chine. Japon. Corée*, coll. Géographie Universelle, Paris-Montpellier, Belin-Reclus, 1994, p. 224-430.
- « La structuration socio-spatiale des villes japonaises », in BERQUE, Augustin (dir.), *La maîtrise de la ville. Urbanité française, urbanité nippone*, Paris, Éditions de l'EHESS, 1994, p. 361-375.
- « Les Villes Hautes », in BERQUE, Augustin (dir.), *La maîtrise de la ville. Urbanité française, urbanité nippone*, Paris, Éditions de l'EHESS, 1994, p. 393-412.
- PITTE, Jean-Robert, « La gare, centre de la ville japonaise », in BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline, DÉZERT, Bernard, (coord.), *La grande ville : enjeu du XXI^e siècle. Mélanges en hommage à Jean Bastié*, Paris, PUF, 1991, p. 327-333.
- POPHAM, Peter, *Tokyo. The City at the End of the World*, Tôkyô, Kodansha International, 1985, 191 p.
- ROZMAN, Gilbert,
 « Urban Transformation », in JANSEN, Marius B., HALL, John W., (eds), *The Cambridge History of Japan* [Vol. 5: The Nineteenth Century], Cambridge, Cambridge University Press, 1989, p. 533-548.
- « Castle Towns in Transition », in JANSEN, Marius B., ROZMAN, Gilbert, (eds), *Japan in transition. From Tokugawa to Meiji*, Princeton, Princeton University Press, 1988, p. 318-346.
- Urban Network in Ch'ing China and Tokugawa Japan*, Princeton (N. J.), Princeton University Press, 1973, 355 p.
- SACCHI, Livio, *Tokyo : architecture et urbanisme*, Paris, Flammarion, 2005 (1^{ère} édition en anglais : 2004), 249 p.
- SCOCCIMARRO, Rémi, « Le rôle structurant des avancées sur la mer dans la baie de Tôkyô », thèse de doctorat sous la direction Philippe Pelletier, Université de Lyon II, 2007, 272 p.
- SEIDENSTICKER, Edward,
Tokyo Rising: The City since the Great Earthquake, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1991 (1^{ère} édition : 1990), 362 p.
- Low City, High City: Tokyo from Edo to the Earthquake*, New York, Alfred A. Knopf, 1983, 301 p.
- SHELTON, Barrie, *Learning from the Japanese City. West meets East in Urban Design*, London and New York, E & FN Spon, 1999, 210 p.
- SORENSEN, André, *The Making of Urban Japan. Cities and planning from Edo to the Twenty-first Century*, London and New York, Nissan Institute / Routledge Japanese Studies Series, 2002, 386 p.
- TAKEYAMA Minoru, *Transportation Facilities. New Concepts in Architecture and Design*, Tôkyô, Meisei Publication, 1997, 224 p.

TARDITS, Manuel, « Initiateurs urbains. Gares et grands magasins », in BERQUE, Augustin (dir.), *La maîtrise de la ville. Urbanité française, urbanité nipponne II*, Paris, École des hautes études en sciences sociales, 1994, p. 309-320.

TERAO Hitoshi, « Le droit de l'urbanisme au Japon », in GROUPEMENT DE RECHERCHE SUR LES INSTITUTIONS ET LE DROIT DE L'AMENAGEMENT, DE L'URBANISME ET DE L'HABITAT (dir.), *Annuaire français du droit de l'urbanisme et de l'habitat, 2000*, Paris, Dalloz, 2000, p. 579-588.

TRAGANOU, Georgia, *The Tokaido Road. Travelling and Representation in Edo and Meiji Japan*, London, Routledge-Curzon, 2003, 304 p.

VAPORIS, Constantine N., *Breaking Barriers. Travel and the State in Early Modern Japan*, Cambridge (Mass.)/London, Harvard University Press, 1994, 373 p.

VILLE DE TÔKYÔ (dir.), *Cent ans d'urbanisme à Tôkyô*, coll. Bibliothèque municipale de Tôkyô n° 28, Tôkyô, Ville de Tôkyô, 1994, 101 p.

VON VERSCHUER, Charlotte : « Les voies de communication et les transports à l'époque de Heian », in FIÉVÉ, Nicolas (dir.), *Atlas historique de Kyôto. Analyse spatiale des systèmes de mémoire d'une ville, de son architecture et de son paysage urbain*, Paris, UNESCO et éditions de l'Amateur, 2008, p. 95-99.

WALEY, Paul,

Tokyo: City of Stories, New York, Weatherhill, 1991, 270 p.

Tokyo Now & Then. An Explorer's Guide, New York, Weatherhill, 1984, 502 p.

WATANABE Shun-ichi J., « Metropolitanism as a Way of Life: the case of Tokyo, 1868-1930 », in SUTCLIFFE, Anthony, (ed.), *Metropolis 1890-1940*, London, Mansell, 1984, p. 403-429.

ARTICLES DE PÉRIODIQUES ET NUMÉROS SPÉCIAUX :

AOKI Makoto, « Railway Operators in Japan. Central Tokyo », *Japan Railway & Transport Review*, n° 30, March 2002, p. 42-53.

AVELINE, Natacha (dir.), « Regards croisés sur les formes de la ville japonaise », *Daruma*, n° 3, Printemps 1998.

EKISTICS, « Japan's organization of space », n° 289, July-August 1981.

FAIVRE D'ARCIER, Bruno,

« Ville et grande vitesse au Japon », *Transports urbains*, n° 76, juillet-septembre 1992, p. 19-26.

« Transport et commerce au Japon », *Transport public*, n° 827, mai 1985, p. 21-26.

FUJIMORI Terunobu (conversation avec Maki Fumihiko et Ôno Hidetoshi), « Designing the City with Lines », *The Japan Architect*, n° 63, Autumn 2006, p. 68-73.

HAMAGUCHI Ryûichi, « The New Tokaido Line », *The Japan Architect*, n° 111, August 1965, p. 71-84.

HASHIZUME Susumu, YAMAMOTO Kôji, « Design of the Stations and Trains of JR East Railway Company », *JR East Technical Review*, n° 4, s. d. (approx. 2003), p. 14-22.

HEIN, Carola, « *Machi*. Neighborhood and Small Town—The Foundation for Urban Transformation in Japan », *Journal of Urban History*, vol. 35, n°1, November 2008, p. 75-107.

ISHIDA Yorifusa, « Hausse des coefficients d'occupation des sols et environnement urbain », *Daruma*, n° 3, Printemps 1998, p. 101-133.

ITÔ Kuniaki, CHIBA Masatsugu, « Railway Stations and Local Communities in Japan », *Japan Railway & Transport Review*, n° 28, 2001, p. 4-17.

JAPAN ARCHITECT (THE),

« Tokyo 2050 Fiber City », n° 63, Autumn 2006.

« Tokyo Transformation », n° 367-368, November-December 1987.

JAPAN RAILWAY & TRANSPORT REVIEW,

- « Development of Stations and Surrounding Areas », n° 56, December 2010.
- « 20 Years After JNR Privatization. Vol. 2 », n° 49, March 2008.
- « 20 Years After JNR Privatization », n° 47, March 2007.
- KAWAZOE Noboru, « Topological Spaces », *The Japan Architect*, n° 137, December 1967, p. 77-78.
- KONNO Akira, SEGUCHI Tetsuo, « Regional Comprehensive Development of Japan », *DISP*, n° 88, April 1987, p. 53-56.
- KURATA Naomichi, « Lo spazio in concorrenza. Ferrovie private e sviluppo urbano / Spatial competition. Private railways and urban development », *Casabella*, n° 608-609, 1994, p. 100-107.
- MASAI Yasuo, « The contemporary Japanese townscape », in THE ASSOCIATION OF JAPANESE GEOGRAPHERS (ed.), *Japanese Cities: A Geographical Approach*, n° 2, 1970, p. 97-108.
- PERNICE, Raffaele, « The Transformation of Tokyo During the 1950s and Early 1960s. Projects Between City Planning and Urban Utopia », *Journal of Asian Architecture and Building Engineering*, n° 260, November 2006, p. 253-260.
- PROCESS ARCHITECTURE,
- « Tokyo, Hope and Recovery. Urban Civilization and Environment », n° 129, March 1996.
- « Tokyo Urban Language », n° 49, July 1984.
- ROTY, Thierry, « Eki (le relais), la gare au Japon », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 71 : « Gares en mouvements », juin 1996, p. 74-85.
- SAITO Takahiko, « Japanese Private Railway Companies and their Business Diversification », *Japan Railway & Transport Review*, n° 10, January 1997, p. 2-9.
- SANO Shôichi, « The Station Center in Japan », *The Japan Architect*, May 1963, p. 54.
- SANS AUTEUR, « Tokyo. Remodélacion de trois secteurs », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 118, décembre 1964-janvier 1965, p. 98.
- SATO, Louis, URATEC, « Tôkyô. La conception du réseau ferré », *Paris-Projet*, n° 7, 1972, p. 70-75.
- SATÔ Michio, « Transportation Museum in Tokyo and Railway Heritage Conservation », *Japan Railway & Transport Review*, n° 43-44, March 2006, p. 6-15.
- SEGECE, « Tôkyô, Ôsaka. Les équipements commerciaux souterrains », *Paris-Projet*, n° 7, 1972, p. 76-89.
- SENRI ETHNOLOGICAL STUDIES, « Japanese Civilization in the Modern World: II. Cities and Urbanization », n° 19, 1986.
- SHAPIRA, Philip, MASSER, Ian, EDGINGTON, David W., (ed.), « Planning for Cities and Regions in Japan », *Town Planning Review Special Studies*, n° 1, Liverpool, Liverpool University Press, 1994.
- SMITH II, Henry D., « Tokyo as an Idea: An Exploration of Japanese Urban Thought Until 1945 », *Journal of Japanese Studies*, n° 4-1, 1978, p. 45-79.
- SORENSEN, André,
- « Urban planning and civil society in Japan: Japanese urban planning development during the 'Taisho Democracy' period (1905-31) », *Planning Perspectives*, vol. 16, n° 4, October 2001, p. 383-406.
- « Subcentres and Satellite Cities: Tokyo's 20th Century Experience of Planned Polycentrism », *International Planning Studies*, vol. 6, n° 1, 2001, p. 9-32.
- STEWART, David B., « The New Station as Interface. An Overview of Image, Function, and Amenity », *Japan Railway & Transport Review*, n° 6, December 1995, p. 30-35.
- SUZUKI Takashi, « A Vision of Future Railway Stations », *Japan Railway & Transport Review*, n° 6, December 1995, p. 6-13.

TAKAO Arisue, AOKI Eiichi, « The development of railway network in the Tokyo region from the viewpoint of the metropolitan growth », in THE ASSOCIATION OF JAPANESE GEOGRAPHERS (ed.), *Japanese Cities: A Geographical Approach*, n° 2, 1970, p. 191-199.

TAKATSU Toshiiji, « The History and Future of High-Speed Railways in Japan », *Japan Railway & Transport Review*, n° 48, August 2007, p. 6-21.

TANGE Kenzô,

« Towards Urban Design », *The Japan Architect*, n° 178, September-October 1971, p. 17-20.

« On the Urban Core—A Report Submitted to the 8th CIAM, 1951 », *The Japan Architect*, n° 178, September-October 1971, p. 25.

« From Architecture to Urban Design », *The Japan Architect*, n° 130, May 1967, p. 23-27.

TANGE Kenzô & URTEC, « Lineage in Urban Design », *The Japan Architect / Special Edition*, n° 178, September-October 1971.

TIRY, Corinne,

« Le Plan pour Tôkyô (1960) : un modèle sans histoire ? », in KLEIN, Richard, LOUGUET, Philippe, (dir.), *Cahiers thématiques*, n° 2 : « La réception de l'architecture », Villeneuve d'Ascq / Paris, École d'Architecture de Lille/Jean-Michel Place, 2002, p. 133-141.

« Tôkyô Yamanote Line - Cityscape Mutations », *Japan Railway & Transport Review*, n° 13, September 1997, p. 4-11.

« Tôkyô : le chantier de la Yamanote Sen », *Urbanisme*, n° 295, juillet-août 1997, p. 21-25.

URUSHIMA, Andrea Y. F., « Genesis and culmination of Uzô Nishiyama's proposal of a 'model core of a future city' for the Expo 70 site (1960-73) », *Planning Perspectives*, n° 22, October 2007, p. 391-416.

VAPORIS, Constantine N., « Post Stations and Assisting Villages », *Monumenta Japonica*, vol. 41, n° 4, Winter 1986, p. 414.

ARCHITECTURE JAPONAISE CONTEMPORAINE, HISTOIRE ET THÉORIE

OUVRAGES

ALTHERR, Alfred, *3 Japanese Architects: Mayekawa, Tange, Sakakura*, Teufen, Arthur Niggli AG, 1968, 179 p.

BANHAM, Reyner, SUZUKI Hiroyuki (eds), *Contemporary Architecture of Japan, 1958-1984*, London, The Architectural Press, 1985, 224 p.

BOGNAR, Botond,

Contemporary Japanese Architecture. Its Development and Challenge, New York, Van Nostrand Reinhold Company, 1985, 363 p.

Hiroshi Hara. *The 'Floating World' of his Architecture*, Chichester, Wiley-Academy, 2001, 272 p.

BOYD, Robin, *New Directions in Japanese Architecture*, London, Studio Vista, 1968, 128 p.

COALDRAKE, William H., *Architecture and Authority in Japan*, London, Routledge, 1996, 337 p.

FIÉVÉ, Nicolas,

« Pouvoir politique, modernité architecturale et paysage urbain dans le Japon de l'ère Meiji. L'hôtel Impérial de Tôkyô », in SANJUAN, Thierry (dir.), *Les grands hôtels en Asie. Modernité, dynamiques urbaines et sociabilité*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2003, p. 13-53.

- « Architecture et patrimoine au Japon : les mots du monument historique », in DEBRAY, Régis (dir.), *L'abus monumental ?*, Paris, Fayard, 1999, p. 323-345.
- FRAMPTON, Kenneth, KUDO Kunio, VINCENT, Keith, *Japanese Building Practice from Ancient Times to the Meiji Period*, New York, Van Nostrand Reinhold & Columbia University, 1997, 167 p.
- GUIHEUX, Alain, *Kisho Kurokawa. Le Métabolisme, 1960-1975*, Paris, Centre Georges Pompidou, 1997, 65 p.
- ISOZAKI Arata, *Arata Isozaki. Four Decades of Architecture*, Los Angeles, Museum of Contemporary Art, 1998, 239 p.
- JACQUET, Benoît, « Les principes de monumentalité dans l'architecture moderne : analyse du discours architectural dans les premières œuvres de Tange Kenzô (1936-1962) », thèse de doctorat sous la direction de Jean-Louis Cohen et Nicolas Fiévé, Université de Paris VIII, 2007, 674 p.
- KANAI Akihiko, « Les gares françaises et japonaises, halle et bâtiment principal. Une recherche comparative », thèse de doctorat sous la direction d'Antoine Picon, École nationale des Ponts et Chaussées, 2005, deux tomes, 756 p.
- KAWAZOE Noboru, *L'architecture japonaise d'aujourd'hui*, Tôkyô, The Japan Foundation, 1973 (1^{ère} édition en anglais : 1965 ; trad. française augmentée : Jacques Pezeu-Massabuau), 101 p.
- KNABE, Christopher, NOENNIG, Joerg Rainer, (eds), *Shaking the Foundations. Japanese Architects in Dialogue*, Munich-London-New York, Prestel Verlag, 1999, 160 p.
- KOOLHAAS, Rem, OBRIST, Hans Ulrich, *Project Japan. Metabolism Talks...*, Köln, Taschen, 2011, 719 p.
- KULTERMANN, Udo,
Kenzo Tange, 1946-69. Architecture et urbanisme, Zürich, Artemis, 1970, 303 p.
Architecture nouvelle au Japon, Paris, Albert Morancé, 1960, 180 p.
- KUROKAWA Kisho, *Metabolism in Architecture*, London, Studio Vista, 1977, 208 p.
- MAKI Fumihiko (ed.),
Nurturing Dreams. Collected Essays on Architecture and the City, Cambridge (Mass.), The MIT Press, 2008, 274 p.
Fumihiko Maki: Buildings and Projects, London, Thames and Hudson, 1997, 272 p.
- MASUDA Tomoya, *Japon*, Fribourg, Office du Livre, 1969, 192 p.
- MORI ART MUSEUM (ed.), *Metabolism, the City of the Future. Dreams and Visions of Reconstruction in Postwar and Present-Day Japan*, Tôkyô, Shinkenchiku-sha, 2011, 336 p.
- LIN Zhongjie, *Kenzo Tange and the Metabolist Movement. Urban Utopias of Modern Japan*, London & New York, Routledge, 2010, 270 p.
- NORMENT, Kate (ed.), *Arata Isozaki. Architecture 1960-1990*, Los Angeles, The Museum of Contemporary Art, 1991, 304 p.
- OSHIMA Ken Tadashi, *International Architecture in Interwar Japan. Constructing Kokusai Kenchiku*, Seattle & London, University of Washington Press, 2009, 334 p.
- RICHARDS, James Maude, *An Architectural Journey in Japan*, London, The Architectural Press, 1963, 192 p.
- ROSS, Michael Franklin, *Beyond Metabolism: The New Japanese Architecture*, New York, Architectural Record – McGraw-Hill, 1978, 200 p.
- STEWART, David B., *The making of a modern Japanese architecture. 1868 to the present*, Tokyo and New York, Kodansha international, 1988, 304 p.
- TAYLOR, Jennifer, *The Architecture of Fumihiko Maki*, Basel, Birkhäuser, 2003, 200 p.
- TEMPEL, Egon, *New Japanese Architecture*, New York & Washington, Praeger, 1969, 224 p.

ARTICLES DE PÉRIODIQUES ET NUMÉROS SPÉCIAUX :

ARCHITECTURE D'AUJOURD'HUI (L'),

« Japon », n° 338, janvier-février 2002.

« Japon », n° 127, septembre 1966.

« Japon », n° 98, octobre-novembre 1961.

ARCHITECTURAL DESIGN, « The Metabolists in Japan », n° 34, October 1964.

FUTAGAWA Yukio (ed.), *GA Architect*, n° 13, « Hiroshi Hara », Tôkyô, A.D.A. Edita, 1993, 250 p.

KÔJIRO Yûichiro, « Fumihiko Maki. The Man and His Works », *The Japan Architect*, n° 161, 1970, p. 43-46.

KOMADA Tomohiko, « Organisation et financement des immeubles à usages multiples », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 65, mai 1956, p. 86.

KUROKAWA Noriaki, « Two Systems of Metabolism », *The Japan Architect*, n° 137, December 1967, p. 80-83.

MAKI Fumihiko, « The Theory of Group Form », *The Japan Architect*, n° 161, February 1970, p. 39-42.

MURAMATSU Teijirô, « Balancing a long-range plan with short-range effects », *The Japan Architect*, vol. 49, n° 212, August 1974, p. 42-48.

ONOBAYASHI Hiroki,

« A profile of Kenzo Tange and the urbanists and architects team », *The Japan Architect*, n° 140, April 1968, p. 32-34.

« The Architectural Theory of Noriaki Kurokawa », *The Japan Architect*, n° 137, December 1967, p. 79.

ÔTAKA Masato, « The theory and background of Artificial Land », *The Japan Architect*, n° 144, August 1968, p. 27-30.

PROCESS ARCHITECTURE, « Sakakura Associates. Half a Century in Step with Postwar Japanese Modernism », n° 110, May 1993.

SANS AUTEUR, « 50 Years since Group Form. Interview with Fumihiko Maki », *The Japan Architect*, n° 78, Summer 2010, p. 4-7.

SASAKI Hiroshi, « High-rise architecture and design restrictions », *Process Architecture*, n° 28, March 1982, p. 113-115.

TIRY, Corinne, « Shibuya, Shinjuku, Ikebukuro. Trois gares à Tôkyô », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 338, janvier-février 2002, p. 98-101.

ARCHITECTURE CONTEMPORAINE, HISTOIRE ET THÉORIE

OUVRAGES

ALLEN, Stan, MCQUADE, Marc, (eds), *Landform Building*, Baden, Lars Müller Publishers, 2011, 479 p.

BANHAM, Reyner, *Megastructure. Urban Futures of the Recent Past*, London, Thames and Hudson, 1976, 224 pages.

BENEVOLO, Leonardo, *Histoire de l'architecture moderne. Les conflits et l'après-guerre*, Paris, Dunod, 1999 (1^{ère} édition en italien : 1960), tome III, 310 p.

CURTIS, William J. R., *Modern Architecture since 1900*, London, Phaidon, 1996 (édition originale : 1982), 736 p.

DAHINDEN, Justus, *Structures urbaines de demain : analyses, thèses, projets*, Paris, Éditions du Chêne, 1972, 222 p.

FENTON, Joseph, *Hybrid Buildings*, New York, Princeton Architectural Press, 1985, 42 p.

FRAMPTON, Kenneth,

Modern Architecture. A Critical History, London, Thames & Hudson, 2007 (édition originale : 1980), 424 p.

« Megaform as Urban Landscape », in CARTER, Brian (ed.), *1999 Raoul Wallenberg Lecture*, New York, The University of Michigan, Taubman College of Architecture and Urban Planning, 1999, 48 p.

« The Generic Street as a Continuous Built Form », in ANDERSON, Stanford (ed.), *On Streets*, Cambridge (Mass.) and London, The MIT Press, 1978, p. 308-337.

GUIHEUX, Alain (dir.), *Collection d'architecture du Centre Georges Pompidou. Projets d'architecture*, Paris, Éditions du Centre Pompidou, 1998, 376 p.

JENCKS, Charles, *Modern Movements in Architecture*, Harmondsworth, Penguin Books, 1977 (1^{ère} édition : 1973), 432 p.

KEPES, György, *La structure dans les arts et dans les sciences*, Bruxelles, Éditions La Connaissance, 1967 (édition originale en anglais : 1965), 189 p.

LENIAUD, Jean-Michel (dir.), *Institutions, services publics et architecture, XVIII^e – XX^e siècle*, Paris / Genève, École pratique des hautes études / Droz, 2003, 176 p.

LENIAUD, Jean-Michel, BOUVIER, Béatrice, (dir.), *Les périodiques d'architecture, XVIII^e – XX^e siècle. Recherche d'une méthode critique d'analyse*, Paris, École nationale des chartes, 2001, 328 p.

LUCAN, Jacques, *Composition, non composition. Architecture et théories, XIX^e-XX^e siècles*, Lausanne, PPUR, 2009, 607 p.

O.M.A., KOOLHAAS, Rem and MAU, Bruce, *S,M,L,XL*, Rotterdam, 010 Publishers, 1995, 1 344 p.

PEVSNER, Nikolaus, *A History of Building Types*, Princeton (NJ), Princeton University Press, 1997 (1^{ère} édition : 1976), 352 p.

RAGON, Michel,

Histoire de l'architecture et de l'urbanisme modernes, Paris, Casterman, tome III, 1986, 408 p.

Le livre de l'architecture moderne, Paris, Robert Laffont, 1958, 356 p.

RILEY, Terence (ed.), *The Changing of the Avant-garde. Visionary Architectural Drawings from the Howard Gilman Collection*, New York, The Museum of Modern Art, 2002, 192 p.

ROUILLARD, Dominique, *Superarchitecture. Le futur de l'architecture 1950-1970*, Paris, Éditions de La Villette, 2004, 542 p.

RUDOFISKY, Bernard, *Architecture without Architects. A Short Introduction to Non-Pedigreed Architecture*, New York, Doubleday, 1964, 157 p.

ARTICLES DE PÉRIODIQUES ET NUMÉROS SPÉCIAUX :

FRAMPTON, Kenneth, « Seven Points for the Millennium. An Untimely Manifesto », *The Architectural Review*, November 1999, p. 76-80.

TIRY, Corinne, « La mobilité en projets. Formes d'invention de nouvelles relations entre architecture, ville et paysage », in KLEIN, Richard, LOUGUET, Philippe et VERMANDEL, Frank, (dir.), *Cahiers thématiques*, n° 10, Paris / Villeneuve d'Ascq, Éditions FMSH / ENSAPL, 2010, p. 53-63.

VILLE ET URBANISME

OUVRAGES

- ASCHER François, *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob, 1995, 347 p.
- BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline, DÉZERT, Bernard, (coord.), *La grande ville : enjeu du XXI^e siècle. Mélanges en hommage à Jean Bastié*, Paris, PUF, 1991, 622 p.
- BODDY, Trevor, « Underground and overhead: building the analogous city », in SORKIN, Michael (ed.), *Variations on a Theme Park. The New American City and the End of Public Space*, New York, Hill and Wang, 1996 (1^{ère} édition : 1992), p. 123-153.
- BRANZI, Andrea, *Nouvelles de la métropole froide. Design et seconde modernité*, Paris, éditions du Centre Georges Pompidou, 1991 (1^{ère} édition en italien : 1988), 143 p.
- BRUNET, Roger, FERRAS, Robert, THERY, Hervé, (dir.), *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique*, Montpellier/Paris, éditions Reclus/La Documentation française, 1993 (1^{ère} édition : 1992), 518 p.
- BUCHANAN, Colin (ed.), *Traffic in Towns: A Study of the Long Term Problems of Traffic in Urban Areas*, London, Her Majesty's Stationery Office, 1963, 224 p.
- BUSQUETS, Joan, CORREA, Felipe, (eds), *Cities X Lines. A New Lens for the Urbanistic Project*, Cambridge (Mass.), Harvard University & Nicolodi Editore, 2006, 343 p.
- CASTELLS, Manuel, *La société en réseaux. L'ère de l'information*, Paris, Fayard, 2001 (édition originale en anglais : 1996), 671 p.
- CASTEX, Jean, *Chicago 1910-1930. Le chantier de la ville moderne*, Paris, Éditions de La Villette, 2009, 396 p.
- CHOAY, Françoise, *L'urbanisme. Utopies et réalités*, Paris, Seuil, 1965, 448 p.
- DUPUY, Gabriel, *L'urbanisme des réseaux. Théories et méthodes*, Paris, Armand Colin, 1991, 198 p.
- GOTTMANN, Jean, *Megalopolis. The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*, New York, Twentieth Century Fund, 1961, 810 p.
- HALL, Peter, *Cities of Tomorrow. An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century*, London, Blackwell, 2002 (1^{ère} édition : 1988), 553 p.
- HALPRIN, Lawrence, *Cities*, Cambridge (Mass.) & London, MIT, 1972 (Revised Edition of 1963), 240 p.
- MERLIN, Pierre, CHOAY, Françoise, (dir.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, PUF, 2009 (1^{ère} édition : 1988), 963 p.
- MITCHELL, William J., *The City of Bits. Space, Place, and the Infobahn*, Cambridge (Mass.), MIT Press, 1996, 225 p.
- MUMFORD, Eric, *The CIAM Discourse on Urbanism, 1928-1960*, Cambridge (Mass.) and London, MIT Press, 2000, 375 p.
- MUMFORD, Lewis, *From the Ground Up. Observations on Contemporary Architecture, Housing, Highway Building, and Civic Design*, New York, Harcourt, Brace and Company, 1956, 243 p.
- PATTYN, Christian (dir.), *L'urbanisme de dalles. Continuités et ruptures*, Paris, Presses de l'ENPC, 1995, 179 p.
- PRELORENZO, Claude, ROUILLARD, Dominique, (dir.),
La métropole des infrastructures, Paris, Picard, 2009, 330 p.
- Mobilité & esthétique. Deux dimensions des infrastructures territoriales*, Paris, L'Harmattan, 2000, 142 p.
- ROWE, Colin, KOETTER, Fred, *Collage City*, Paris, Éditions du Centre Pompidou, 1993 (édition originale en anglais : 1978), 270 p.
- SASSEN, Saskia, *La ville globale. New York-Londres-Tokyo*, Paris, Descartes & Cie, 1996 (édition originale en anglais : 1991), 533 p.

SECCHI, Bernardo, *Première leçon d'urbanisme*, Marseille, Parenthèses, 2006 (édition originale en italien : 2000), 157 p.

SUTCLIFFE, Anthony (ed.), *Metropolis 1890-1940*, London, Mansell, 1984, 468 p.

ARTICLES DE PÉRIODIQUES ET NUMÉROS SPÉCIAUX :

ANNALES DE LA RECHERCHE URBAINE (LES), « Les échelles de la ville », n° 82, mars 1999.

GOTTMANN, Jean, « The evolution of urban centrality », *Ekistics*, n° 233, April 1975, p. 220-228.

OASE / JOURNAL FOR ARCHITECTURE, « Urban Formation & Collective Spaces », n° 71, 2006.

GARE ET TRANSPORT, FORMES ARCHITECTURALES ET URBAINES

OUVRAGES

CASTEX, Jean, « Couvrir la voie ferrée : la gare d'Orsay à Paris, Grand Central Station à New York », in PRELORENZO, Claude (dir.), *Infrastructures, villes et territoires*, Paris, L'Harmattan, 2000, 279 p.

DETHIER, Jean (dir.), *Le temps des gares*, Paris, Centre Georges Pompidou, 1978, 159 p.

EDWARDS, Brian, *The Modern Station. New Approaches to Railway Architecture*, London, Spon Press & Routledge, 1996, 186 p.

GRILLET-AUBERT, Anne, GUTH, Sabine, *Transport et architecture du territoire. Recherche : état des lieux et perspectives*, Paris, éditions Recherches / IPRAUS, coll. Questionnements, 2003, 155 p.

JOSEPH, Isaac (dir.), *Histoire des gares. Histoire urbaine*, Actes du séminaire « Les lieux-Mouvements dans la ville », Paris, METT / Plan Urbain / DRAST, 1995, 173 p.

MAZZONI, Cristiana, *Gares. Architectures 1990-2010*, Arles / Milano, Actes Sud / Motta, 2001, 278 p.

MAZZONI, Cristiana (dir.), *Lieux-gares dans la ville d'aujourd'hui. Une articulation nouvelle d'espaces à valeur structurante*, Paris, rapport de recherche METLTM-PUCA, 325 p.

MEEKS, Carroll L. V., *The Railroad Station. An Architectural History*, Secaucus (N. J.), Castle Books, 1978 (1^{ère} édition : 1956), 203 p.

PARISSIEN, Steven, *Station to Station*, London, Phaidon, 1997, 240 p.

PICON-LEFEBVRE, Virginie,

Paris-ville moderne : Maine-Montparnasse et La Défense, 1950-1975, Paris, Norma, 2003, 326 p.

« La dalle, moyen de séparation des trajets à des vitesses variables. Deux références théoriques disponibles au cours de la période 1950-1970 », in PRELORENZO, Claude, ROUILLARD, Dominique, (dir.), *Mobilité & esthétique*, Paris, L'Harmattan, 2000, p. 29-35.

RAGON, Michel, *L'architecture des gares. Naissance, apogée et déclin des gares de chemin de fer*, Paris, Denoël, 1984, 108 p.

RICHARDS, Brian, *New Movement in Cities*, London & New York, Studio Vista & Reinhold, 1966, 96 p.

SCHIVELBUSCH, Wolfgang, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the 19th Century*, Berkeley, The University of California Press, 1986 (édition originale en allemand : 1977), 203 p.

SMETS, Marcel, SHANNON, Kelly, *The Landscape of Contemporary Infrastructure*, Rotterdam, NAI Publishers, 2010, 272 p.

STILGOE, John R., *Metropolitan Corridor. Railroads and the American Scene*, New Haven and London, Yale University Press, 1983, 397 p.

TIRY, Corinne, *Les mégastructures du transport. Typologie architecturale et urbaine des grands équipements de la mobilité*, Lyon, CERTU, 2008, 144 p.

ARTICLES DE PÉRIODIQUES ET NUMÉROS SPÉCIAUX :

ANNALES DE LA RECHERCHE URBAINE (LES), « Gares en mouvements », n° 71, juin 1996.

ANNALES DES PONTS ET CHAUSSEES (LES), « Gares et urbanisation », n° 89, avril 1999.

BOWIE, Karen, « De la gare du XIX^e siècle au lieu-mouvement. Évolution ou rupture ? », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 71, juin 1996, p. 14-23.

DE POLI, Aldo, « La piazza verticlae / The vertical piazza », *Interni*, n° 456, Dicembre 1995, p. 72-77.

LAMBERT, Michèle, « Les problématiques du chemin de fer dans la ville, 1830-1855 », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 5-6, automne 1991-Printemps 1992, p. 197-235.

NOTARNICOLA, Donato, POUPARDIN, François, « Un siècle d'architecture ferroviaire : le bâtiment voyageurs comme espace de représentation urbaine des chemins de fer, de 1837 à 1937 », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 5-6, automne 1991-Printemps 1992, p. 91-126.

PORTNOÏ, Anne, « Terrace revival. Le bâtiment-infrastructure en Grande-Bretagne, 1955-1975 », *Marnes. Documents d'architecture*, n° 1, 2011, p. 95-131.

REVUE D'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER, « Les chemins de fer dans la ville », n° 5-6, automne 1991-Printemps 1992.

SOURCES ET RÉFÉRENCES EN LANGUE JAPONAISE

NB : Les documents bilingues sont référencés dans la rubrique précédente « Sources et références en langues occidentales ».

SOURCES (DONNÉES ET PROJETS) :

EIDAN, TÔKYÛ, KEIÔ. SANJA KAIHATSU JIMU KYOKU (EIDAN, TÔKYÛ, KEIÔ. JOINT-VENTURE DES TROIS SOCIÉTÉS), *Shibuya Dôgenzaka ichôme kaihatsu keikaku no oshirase (Rapport sur le projet Shibuya Dôgenzaka ichôme)*, Tôkyô, 1994, 13 p.

営団、東急、京王。三社開発事務局「渋谷道玄坂一丁目開発計画のお知らせ」東京、1994年。

IGUCHI Etsuo, IKUTA Makoto, *Tôkyô konjaku aruku chizuchô (Parcours cartographique dans le Tôkyô d'hier et d'aujourd'hui)*, Tôkyô, Gakken bijuaru shinsho, 2010, 192 p.

井口悦男、生田誠「東京今昔歩く地図帖」東京、学研ビジュアル新書、2010年。

KABUSHIKI-GAISHA JR HIGASHI NIHON KENCHIKU SETSUKAI JIMUSHO (KJRHKKJ, SOCIÉTÉ DU BUREAU D'ARCHITECTURE DE JR EST), (dir.), *1700 no shôzô. JR higashi nihonzen eki shashinshû (1700 portraits. Collection photographique de toutes les gares de JR Est)*, Tôkyô, KJRHKKJ, 2009, 295 p.

株式会社ジェイアール東日本建築設計事務所（編集）「1700の肖像。JR 東日本全駅写真集」東京、株式会社ジェイアール東日本建築設計事務所、2009年。

KEIHANSHIN TOSHIKEN KÔTSÛ KEIKAKU KYÔGikai (KTKKK, ASSOCIATION POUR LA PLANIFICATION DU TRAFIC DE LA CONURBATION KEIHANSHIN) (dir.), *Keihanshin toshiken no hito no ugoki. Daisankai pâson torippu chôsa kara. '92/3 (Mobilité au sein de la conurbation Keihanshin. 3^e grande enquête déplacements. Mars 1992)*, Ôsaka, KTKKK, 1992, 29 p.

京阪神都市圏交通計画協議会「京阪神都市圏の人の動き。第三回パーソントリップ調査から。'92/3」大阪、京阪神都市圏交通計画協議会、1992年。

KUROKAWA Noriaki, « *Shin Tôkyô keikaku an (Plan du nouveau Tôkyô) / City Plan for New Tokyo* », *Kenchiku bunka*, n° 155, septembre 1959, p. 27-32.

黒川紀章「新東京計画案」建築文化、9月1959年。

ÔSAKA SHI TOSHI KÔGAKU JÔHÔ SENTÂ (dir.), *Osaka-Millennium City / Sen nen toshi Ôsaka. Machi zukuri monogatari*, Ôsaka, Ôsaka shi toshi kôgaku jôhô sentâ, 1999, 124 p.

大阪市都市工学情報センター（編集）「千年都市大阪。まちづくり物語」大阪、大阪市都市工学情報センター、1999年。

ÔTAKA Masato, « *Tôkyôwan ue toshi no teian (Proposition urbaine sur la baie de Tôkyô) / City Planning Scheme over Tokyo Bay* », *Kenchiku bunka*, n° 148, février 1959, p. 39-42.

大高正人「東京湾上都市の提案」建築文化、2月1959年。

SAKAKURA HYAKUE, *Oki na sei. Kenchikuka Sakakura Junzô no shôgai (Une grande voie. La vie de l'architecte Sakakura Junzô)*, Tôkyô, Kajima shuppankai, 1975, 189 p.

坂倉百会「大なる声。建築家坂倉準三の生涯」東京、鹿島出版会、1975年。

SAKAKURA JUNZÔ KENCHIKU KENKYÛJO (ATELIER D'ARCHITECTURE SAKAKURA JUNZÔ), « *Shinjuku nishi-guchi hiroba. Chika chûshajô (Place de l'accès ouest de Shinjuku. Parking souterrain)* », *Kenchiku*, n° 3, mars 1967, p. 55-61.

坂倉準三建築研究所「新宿西口広場。地下駐車場」建築、3月1967年。

SHINKENCHIKU, « *Sakakura kenchiku kenkyûjo. Asoshieitsu no katachi* (Atelier d'architecture Sakakura. Un modèle d'associés) / The Architecture of Sakakura Associates », n° 9, septembre 1999.

新建築「坂倉建築研究所。アソシエイツのかたち」9月1999年。

SUZUKI Hiroyuki, HATSUDA Tôru, (eds),

Zumen de miru toshi kenchiku no Shôwa / Urban Architecture in Showa: A Visual Anthology, Tôkyô, Kashiwashobo, 1998, 272 p.

鈴木博之、初田亨、(編集)「図面でみる都市建築の昭和」東京、柏書房、1998年。

Zumen de miru toshi kenchiku no Taishô / Urban Architecture in Taisho: A Visual Anthology, Tôkyô, Kashiwashobo, 1992, 240 p.

鈴木博之、初田亨、(編集)「図面でみる都市建築の大正」東京、柏書房、1992年。

Zumen de miru toshi kenchiku no Meiji / Urban Architecture in Meiji: A Visual Anthology, Tôkyô, Kashiwashobo, 1990, 222 p.

鈴木博之、初田亨、(編集)「図面でみる都市建築の明治」東京、柏書房、1990年。

TAMAI Tetsuo, (dir.), *Yomigaeru Meiji no Tôkyô – Tôkyô jûgoku shashinshû (Raviver le Tôkyô de Meiji. Collection photographique des quinze arrondissements de Tôkyô)*, Tôkyô, Kadokawa gakugei shuppan, 2009 (1^{ère} édition : 1992), 360 p.

玉井哲雄(編集)「よみがえる明治の東京。東京十五区写真集」東京、角川学芸出版、2009(1992)年。

TETSUDÔ KENCHIKU KYÔKAI / ASSOCIATION OF RAILWAY ARCHITECTS (dir.), *Kokutetsu no kenchiku / Railway Architecture in Japan*, Tôkyô, Tetsudô kenchiku kyôkai, 1960, 338 p., 1970, 134 p. et 1981, 143 p.

鉄道建築協会(編集)「国鉄の建築」東京、鉄道建築協会、1960年、1970年、1981年。

TÔKYÔ DAIGAKU ÔNO HIDETOSHI KENKYÛSHITSU, « *Fiber City Tokyo2050* », *Shinkenichiku*, n° 6, 2006, p. 44-64.

東京大学大野秀敏研究室「ファイバーシティ東京2050」新建築、9月2006年。

TÔKYÔ KYÛKÔ DENTETSU (dir.), *Tôkyû kaikan. Kôji hôkoku (Tôkyû kaikan. Compte rendu de construction)*, Tôkyô, Tôkyô kyûkô dentetsu kabushiki-gaisha, 1955, 315 p.

東京急行電鉄(編集)「東急会館。工事報告」東京、東京急行電鉄株式会社、昭和30年。

VISUAL ARCHITECTURE, « *Sakakura kenchiku kenkyûjo. 1940-2007* (Atelier d'architecture Sakakura. 1940-2007) », n° 321, February 2007.

VISUAL ARCHITECTURE, 「坂倉建築研究所。1940-2007」2月2007年。

SOURCES (CARTOGRAPHIE) :

Jûtaku chizu Tôkyô 23 ku. 4 : Shinjuku-ku (Carte des bâtiments des 23 arrondissements de Tôkyô. N° 4 : arrondissement de Shinjuku), Aruki medesu, Tôkyô, Zenrin, 1992, 103 p.

「住宅地図東京23区。4:新宿区」歩きメデス、東京、ぜんりん、1992年。

Jûtaku chizu Tôkyô 23 ku. 13 : Shibuya-ku (Carte des bâtiments des 23 arrondissements de Tôkyô. N° 13 : arrondissement de Shibuya), Aruki medesu, Tôkyô, Zenrin, 1992, 92 p.

「住宅地図東京23区。13:渋谷区」歩きメデス、東京、ぜんりん、1992年。

Jûtaku chizu Tôkyô 23 ku. 16 : Toshima-ku (Carte des bâtiments des 23 arrondissements de Tôkyô. N° 16 : arrondissement de Toshima), Aruki medesu, Tôkyô, Zenrin, 1992, 87 p.

「住宅地図東京23区。16:豊島区」歩きメデス、東京、ぜんりん、1992年。

Dai Tōkyō 35 ku nai. Yotsuya-ku, shōsai zu n° 8 (Les 35 arrondissements du Grand Tōkyō, arrondissement de Yotsuya, carte détaillée n° 8), Chikei shahen Shōwa 16 (Série topographique 1941), Tōkyō, Jinbunsha.

「大東京三十五区内。四谷区、詳細図 8」地形社編。昭和十六年、東京、人文社。

Dai Tōkyō 35 ku nai. Shibuya-ku, shōsai zu n° 22 (Les 35 arrondissements du Grand Tōkyō, arrondissement de Shibuya, carte détaillée n° 22), Chikei shahen Shōwa 16 (Série topographique 1941), Tōkyō, Jinbunsha.

「大東京三十五区内。渋谷区、詳細図 2 2」地形社編。昭和十六年、東京、人文社。

Dai Tōkyō 35 ku nai. Yodobashi-ku, shōsai zu n° 23 (Les 35 arrondissements du Grand Tōkyō, arrondissement de Yodobashi, carte détaillée n° 23), Chikei shahen Shōwa 16 (Série topographique 1941), Tōkyō, Jinbunsha.

「大東京三十五区内。淀橋区、詳細図 2 3」地形社編。昭和十六年、東京、人文社。

Dai Tōkyō 35 ku nai. Toshima-ku, shōsai zu n° 26 (Les 35 arrondissements du Grand Tōkyō, arrondissement de Toshima, carte détaillée n° 26), Chikei shahen Shōwa 16 (Série topographique 1941), Tōkyō, Jinbunsha.

「大東京三十五区内。豊島区、詳細図 2 6」地形社編。昭和十六年、東京、人文社。

Taishō Tōkyō kinkō. Taishō 12 (La banlieue de Tōkyō à l'ère Taishō. 1923), Tōkyō, Kochizu shiryō shuppan, 78 x 54 cm.

「大正東京近郊。大正 1 2 年」、東京、古地図史料出版。

KOKUDO CHIRIIN (Institut géographique national) (dir.),

Ichimanbun no ichikei zu. Shibuya (Carte topographique de Shibuya au 1/10 000^e), Tōkyō n° 7-1-1, 2000.

国土地理院（編集）、1 万分の 1 地形図渋谷、東京 7 - 1 - 1, 2 0 0 0 年。

Ichimanbun no ichikei zu. Ikebukuro (Carte topographique d'Ikebukuro au 1/10 000^e), Tōkyō n° 6-2-1, 1999.

国土地理院（編集）、1 万分の 1 地形図池袋、東京 6 - 2 - 1, 1 9 9 9 年。

Ichimanbun no ichikei zu. Shinjuku (Carte topographique de Shinjuku au 1/10 000^e), Tōkyō n° 6-2-2, 1999.

国土地理院（編集）、1 万分の 1 地形図新宿、東京 6 - 2 - 2, 1 9 9 9 年。

Dai Tōkyō zu (Carte du Grand Tōkyō), Tōkyō, 03.1962, 910 x 750 cm.

国土地理院（編集）「大東京地図」、東京、3 月 1 9 6 2 年。

MASAI Yasuo (dir.), *Atorasu Tōkyō. Chizu de yomu Edo-Tōkyō (Atlas de Tōkyō. Lire d'Edo à Tōkyō à travers les cartes)*, Tōkyō, Heibonsha, 1986, 160 p.

正井康夫（編集）「アトラス東京。地図でよむ江戸-東京」東京、平凡社、1 9 8 6 年。

NIHON CHIZU SENTĀ (dir.), *Chizu de miru Tōkyō no henshen (Les mutations de Tōkyō vues à travers les cartes)*, Tōkyō, Nihon chizu sentā, 1996, cartes I à VI.

日本地図センター（編集）「地図で見る東京の変遷」東京、日本地図センター、1 9 9 6 年。

YAMAGUCHI Kei-ichirō (dir.),

Nihon zushi taikai (Grand atlas cartographique du Japon), « Kinki », Tōkyō, Asakura shoten, 1986 (1^{ère} édition : 1973), tomes I et II, 300 et 284 p.

山口恵一郎（編集）「日本図誌大系。近畿 I、近畿 II」東京、朝倉書店、1 9 8 6（1 9 7 3）年。

Nihon zushi taikai (Grand atlas cartographique du Japon), « Kantō », Tōkyō, Asakura shoten, 2011 (1^{ère} édition : 1973), tomes I et II, 392 et 308 p.

山口恵一郎（編集）「日本図誌大系。関東 I、関東 II」東京、朝倉書店、2 0 1 1（1 9 7 3）年。

RÉFÉRENCES :

HISTOIRE ET THÉORIE DES VILLES ET DE L'URBANISME AU JAPON

OUVRAGES

AKIBA Shun, *Teito Tōkyō. Kakusareta chikamō no himitsu (II) (Tōkyō capitale impériale. Le secret des souterrains cachés, II)*, Tōkyō, Shinchōsha, 2004, 288 p.

秋庭俊「帝都東京。隠された地下網の秘密（２）」東京、新潮社、２００４年。

BABA TOMOMI, *Tōkyō 2,000 man toshi no kaizō keikaku (Tōkyō. Réaménagement d'une ville de 2 000 000)*, Tōkyō, Kajima shuppankai, 1966, 240 p.

馬場知己、「東京 2,000 万都市の改造計画」東京、鹿島出版会、１９６６年。

ISHIKAWA-KENRITSU REKISHI HAKUBUTSUKAN (MUSÉE HISTORIQUE DÉPARTEMENTAL D'ISHIKAWA), *Sankin kōtai (Résidence alternée)*, Kanazawa, Ishikawa-kenritsu rekishi hakubutsukan, 1991, 64 p.

石川県立歴史博物館「参勤交代」金沢、石川県立歴史博物館、１９９１年。

JINNAI Hidenobu, *Tōkyō no kōkan jinruigaku*, Tōkyō, Chikuma Shobō, 2010 (édition originale : 1992), 336 p.

陣内秀信「東京の空間人類学」東京、筑摩書房、２０１０（１９９２）年。

KATAGI Atsushi, FUJITANI Yōetsu, KADONO Yukihiko, *Kindai nihon no kōgai jātakuchi (Les lotissements de banlieue du Japon moderne)*, Tōkyō, Kajima shūpankai, 2000, 574 p.

片木篤、藤谷陽悦、角野幸博「近代日本の郊外住宅地」東京、鹿島出版会、２０００年。

KATSUTA Mitsunaga, KAWAMURA Shigeru, *Shinjuku, machizukuri monogatari. Tanjō karashintoshin made sanbyaku nen (Shinjuku, histoire d'une mutation urbaine. Trois siècles : depuis sa naissance jusqu'au nouveau centre urbain)*, Tōkyō, Kajima shuppankai, 1999, 222 p.

勝田三長、河村茂「新宿。街づくり物語。誕生から新都心まで：３００年」東京、鹿島出版会、１９９９年。

KIKUTAKE Kiyonori (dir.), *Megasutorakuchō. Atarashii toshi kankyō wo motomete (Mégastructures. À la recherche de nouveaux environnements urbains)*, Tōkyō, Waseda daigaku shuppanbu, 1995, 228 p.

菊竹清訓（編集）「メガストラクチャー。新しい都市環境を求めて」東京、早稲田大学出版部、１９９５年。

KODAMA Kōta, *Shukueki (Les bourgs d'étape)*, Tōkyō, Shibundō, 1960, 234 p.

児玉幸多「宿駅」東京、至文堂、１９６０年。

KOSHIZAWA Akira,

Tōkyō no toshikeikaku (L'urbanisme de Tōkyō), Tōkyō, Iwanami Shoten, coll. Iwanami shinsho 200, 1996 (1^{ère} édition : 1991), 263 p.

越沢明「東京の都市計画」東京、岩波書店、１９９６（１９９１）年。

Tōkyō toshikeikaku monogatari (Récit de l'urbanisme de Tōkyō), Tōkyō, Nihon keizai hyōronsha, 1992 (1^{ère} édition : 1991), 292 p.

越沢明「東京都市計画物語」東京、日本経済評論社、１９９２（１９９１）年。

MAKI Fumihiko (dir.), *Miegakure suru toshi. Edo kara Tōkyō e (La ville entrevue. D'Edo à Tōkyō)*, Tōkyō, Kajima shuppankai, SD 162, 1992 (édition originale : 1980), 230 p.

榎文彦（編集）「見えがくれする都市。江戸から東京へ」東京、鹿島出版会、1992（1980）年。

NAKAMURA Hideo, IEDA Hitoshi, (dir.), *Tôkyô no infurasutorakuchô. Kyodaitoshi wo sasaeru (L'infrastructure de Tôkyô. Supporter la mégapole)*, Tôkyô, Gihôdô shuppan, 2004 (1^{ère} édition : 1997), 488 p.

中村英夫、家田仁（編集）「東京のインフラストラクチャー。巨大都市を支える」東京、技報堂出版、2004（1997）年。

ÔSAKI Motoichi, *Tôkyô no toshikeikaku (L'urbanisme de Tôkyô)*, Tôkyô, Kajima shuppankai, 1989, 230 p.

大崎本一「東京の都市計画」東京、鹿島出版会、1989年。

SHINJUKU-KU (dir.), *Shinjuku toki monogatari. Shinjuku-ku 60 nen shi (Récit du temps de Shinjuku. 60 ans d'histoire de l'arrondissement de Shinjuku)*, Tôkyô, Tôkyô-to Shinjuku-ku, 2007, 255 p.

新宿区（編集）「新宿時物語。新宿区60年史」東京、東京都新宿区、2007年。

WAKATSUKI Yukitoshi, « *Bichikei to bashosei (Nuances topographiques et qualité du lieu)* » in MAKI Fumihiko, *Miegakure suru toshi. Edo kara Tôkyô e (La ville entrevue. D'Edo à Tôkyô)*, Tôkyô, Kajima shuppankai, SD 162, 1992 (édition originale : 1980), p. 91-137.

若月幸敏「微地形と場所性」：榎文彦（編集）「見えがくれする都市。江戸から東京へ」東京、鹿島出版会、1992（1980）年。

ARTICLES DE PÉRIODIQUES ET NUMÉROS SPÉCIAUX :

KENCHIKU BUNKA,

« *Sekai no toshi purojekuto 1960-1995 (Projets de ville dans le monde, 1960-1995)* », vol. 50, n° 588, octobre 1995.

建築文化「日本の都市プロジェクト54」10月1995年。

« *Tokushû / Atarashii toshi kûkan wo mezashite. '60 nendai no nyûtaun no hensen to bunseki (Spécial / Devenir de nouveaux espaces urbains. Mutation et analyse de villes nouvelles sur 60 années)* », n° 283, mai 1970.

建築文化「特集／新しい都市空間をめざして。'60年代のニュータウンの変遷と分析」5月1970年。

« *Nihon no toshi kûkan (L'espace urbain japonais)* », n° 206, décembre 1963.

建築文化「日本の都市空間」12月1963年。

KONNO Akira, HIROSE Miyokô, « *Tôkyô-to ni okeru yôto chiiki shitei no hensen (Évolution des désignations en matière d'occupation des sols de la métropole de Tôkyô)* », *Toshi keikaku*, vol. 8, n° 3, 1960, p. 25-41.

紺野昭、広瀬監行「東京都における用途地域指定の変遷」：都市計画、3月1960年、25-41。

10 + 1 / TEN PLUS ONE, « *Tokyo Metabolism 2010 / 50 Years After 1960 / トーキョー。メタボリズム 2010* », n° 50, 2008.

GARES ET TRANSPORTS AU JAPON

OUVRAGES

INTÂSHITI KENKYÛKAI / INTERCITY ASSOCIATION (dir.), *Eki to machizukuri (Gares et renouvellement urbain)*, Kyôto, Gakugei shuppansha, 1998 (1997), 238 p.

インターシティ研究会（編集）「駅とまちづくり」京都、学芸出版会、1998（1997）年。

KAJIMA SHUPPANKAI (dir.), *Eki saisei. Supessu dezein no kanôsei (La régénération des gares. Potentiels du design d'espace)*, Tôkyô, Kajima shuppankai, 2003, 216 p.

鹿島出版会 (編集) 「駅再生。スペースデザインの可能性」東京、鹿島出版会、2003年。

KÔTSÛ HAKUBUTSUKAN (MUSÉE DES TRANSPORTS) (dir.), *Eki no rekishi. Tôkyô no tâminaru (Histoire des gares. Les terminaux de Tôkyô)*, Tôkyô, Kawade shobô shinsha, 2006, 160 p.

交通博物館 (編集) 「駅の歴史。東京のターミナル」東京、河出書房新社、2006年。

MASUDA Akihisa (dir.), *Toshi no kioku. II : Nihon no ekisha to kurashikku oteru (Mémoire des villes. Tome II : Bâtiment-voyageurs et hôtels classiques au Japon)*, Tôkyô, Ofisubiru sôgôkenkyûjo, 2005, 348 p.

増田彰久 (編集) 「都市の記憶。2 / 日本の駅舎とクラシックホテル」東京、オフィスビル総合研究所、2005年。

MISHIMA Fujio, UBUGATA Yoshio, (dir.), *Tetsudô to machi. Shinjuku eki (Les chemins de fer et la ville. La gare de Shinjuku)*, Tôkyô, Taishô shuppan, 2000, 158 p.

三島富士夫、生方良雄 (編集) 「鉄道と街。新宿駅」東京、大正出版、2000年。

NIHON TOSHO SENTÂ (dir.), *Nihon no eki / Shashin kiroku (Les gares du Japon / Annales photographiques)*, Tôkyô, Nihon tosho sentâ, 2009 (1^{ère} édition : 1972), 545 p.

日本図書センター (編集) 「日本の駅 / 写真記録」東京、日本図書センター、2009 (1972) 年。

SHINJUKU REKISHI HAKUBUTSUKAN (MUSÉE HISTORIQUE DE SHINJUKU) (dir.), *Suteishon Shinjuku (La gare de Shinjuku)*, Tôkyô, Shinjuku rekishi hakubutsukan, 2007 (1993), 116 p.

新宿歴史博物館 (編集) 「ステーション新宿」東京、新宿歴史博物館、2007年。

TOJIMA Tadashi, *Ôsaka eki no rekishi (Histoire de la gare d'Ôsaka)*, Ôsaka, Ôsaka tâminarubiru kabushiki-gaisha, 2003, 202 p.

戸島正「大阪駅の歴史」大阪、大阪ターミナルビル株式会社、2003年。

KAMATA Tatsuya, UBUGATA Yoshio, (dir.), *Odakyû sen ensen no 1 seiki (Un siècle le long de la ligne Odakyû)*, Tôkyô, Sekai bunkasha, 2009, 176 p.

鎌田達也、生方良雄 (編集) 「小田急線沿線の1世紀」東京、世界文化社、2009年。

USUI Yukihiro, *Eki to machi zôkei (Gare et modèle urbain)*, Tôkyô, Shinbunsha, 1998, 164 p.

白井幸彦「駅と街の造形」東京、交通新聞社、1998年。

ARTICLES DE PÉRIODIQUES ET NUMÉROS SPÉCIAUX :

AZUMA Takamitsu, TANAKA Kazuaki, « *Chika kûkan no hakken (La découverte de l'espace souterrain)* », *Kenchiku*, n° 3, mars 1967, p. 62-68.

東孝光、田中一昭「地下空間の発見」建築、3月1967年。

DESIGNERS' WORKSHOP, « *Atarashii Kyôto eki biru (Le nouveau bâtiment-gare de Kyôto)* », n° 93, novembre 1997.

デザインの現場「新しい京都駅」11月1997年。

JAPAN LANDSCAPE, « *Eki no kei / The Scenery of Station* », n° 20, novembre 1991.

ジャパンランドスケープ「駅の景」11月1991年。

KAYANO Yatsuka, « *Kyôto no kindaika to Kyôto eki (La modernisation de Kyôto et la gare de Kyôto)* », *Designers' Workshop*, n° 93, « *Atarashii Kyôto eki biru (Le nouveau bâtiment-gare de Kyôto)* », 1997, p. 73-80.

榎野八東「京都の近代化と京都駅」、デザインの現場「新しい京都駅」11月1997年、73-80。

KENCHIKU TO SHAKAI (ARCHITECTURE ET SOCIÉTÉ), « *Chikagai tokushû* (Spécial galeries souterraines) », n° 10, octobre 1963.

建築と社会「地下街特集」10月1963年。

MIWA Hiroshi, « *Machizukuri he no riteihyô* (Les jalons d'un renouvellement urbain) », *Designers' Workshop*, « *Atarashii Kyôto eki biru* (Le nouveau bâtiment-gare de Kyôto) », n° 93, novembre 1997, p. 52-55.

三輪泰司「まちづくりへの里程標」、デザインの現場「新しい京都駅」11月1997年、52-55。

PANORAMIC MAGAZINE IS, « *Temma pâku. Tôkaidô* (Parc à thème. Tôkaidô) », n° 75, mars 1997.

PANORAMIC MAGAZINE IS (イズ)「テーマパーク。東海道」3月1997年。

INDEX DES NOMS DE PERSONNES

Avertissement

Les chiffres en gras renvoient aux occurrences dans le corps du texte, les chiffres soulignés se rapportent aux figures ou tableaux.

A

ABE-KUDO, Junkô 353
 ABERCROMBIE, Patrick 45
 AIDA, Takefumi 273
 AKIBA, Shun 40
 ALIGHIERI, Dante **366**
 ALLEN, Stan 347
 ALTHERR, Alfred 233
 ANDÔ, Hiroshige 148, 152, 156
 ANDÔ, Tadao 127, 131, **371**
 AOKI, Eiichi 125, 169, 181, 199, 201, 203, 206, **211**, 212, 216, 241, 242, 354
 AOKI, Makoto 59
 ASADA, Takashi **327**
 ASHIHARA, Yoshinobu 228
 AVELINE, Natacha 22, **115**, 116-17, **118**, 119, **120**, 121, 135, 196, 212
 AZUMA, Takamitsu **273**, **285**

B

BABA, Shôzô 234
 BAKEMA, Jacob 324
 BALTZER, Franz **174**, 176
 BANHAM, Reyner **213**, 235, 291
 BARNOUW, Adriaan J. 384
 BARTHES, Roland **233**
 BEAUDELAIRE, Charles **366**
 BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline 113
 BEILLEVAIRE, Patrick 153
 BENEVOLO, Leonardo 211, **214**
 BERQUE, Augustin **106**, 107, 144, 196, 293
 BLOC, André 216
 BÖCKMANN, Wilhelm **178**, 180, 322
 BODDY, Trevor 131
 BOGNAR, Botond **230**
 BOURDIER, Marc 272
 BOWIE, Karen 167
 BOYD, Robin **229**, 233
 BRANZI, Andrea **19**
 BRIDGENS, Richard P. 170, **172**
 BRUNET, Roger 116
 BUCHANAN, Peter **20**, 274
 BUCKHOUT, Isaac C. **171**

BUCKMINSTER FULLER, Richard 379
 BURNHAM, Daniel Hudson (& Co.) **175**
 BUSMANN, Peter 127
 BUSQUETS, Joan 17

C

CANDILIS, Georges 403
 CARTER, Brian 337
 CASTELLS, Manuel 18
 CASTEX, Jean 197
 CHIBA, Masatsugu **184**, 186-87, 217, 243, 249
 CHILD HILL, Richard 187
 CHOAY, Françoise 20, 67
 COALDRAKE, William H. **174**, **179**, 181, 189
 COHEN, Jean-Louis 321
 COLLINS, George R. 349
 CONDER, Josiah **179**
 CORREA, Felipe 17
 CUBITT, Lewis **171**
 CURTIS, William J. R. **214-15**
 CYBRIWSKY, Roman 32, **117**, 118, 121

D

DAHINDEN, Justus 228
 DANTE (voir ALIGHIERI)
 DA SANGALLO, Antonio **375**
 DEBRAY, Régis 185
 DE MILET, Hippodamos 398, 402
 DE SOLA MORALES, Manuel **347**
 DETHIER, Jean 21
 DIEFENDORF, Jeffrey M. 32, 52
 DÉZERT, Bernard 113
 DREXLER, Arthur 379

E

EGGERT, Hermann **175**
 ELIOT, Thomas Steams **366**
 ENDE, Hermann **178**, 180, 322
 ENDÔ, Masayoshi 244-46, 266
 ERICSON, Steven J. 22, **173**
 ESMEIN, Jean 143-44, 148

F

FERRAS, Robert 116
 FIÉVÉ, Nicolas 32, 129, 146, 149, 175, 185, 188, 271, 291, 321
 FINN, Dallas 172
 FRAMPTON, Kenneth **213**, **214**, 215, **337**, **346-47**, **363**
 FROLET, Elisabeth 354

FUJIMORI, Terunobu **293, 348**
 FUJISHIMA, Shigeru 241
 FUJITA, Kuniko 187
 FUJITANI, Yôetsu 101, 208
 FUKUDA, Shigeyoshi 35, 38, 52
 FUTAGAWA, Yukio 360

G

GALLIAN, Claire 327
 GAUDIN, Jean-Pierre 67
 GENTELLE, Pierre 22
 GILMAN, Howard 304
 GOLDBERG, Jerry **325, 329, 331, 373-74, 389**
 GOODMAN, Paul **379, 404**
 GOODMAN, Percival **379, 404**
 GOTÔ, Keita **354**
 GOTÔ, Shinpei **36**, 39, 52
 GOTTMANN, Jean **19, 20**
 GRILLET-AUBERT, Anne 17
 GUILLAIN, Robert **183**
 GUILLERME, André 241
 GUTH, Sabine 17

H

HALADY, Edward 380
 HALL, John W. 143
 HALL, Peter **18**
 HAMAGUCHI, Ryû.ichi 255
 HANES, Jeffrey E. 204
 HANSEN, Oskar **386**
 HARA, Hiroshi 124, **127, 131-32, 352, 360**
 HEIN, Carola 32, 52, 178, 271, 291, **294**, 295
 HÉRAIL, Francine 143-44, 148
 HIGASHI, Yasunori **356**
 HIPPODAMOS (voir DE MILET)
 HIRAO, Kazuhiro 129
 HIROSE, Miyokô 91, 94-97
 HITTORFF, Jacques-Ignace **171**
 HOSAKA, Yoichiro 299
 HOUBEN, Francine **369**

I

ICHIKAWA, Hirô 32
 IGUCHI, Etsuo 34
 IKEHARA, Yoshirô 127
 IKUTA, Makoto 34
 IMASHIRO, Mitsuhide 125, 169, 181, **211**, 242, 354
 INOUE, Kaoru 178

ISHIDA, Yôrifusa 32, 45, 46, 48, 52-53, 85
 ISHIKAWA, Hideaki 41, 271
 ISHIZUKA, Hiromichi 45, 46, 48, 85-86
 ISOZAKI, Arata 124, 291, 298, **302**, 304, 318
 ITÔ, Kuniaki **184**, 186-87, 217, 243, 249
 ITÔ, Teiji **330**

J

JACQUET, Benoît 321
 JANSEN, Marius B. 143, 186
 JENCKS, Charles **215**
 JINNAI, Hidenobu **32**, 33-34, 109, 153, 193, **204**

K

KADONO, Yukihiro 101, 208
 KAHN, Louis **325**, **331**, **385-86**, **392**, **396**, 400, **404**
 KAMINAGAI, Yo 124
 KAMIYA, Kôji 318
 KANAI, Akihiko **184-85**, 186, **189**, 195, 197, 198, 200
 KATAGI, Atsushi 101, 208
 KATO, Shin.ichi 125, 169, 181, **211**, 242, 354
 KATSUTA, Mitsunaga 67, 283
 KAWAKATSU, Ken'ichi **354**
 KAWAMURA, Shigeru 67, 283
 KAWAZOE, Noboru **228**, **296**, **327**, 333, 335, 336, 337
 KAYANO, Yatsuka 171, 191
 KEPES, György **374**
 KIKUTAKE, Kiyonori **327**, **329**, **358**, 379
 KITAGAWA, Daijirô 241-242
 KITAZAWA, Takeru **369**
 KIUCHI, Shinzô 60
 KLEIN, Richard 292, 346
 KNABE, Christopher 132
 KÔ, Heiki 318
 KODAMA, Kôta 146, 147
 KOHN PEDERSEN FOX (Associates) 124, **356**, 421
 KÔJIRO, Yûichirô 293, **330**
 KOMADA, Tomohiko **227-28**
 KONNO, Akira 91, 94-97
 KOOLHAAS, Rem **323**, 328, **363**, **367**
 KORNHAUSER, David H. **101**, 143, **151**, **192**, 213
 KOSHIZAWA, Akira 41, **45**, 47, 51-52, 53, 55, 56, 61, **208**, 236, 239, 275
 KOUAMÉ, Nathalie 398
 KULTERMANN, Udo **225**
 KURATA, Naomichi 101
 KUROKAWA, Kishô / Noriaki 127, 291, 298-99, **309-10**, 311-15, **318**, **327**, **329**, 349, **358**, **370**, **381**, 382

L

LAMBERT, Michèle 180
 LE CORBUSIER **216, 300**, 321, **353, 361, 386-87**
 LEIN, Filip M. 197
 LIN, Zhongjie 296, 315
 LONDRES, Albert **167**
 LOUGUET, Philippe 292, 346
 LUCAN, Jacques 324, 386
 LYNCH, Kevin **397, 404**

M

MACÉ, François 143-44, 148
 MAEKAWA, Kuniô 233, **300-01**, 316, 324, **353**
 MAKI, Fumihiko 292-93, 298, **323-32**, 333-35, **336-37, 342, 347**, 348, **349, 352, 357-58, 368-69, 373-75, 377, 389**
 MARMIGNON, Patricia 32
 MASAI, Yasuo 88, 157-60, 162-63
 MASUDA, Tomoya 143-44, **146**, 147, 150
 MAZZONI, Cristiana 172
 MCQUADE, Marc 347
 MEEKS, Carroll L. V. 172
 MERLIN, Pierre 67
 MICHEL-ANGE **375**
 MISHIMA, Fujio 202, 268, 276
 MITCHELL, William J. 18
 MIWA, Hiroshi 128,
 MIYAWAKI, Mayumi 273
 MIZUTANI, Fumitoshi 22
 MONTGOMERY, Roger **383, 387**
 MOORE, Charles 131
 MORIMURA, Michiyoshi 298
 MUMFORD, Eric 300-01
 MUMFORD, Lewis 227
 MURAMATSU, Teijirô 249

N

NAKAMURA, Hachiro 187
 NAKAMURA, Junpei **36, 40**
 NARAZAKI, Muneshige 152
 NASR, Joe 178, 295
 NIEDERMAN, Ted 380
 NIEMEYER, Oscar 378
 NINOMIYA, Hiroyuki 143-44, 148
 NISHIYAMA, Uzô 298-99, 300, **304**, 305-06
 NOENNIG, Joerg Rainer 132
 NOGUCHI, Isamu **354**
 NOTARNICOLA, Donato 168
 NOZAWA, Fusatoshi 195

O

- OBRIST, Hans Ulrich 328
 ODA, Nobunaga 147
 ÔKAWA, Kazushi 213
 ÔNO, Hidetoshi 110, 111-12, 292-93, 294, 348-49, 352, 368
 ÔSAKI, Motoichi 64
 ÔSAWA, Saburô 316
 ÔTA, (?) 299
 ÔTAKA, Masato 274, 298-99, 307, 308, 309, 315, 317-18, 318, 324, 326-29, 330, 333-35, 336-37, 342, 358, 373-75
 ÔTANI, Sachio 327

P

- PANCHOUT, Danièle 374
 PATTYN, Christian 20, 272
 PELLETIER, Philippe 22, 66, 67, 144
 PERRIAND, Charlotte 211
 PEZEU-MASSABUAU, Jacques 228
 PEVSNER, Nikolaus 168, 172
 PICON, Antoine 184, 198
 PICON-LEFEBVRE, Virginie 273
 PILLORGE, George 380
 PITTE, Jean-Robert 113, 114, 115, 121
 POPHAM, Peter 259
 PORTNOÏ, Anne 273
 PÖTSCH, Eduard 171
 POUPARDIN, Nicolas 168
 PRELORENZO, Claude 273, 347

R

- RAGON, Michel 225, 231
 RASMUSSEN, Steen Eiler 384, 385, 395, 404
 RICHARDS, James Maude 226
 RILEY, Terence 304
 ROISOVSKY, Henry 213
 ROSS, Michael Franklin 233
 ROTY, Thierry 250
 ROUILLARD, Dominique 273, 347
 ROZMAN, Gilbert 143-44, 149-50, 186
 RUDOFISKY, Bernard 326

S

- SABOURET, Jean-François 213, 271
 SACCHI, Livio 32, 348
 SAITO, Takahiko 135, 212
 SAKAKURA (Associates) 279, 280, 285, 352-53, 355, 405, 417, 422
 SAKAKURA, Junzô 216, 220-22, 223, 225-26, 227, 230, 233, 236, 237, 239-40, 271-72, 273, 277-78, 279, 327, 353-55, 366, 399, 405

SAKAMOTO, Kiyoshi 283
 SAKATA, Seizô 220, **352-53**
 SANJUAN, Thierry 175, 188
 SANO, Shôichi 242
 SANT'ELIA, Antonio 331, **393**
 SASSEN, Saskia 18
 SATÔ, Michio 183
 SCHIVELBUSCH, Wolfgang **344**
 SCHWEDLER, Johann Wilhelm **175**
 SECCHI, Bernardo **21**
 SEIDENSTICKER, Edward 32
 SEKINE, Tsutomu 327
 SERT, Josep Lluís 300, **323**
 SKIDMORE, OWINGS & MERRILL 323
 SMITHSON (Alison & Peter) 324
 SNOOK, John B. **171**
 SOLERI, Paolo 379
 SOLOMONS, Gustave 380
 SOLTAN, Jerzy **386**
 SONE, Kôichi 298
 SORENSEN, André 32, **67, 108**, 109, 110,
 SORIA Y MATA, Arturo 321, **370**
 SORKIN, Michael 131
 SOUYRI, Pierre 143-44, 148
 STEPHENSON, George **168**
 STEWART, David B. 132, **167**, 175, **178**, 300, **319**, 360
 STIRLING, James 127, **131, 364, 386, 404**
 SURDUTS, Maya 385, 395
 SUTCLIFFE, Anthony 36, 37
 SUZUKI, Hiroyuki **213, 235**
 SUZUKI, Makoto 273

T

TAKAYAMA, Eika 299
 TAKEYAMA, Kiyoshi Sei **364**
 TAKEYAMA, Minoru 273
 TAMAI, Tetsuo 42
 TANAKA, Kazuaki **273, 285**
 TANGE, Kenzô 60, 233, **291**, 294, **296**, 298-99, **300-01**, 302, 303, **309**, 315, **318-19**, 320, 321,
322, **323, 325, 327, 329, 348, 379-80, 403, 404**
 TARDITS, Manuel 196, **197**
 TATSUNO, Kingo **174**, 175, 177
 TEMPEL, Egon 233
 THÉRY, Hervé 116
 THOMPSON, Fred 330
 TIRY, Corinne 123, 292, 346
 TIRY-ONO, Corinne 43, 50, 54, 72, 98-99, 121, 165, 209, 224, 237-38, 269-70, 286-87, 314,
337

TOJIMA, Tadashi 171, 190, 194, 206
 TOKUGAWA (famille) 398
 TRAGANOU, Georgia 148
 TSCHUMI, Bernard 127
 TSUCHIDA, Hiromi 156

U

UBUGATA, Yoshio 202, 268, 276
 UCHIDA, Yoshifumi 271
 UCHIDA, Yoshikazu 300
 UMEDA, Atsushi 407-09
 URUSHIMA, Andrea Y. F. 304
 USUI, Yukihiko 104,
 UTAGAWA, Hiroshige **168**

V

VAN EYCK, Aldo 324, **390**, 401
 VAPORIS, Constantine N. 146, 147, **148**, 153
 VENTURI, Robert **369**
 VERMANDEL, Frank 346
 VOELCKER, John **386**, **404**
 VOLAIT, Mercedes 178, 295
 VON VERSCHUER, Charlotte 145-46

W

WAKATSUKI, Yukitoshi 293
 WAKUDA, Yasuo 125, 169, 181, **211**, 242, 354
 WALEY, Paul 153, 156, 261, 271, 291
 WALLEMBERG, Raoul 337
 WATANABE, Sadao 318
 WATANABE, Shun-ichi 36, 37, 90, 92
 WILFORD, Michael 131
 WOODS, Shadrach 324, 403
 WRIGHT, Frank Lloyd 197, **362**

Y

YAMAGUCHI, Kei-ichiro 193, 205
 YANAGI, Sôetsu 354
 YOSHIMURA, Junzô **353**

